

# Das Eisenbahnunglück in Feldmeilen vom 18. Januar 1971

Autor(en): **Cattani, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatbuch Meilen**

Band (Jahr): **11 (1972)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-953716>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Das Eisenbahnunglück in Feldmeilen vom 18. Januar 1971

A. Cattani

Am Abend des 18. Januar 1971, kurz nach 20 Uhr, sind auf der Strecke zwischen Herrliberg/Feldmeilen und Meilen, direkt oberhalb dem Mariafeld, zwei Triebwagenzüge des «Goldküstenexpress» frontal aufeinander gestossen. Durch den unerhörten Aufprall wurden die vordersten Wagen buchstäblich ineinander verschachtelt. Die Wucht des Zusammenstosses war so gross, dass der seeaufwärts fahrende Triebwagen aus den Schienen gehoben wurde und gegen das Bord kippte. Das Unglück hat acht Todesopfer gefordert; sechs Personen starben auf der Unglücksstätte, zwei später im Spital. Fünf Personen wurden schwer, rund zwanzig leicht verletzt. Am stärksten in Mitleidenschaft gezogen worden sind die beiden vordersten Einheiten der Züge; aus ihnen wurden fast unmittelbar nach dem Unglück die ersten Toten und Verletzten geborgen.

Schon kurz nach dem Zusammenstoss setzte die Hilfs- und Bergungsaktion ein. Dem Bericht der «Zürichsee-Zeitung» vom 19. Januar 1971 ist darüber zu entnehmen:

Bergungsarbeiten

«Dem nacheinander alarmierten Grossaufgebot von Feuerwehren, Kantons- und Gemeindepolizei, SBB-Equipen, Samaritern sowie Spital-Equipen aus Männedorf und Zürich und zahlreichen Ärzten aus der Umgebung bot sich ein grauenhafter Anblick: zusammengestauchte Lokomotiven, zerfetzte Wagen, verbogenes Blech und Gestänge, zerrissene Polster, zertrümmerte Fenster, Blut, Schreie und Wimmern. Die ersten geborgenen Verletzten wurden zum Teil mit Taxis und Privatautos ins Kreisspital Männedorf geführt. Später trafen Notfallautos mit geschulten Equipen aus Zürich und Küsnacht ein, die den sachgemässen Transport übernahmen. Schlossereien und Werkstätten der Umgebung stellten Schweißbrenner zur Verfügung, und gegen etwa 21.00 Uhr war die Rettungsaktion an der Unfallstelle schon fast in vollem Gange. Die durch Scheinwerfer unterstützten Bergungsarbeiten für die im Trümmergewirr der Triebwagen eingeschlossenen oder eingeklemmten Verletzten und Toten gestalteten sich äusserst mühsam. Um eingekeilte Verletzte nicht noch mehr zu ge-





Die ineinander verkeilten Triebwagen der beiden Zugkompositionen beim Mariafeld, 18. Jan. 1971

fährden, konnten die Schweissbrenner nur mit Vorsicht eingesetzt werden.»

Im Laufe des Abends trafen auf der Unfallstelle neben anderen auch die Regierungsräte Bürgi und Bachmann sowie Dr. Max Strauss (Meilen), Direktor des Kreises III der SBB, und Gemeindepräsident Theodor Kloter ein.

Am Morgen des 19. Januar waren die Rettungsequipen auf der Unglücksstätte beim Mariafeld noch immer in vollem Einsatz. Eine Schwerverletzte war erst kurz vor vier Uhr geborgen worden. Nach Angaben der Einsatzzentrale der Kantonspolizei war die Verunglückte während der ganzen Nacht von der medizinischen Equipe unter Führung von Prof. Hössli mit Bluttransfusionen versorgt worden. Nach ihrer Bergung wurde sie mit einem Ambulanzwagen unverzüglich nach Zürich gefahren. Vier Verletzte sind ins Kantonsspital Zürich, fünf ins Kreisspital Männedorf eingeliefert worden.

Amtliche  
Darstellung

127

Am 9. Februar veröffentlichten die SBB nach eingehender Untersuchung Einzelheiten über Hergang und Ursache der Zugskatastrophe von Feldmeilen. Im Bericht heisst es unter anderem: Nach ordnungsgemässer Abfertigung des Zuges 1075 Richtung



Rapperswil, Meilen ab 19 Uhr 29, wurde etwa 19 Uhr 30 in Meilen beim Manövrieren mit einem Güterwagen die Weiche 2 aufgeschnitten und dabei die Verriegelung der Weiche beschädigt. Aus diesem Grund konnten die Signale nicht mehr auf Fahrt gestellt werden. Der aus Richtung Rapperswil kommende Zug 1076, fahrplanmässig Meilen ab 19 Uhr 49, blieb deshalb von 19 Uhr 51 bis 19 Uhr 56 vor dem Einfahrsignal Meilen (Seite Uetikon) stehen. Die beiden Beamten im Meilen teilten sich nun folgendermassen in die Aufgaben:

Der Abfertigungsbeamte A eilte zu Zug 1076, um den Lokomotivführer aufzufordern, bei Halt zeigendem Einfahrsignal in die Station Meilen einzufahren. Da wegen der erwähnten Störung am Stellwerk auch der Streckenblock ausfiel, richtete der Beamte B 19 Uhr 55 an die Station Herrliberg die für solche Fälle vorgeschriebene telefonische Anfrage freier Bahn für Zug 1076 zur Fahrt Meilen-Herrliberg. Der Vorstand in Herrliberg gab ihm unverzüglich seine Zustimmung in der ebenfalls vorgeschriebenen Form: «Wenn Zug 1075 dort, Bahn für Zug 1076 frei.» Dieser Austausch der Meldungen wurde von beiden Beamten ordnungsgemäss schriftlich niedergelegt. Gleichzeitig sperrte der Beamte B in Meilen die Fahrrichtung Herrliberg-Meilen durch Festlegen der Fahrrichtungsfesthaltetaste, welche bewirkt, dass das Ausfahrtsignal auf der Nachbarstation (d.h. Herrliberg) nicht auf «Fahrt» gehen kann, solange die Taste eingeschaltet ist. Ferner brachte der Stationsvorstand in Herrliberg am Stellwerk ein Warnschild an.

In Meilen war um 19 Uhr 57 Zug 1076 in Begleitung des Beamten A eingetroffen. Der Beamte B überbrachte dem Lokomotivführer die schriftliche Ermächtigung zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal Richtung Herrliberg; danach erteilte er ihm den Abfahrtsbefehl. Die Abfahrt erfolgte 19 Uhr 58.

Um 19 Uhr 54 war in Herrliberg Zug 1077 fahrplanmässig eingefahren. Er sollte dort vor der Einfahrt in die einspurige Strecke Herrliberg-Meilen die Kreuzung mit dem verspäteten Zug 1076 abwarten, die normalerweise auf dem doppelspurigen Abschnitt Herrliberg-Erlenbach stattfindet.

Kurz nach der ordnungsgemässen Abfertigung des Zuges 1076 in Meilen meldete der Vorstand Herrliberg telefonisch nach Meilen, der Zug sei jetzt da. Er meinte damit Zug 1077, der nach Meilen abfahrbereit war. Der Beamte A in Meilen fasste das Gespräch als Rückmeldung für Zug 1076 auf und fragte zur Bestätigung anschliessend: «Kann ich freigeben?» Auf die bejahende Antwort aus Herrliberg hin löste er die Fahrrichtungsfesthaltetaste, womit die Blockierung des Ausfahrtsignals in Herrliberg Seite Meilen aufgehoben wurde. Da die Sicherungsanlage von Herrliberg in vorschriftswidriger Weise nicht vom automatischen Betrieb auf örtliche Bedienung umgeschaltet worden war, wechselte das Signal sogleich von «Halt» auf «Fahrt». Durch Betätigen des Abfahrtschalters am Zug erteilte in der Folge der Zugführer dem Zug 1077 den Abfahrtsbefehl. Dieser setzte sich in Bewegung und stiess um 20 Uhr 01 ausserhalb Herrliberg mit Zug 1076 zusammen.



Zusammenfassend lässt sich sagen, dass wegen der unterlassenen Ausschaltung des automatischen Betriebes in Herrliberg und weil im zusätzlichen Telefongespräch die Zugnummern entgegen den Vorschriften nicht oder nur ungenügend genannt wurden, die Fahrt für Zug 1077 von Herrliberg nach Meilen möglich geworden ist. Wäre statt des blossen Anhängens eines Warnschildes der automatische Betrieb vorschriftsgemäss vor der Zusage für freie Bahn an Zug 1076 durch den Stationsvorstand in Herrliberg aufgehoben und die Taste für das Ausfahrtsignal Richtung Meilen durch eine Sperrkappe gesichert worden, hätte Zug 1077 nicht abfahren können.

Das Zug- und Lokomotivpersonal beider Züge hat korrekt gehandelt und trägt keine Verantwortung für den Unfall. Insbesondere war es nicht Sache des Zugführers des Zuges 1077, sich vor Erteilen des Abfahrtsbefehls in Herrliberg über die Zuglage zu informieren, da dies alleinige Angelegenheit des Stationspersonals ist.

Zum Schluss ein Wort zur menschlichen Seite: Der Stationsvorstand von Herrliberg hat während 41 Jahren, wovon 16 Jahre als Dienststellenleiter auf einer wichtigen Einspurstation, ohne Unregelmässigkeiten gearbeitet. Er hat in der langen Dienstzeit in unserem Unternehmen zuverlässige Dienste geleistet. Trotz vorhergegangenen psychischen Belastungen aus familiären Gründen und leichtem Unwohlsein fühlte er sich am Unglückstag in der Lage, seinen Dienst zu versehen. Möglicherweise ist ihm dieses Pflichtbewusstsein zum Verhängnis geworden.»

Die Namen der Opfer Beim Zugsunglück in Feldmeilen fanden acht Personen den Tod:  
Walter Schnorf, Maschinenzeichner-Lehrling, Stäfa, 16jährig  
Daniele Boppart, Seminaristin, Stäfa, 19jährig  
Jakob Gschwend, alt Kaufmann, Küsnacht, 77jährig  
Edith Griesser, Schwesternhilfe, Männedorf, 19jährig  
Kurt Gysin, Dr. iur., Rechtsanwalt, Meilen, 43jährig  
Jürg Larcher, kaufmännischer Angestellter, Meilen, 19jährig  
Später sind im Spital gestorben:  
Antonio Albisetti, Maschineningenieur, Meilen, 28jährig  
Rosie Deller-Thöny, Hausfrau, Küsnacht, 57jährig

Aufräumarbeiten Nach der Bergung der Opfer konzentrierten sich die Arbeiten auf die Räumung. Zuerst wurde, wie der «Tages-Anzeiger» berichtet, die Richtung Zürich fahrende Zugskomposition transportbereit gemacht und in die Station Meilen zurückgezogen, indem man anstelle des fehlenden Fahrgestells der Triebwagenspitze einen kleinen Rollschemel auf das Geleise stellte und mit einem Kran den zerstörten Zugteil an Stahlseilen darauf hievte. Das vorderste Teilstück des seeaufwärts fahrenden Triebwagens musste gemeinsam vom Schienenkran der SBB und von einem neben dem Bahngleise aufgestellten Autokran aus dem Bahngraben auf die Wiese gehoben werden. Die abgetrennten Fahrgestelle wurden anschliessend auf die Schienen gestellt und ebenfalls abtransportiert. Gleichzeitig wurden weitere Mannschaften mit dem





Der seeabwärtsfahrende Unglückszug ist auf die Station Meilen zurückgeschleppt worden

Eingleisen des übrigen Teils der Zugskomposition beschäftigt: Mit hydraulischen Winden hoben sie die entgleisten Fahrgestelle wieder auf die Schienen. Bis die gesamte Zugskomposition transportbereit war und auch der im Wiesland stehende Teil des Zuges auf Rollschemel gestellt war, verstrichen Stunden.

Nach dem Freilegen des Geleises von den ineinander verkeilten Zügen wurden die Trümmer – ansehnliche Blechhaufen, die mit Schneidbrennern abgetrennt worden waren, und der losgetrennte Führerstand des Richtung Rapperswil fahrenden Zuges – zur Seite geschafft und in mehrstündiger Arbeit das an der Unfallstelle beschädigte Geleise wieder repariert. Am Mittwoch, dem 20. Januar, konnte mit den ersten Frühzügen der Verkehr auf der Strecke Meilen–Herrliberg/Feldmeilen wieder aufgenommen werden.

Das schwere Zugsunglück führte in der Öffentlichkeit zu einer lebhaften Auseinandersetzung. Verlangt wurde dabei vor allem die raschestmögliche Erstellung einer durchgehenden Doppelspur auf dem rechten Zürichseeufer. In einer Verlautbarung vom

Kritik in der Öffentlichkeit



5. März nahm die Kreisdirektion III der SBB dazu Stellung und lehnte den weiteren Doppelspurbau «als zurzeit nicht vordringlich» ab. Nationalrat König (Küsnacht) richtete eine Kleine Anfrage an den Bundesrat, mit der Aufforderung, den Bau einer durchgehenden Doppelspur unverzüglich an die Hand zu nehmen. In der am 11. März veröffentlichten Antwort des Bundesrates heisst es, dass die beiden Doppelspurinseln Küsnacht – Herrliberg und Stäfa – Uerikon keinen endgültigen Ausbauzustand darstellten. Für den künftigen Ausbau sei der im Auftrag der Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich ausgearbeitete Transportplan massgebend. Der weitere Ausbau der Strecke erfolge im Rahmen dieses Transportplanes. Damit hat der Bundesrat wie die SBB die Forderung nach sofortiger Erstellung einer durchgehenden Doppelspur abgelehnt, die Termine für den weiteren Ausbau der rechtsufrigen Zürichseebahn unverändert beibehalten und die Frage, ob in einem späteren Zeitpunkt, zum Beispiel bei Einführung der 10minütigen Zugfolge, die Doppelspur doch noch ganz durchzuziehen sei, offen gelassen.

Ein zweites schweres Eisenbahnunglück ereignet sich auf der rechtsufrigen Bahnlinie am 25. März 1971 in Uerikon; wenn es auch infolge des mehr seitlichen Zusammenpralls der Züge glücklicherweise keine Todesopfer forderte, so verstärkt es doch den Ruf nach einem leistungsfähigeren Ausbau der Strecke und der Streckensicherung.

