

Zeitschrift: Heimatbuch Meilen
Band: 61 (2021)

Artikel: Wie ich das Eisenbahnunglück in Feldmeilen 1971 miterlebte
Autor: Kummer, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-956305>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Wie ich das Eisenbahnunglück in Feldmeilen 1971 miterlebte

Peter Kummer*

Der 18. Januar 1971 sollte für mich als Junglehrer ein besonders langer Tag werden. Er begann mit einer Stellvertretung für einen ausgefallenen Lehrer in Zürich ab sieben Uhr am Vormittag, wozu normaler Unterricht am Nachmittag kam. Für den Abend war eine Sitzung des Vorstandes der Vereinigung Heimatbuch vorgesehen, an der ich als dessen Aktuar natürlich nicht fehlen durfte.

Mit Wohnsitz an der Höschstrasse in Meilen stellte sich mir als Noch-nicht-Autofahrer die Frage, wie ich an einem kalten und nebligen Winterabend am besten ins Restaurant «Bahnhof» kommen würde. Anscheinend war es für das Velofahren zu kalt gewesen oder hatte das Velo einen Platten gehabt. Jedenfalls entschied ich mich für die Bahn, was sieben Minuten Fussmarsch zum Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen in der Gegenrichtung bedeutete und drei Minuten Bahnfahrt nach Meilen. Wegen der kurzen Fahrzeit setzte ich mich gar nicht ins Abteil, sondern blieb im Gang stehen, und zwar wegen des angestrebten Ausstiegs in der Zugsmittle, genauer im sechsten Wagen, und nicht etwa weiter vorn, was sich als lebensrettend erweisen sollte. Wäre ich in Herrliberg-Feldmeilen nur sehr knapp vor der Zugseinfahrt eingetroffen, hätte es mir gerade in den vordersten Wagen gereicht.

Das Zugsunglück

Der Zug fuhr also mit mir in der Zugsmittle ab und war mit «meinem» Wagen noch nicht beim Mariafeld eingetroffen, da ertönte zuerst ein ganz besonders schriller

Vor 50 Jahren, am 18. Januar 1971, ereignete sich in Feldmeilen eines der schwersten Eisenbahnunglücke der Schweiz. Zwei Züge des Goldküstenexpress krachten frontal ineinander. Acht Menschen verloren ihr Leben. Peter Kummer sass in einem der beiden Unglückszüge. Er schildert das Ereignis aus seiner Erinnerung.

Feldmeilen 1971: Ursache für den Zusammenstoss zweier Goldküstenexpress-Züge waren eine defekte Weiche und Fehler von Stationsbeamten.

und langer Pfiff des Lokomotivführers, und dann gab es einen heftigen Stoss, der mich nur deshalb nicht umwarf, weil ich instinktiv nach der Haltestange gegriffen hatte. Meine «Verletzung» bestand deshalb auch einzig in einer gewissen Muskelzerrung in den Oberarmen, was ich aber im Moment noch gar nicht spürte, sondern erst in den nächsten Tagen.

Der Zug blieb also stehen. Wie es ganz vorn aussah, liess sich in der Dunkelheit zuerst höchstens erahnen. Allerdings schien dann ein ganzes Wagendach ganz seltsam gegen den Himmel zu ragen. Ich kann nicht Gleiches erzählen wie Christoph Blocher, der damals ganz in der Nähe der Unglücksstätte am Feldgüetliweg wohnte, von Zürich kommend gerade auf der letzten Strecke des Heimwegs war, als Luftschutzoffizier die nötigen Voraussetzungen zum Helfen mitbrachte, nach Hause rannte, von dort die Polizei anrief und dann über die Wiese zurück zum Unfallort eilte und dort noch vor der Feuerwehr eintraf, das Zepter in die Hand nahm und es auch nach Eintreffen der Feuerwehr in seiner Kontrolle behielt.

Ein pflichtbewusster Aktuar

Als Aktuar der Vereinigung Heimatbuch war meine Mission nach meiner Auffassung, vielleicht bereits etwas schockgesteuert, eine andere: Ich musste schauen, wie ich schnellstmöglich nach Meilen zur Sitzung kam. Ich stieg seeseits aus, das war für mich im sechsten Wagen gerade auf Höhe der Nadelstrasse, rannte diese hinunter zur Telefonkabine gegen

über der Firma Vontobel und meinte, dem Restaurant «Bahnhof» mitteilen zu können, ich würde wegen eines Bahnunglücks später kommen. Das Telefonnetz war indes derart überlastet, dass weder die gewünschte noch irgendeine andere Verbindung zustande kam.

Heimweg mit Hindernissen

So blieb mir schliesslich nichts anderes übrig, als den Heimweg anzutreten. Leichter gedacht als getan. Denn die Unglücksstätte war – was bereits einen Hinweis auf die Grösse des Dramas gab – weiträumig abgesperrt und ich kam nur auf Umwegen zu meiner Familienwohnung an der Höschstrasse, den nun sichtbar ineinander gekeilten Zügen gleich schräg gegenüber. Irgendwann kam dann von dort aus doch noch eine Telefonverbindung zustande, und ich erfuhr, dass die Sitzung, über die ich protokollieren zu müssen geglaubt hatte, gleich zu Beginn aufgehoben worden war, denn Gemeindepräsident Kloter als Delegierter des Gemeinderates ebenso wie Robert Lang als Mitglied der Feuerwehr waren sofort zur Unglücksstelle geeilt, während Heiner Peter, damals noch gewöhnliches Vorstandsmitglied (bald aber der zweite Präsident der Vereinigung) von Zürich kommend im dritten Wagen des Unglückszug gesessen und einen Nasenbeinbruch erlitten hatte.

Wer sich im Moment des Zusammenstosses im hinteren Teil des Hauses aufhielt und aufs Fernsehen konzentrierte, hatte vom grossen Knall überhaupt nichts mitbekommen. Was den langen Rest des



In den Unfall verwickelt waren zwei SBB-Züge des Typs RABDe 12/12, auch »Mirage« genannt.

Abends betraf, war auch Stunden später an Schlaf überhaupt nicht zu denken: Man sah, wie im Scheinwerferlicht versucht wurde zu retten, was überhaupt zu retten war. Man hörte die Schweissarbeiten zur Befreiung der Verletzten und der Toten. Vor allem hörte man die Sirenen der Ambulanzfahrzeuge und musste sich schmerzlich eingestehen, dass man als Laie nicht helfen konnte. Das Gespräch mit der Nachbarin auf gleichem Boden bestand unter einigem Alkoholkonsum aus den immer selben Sätzen – der Schock hatte vollends von allen Besitz ergriffen.

Nachwirkungen

Am nächsten Tag hatte ich zum Glück schulfrei, weil die Schüler:innen in Zürich auf die Scheinmatur büffeln durften. Ich wäre gar nicht imstande gewesen zu unterrichten. Eine Woche nach dem Unglück übertrat ich auf dem Weg zur Schule in völlig ungefährlichem Umfeld den einen Fuss derart unglücklich, dass sich ein Knochenriss bildete, der eingegipst werden musste, und ich wurde fürs Erste

freigestellt. So konnte ich von zu Hause aus den Zügen zuschauen. Jedes Mal, wenn einer verspätet war oder langsamer fuhr als sonst und somit auch ein anderes Geräusch erzeugte, verkrampten sich mir die Magenmuskeln – dies auch Wochen später noch, wenn in Zürich ein Tram, in dem ich sass, brüsk bremsen musste ...

Todesopfer

Das Unglück hatte insgesamt acht Menschenleben gefordert, vom 16-jährigen Lehrling bis zum 77-jährigen Pensionär. Drei der Opfer stammten aus Meilen selbst: Jürg Larcher, 19-jähriger kaufmännischer Angestellter, Antonio Albisetti, 28-jähriger Maschineningenieur, und Dr. Kurt Gysin, 43-jähriger prominenter Rechtsanwalt. Laut Christoph Blochers publizierter Erinnerung handelte es sich bei diesem um den damaligen Präsidenten der FDP-Ortspartei, was falsch ist. Er war als Nachfolger von Dr. Ernst Schwarb für diese Rolle vorgesehen; Dr. Kurt Müller sprang dann – vermeintlich interimistisch – in die entstandene Lücke.

* Peter Kummer war langjähriger Redaktor des Heimatbuches Meilen.