Zeitschrift: Heimatbuch Meilen
Herausgeber: Vereinigung Heimatbuch Meilen
Band: 13 (1974)

Artikel: Die Geschichte der Wetzikon-Meilen-Bahn
Autor: Wetzel, Ernst
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-954020

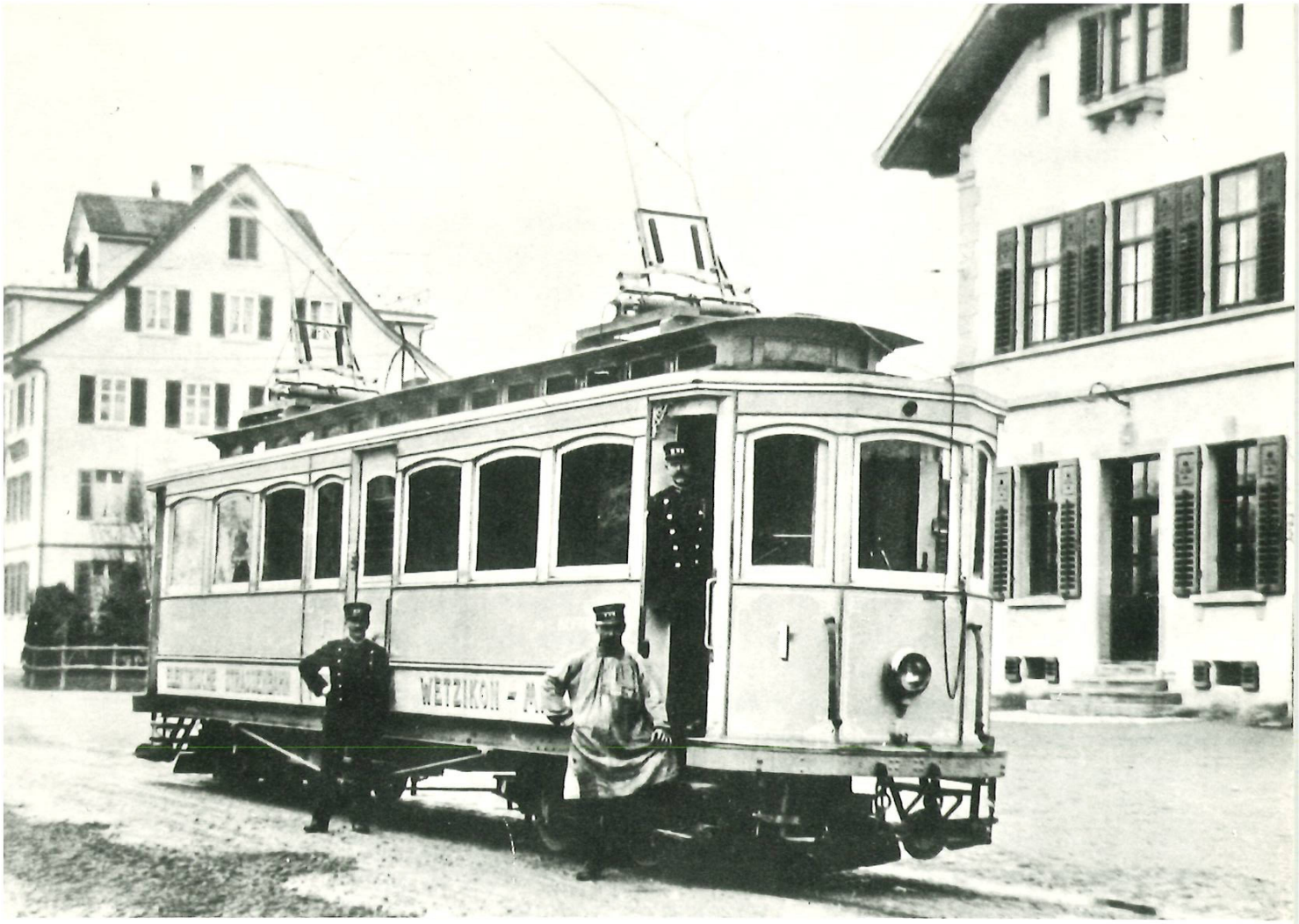
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.10.2025

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



Der Motorwagen CFe 4/4 Nr. 1 auf dem Bahnhofplatz Meilen
Bild aus der Sammlung W. Stössel, Meilen

Die Geschichte der Wetzikon–Meilen-Bahn

Ernst Wetzel

Es sind nun schon an die zwanzig Jahre vergangen, seit die Wetzikon–Meilen-Bahn und die nach Uster führende Anschlussstrecke der Uster–Oetwil-Bahn ihren Betrieb einstellten und vom Autobus abgelöst wurden. Grund für das Auflassen dieser beiden Überlandstrassenbahnen war die Reorganisation des öffentlichen Verkehrs im Zürcher Oberland, der das Zürcher Volk im Jahre 1946 in einer kantonalen Volksabstimmung zustimmte. Die Erinnerung an diese liebenswürdigen Bähnchen lebt nach dieser doch schon recht langen Zeit aber in weiten Kreisen, nicht nur des Zürcher Oberlandes, fort.

Noch sind nicht alle Spuren dieser ehemaligen Bahnen verwischt. Da ist noch ein Geleiseabschnitt in der Strasse feststellbar, dort steht noch ein ehemaliges Stationsgebäude oder eine Remise, und einzelne Fahrzeuge haben die Zeiten überdauert

und fristen ihr Leben als Schuppen oder dergleichen weiter. Auch in Meilen sind da und dort noch Überreste dieser früheren Schienenwege zu finden, während in Uetikon die «Tramstrasse» an vergangene Tage erinnert.

Vorgeschichte und Betriebsaufnahme

Mit der Verwirklichung der Wetzikon–Meilen-Bahn fand eine bewegte Vorgeschichte ihren Abschluss. Bereits in den Jahren 1872 und 1876, in einer Zeit ungestümen und oft planlosen Eisenbahnbaus, wurden nach gründlichen Studien und Vergleichen erste Projekte ausgearbeitet. Nach einem dieser Vorschläge sollte eine normalspurige Eisenbahn mit Dampfbetrieb von Wetzikon nach Stäfa zur Ausführung gelangen. Da die Eisenbahnlinie entlang dem rechten Zürichseeufer noch nicht bestand, war man sich lange in der Linienführung seeseits nicht einig. Obwohl Erfahrungen von ausländischen Bahnen ähnlicher Art bereits in grosser Zahl vorlagen, fand keines dieser Projekte Verwirklichung. Erst später hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass hinsichtlich Erstellungs- und Betriebskosten der Bau einer Schmalspurbahn mit strassenbahnähnlichem Charakter die günstigste Lösung darstelle. Eine solche Anlage erfordert einen minimalen Grunderwerb, kann sich dem Terrain besser anpassen und die Ortschaften zweckmässiger bedienen. Man stützte sich auf die Erfahrungen, die insbesondere bei der Frauenfeld–Wil-Bahn gemacht wurden. Inzwischen waren die technischen Vorarbeiten soweit gediehen, dass mit den Bauarbeiten sofort hätte begonnen werden können. Es dauerte jedoch noch bis Ende 1896, bis sich ein weiteres Initiativkomitee zur Erstellung einer Strassenbahn mit elektrischen Betrieb in Meterspur gebildet hatte. Infolge des Baues der Uerikon–Bauma-Bahn wurde Stäfa als Endpunkt auf der Seeseite fallengelassen. Es schien, dass das näher bei Zürich liegende Meilen günstigere Ausgangslage habe. Viele Diskussionen ergaben sich auch um die Linienführung im Raume Gossau und Ottikon. Grüningen forderte sodann die Durchführung der Linie durch das Städtchen, was sich allerdings als bleibender Nachteil erwies. Unter grossem Jubel und Feierlichkeiten der Bevölkerung fand am 1. Oktober 1903 schliesslich die Einweihung und am 3. Oktober die Betriebseröffnung statt. Das wohlgelungene Werk war vollendet.

Seite 7:
Gründeraktie
Sammlung
W. Weber-Glogg
Meilen

Nach einigen Jahren Betrieb hatte sich nochmals ein Initiativkomitee gebildet, das eine tramähnliche Verbindungsbahn in Männedorf Auf–Dorf zur Schifflände am See vorsah. Dieses Projekt, das eine direktere Verbindung zum Zürichsee gehabt hätte, liess man jedoch bald wieder fallen, da man einen Frequenzrückgang des Personenausflugverkehrs auf der Meilener Reststrecke befürchtete.

Am 28. Mai 1909 wurde sodann als willkommenere Ergänzung die meterspurige Strecke von Uster nach Oetwil am See eröffnet und damit der geplante Anschluss Usters an die Linie Meilen–Wetzikon in Langholz gesichert. Mit Inbetriebnahme des letzten Streckenabschnittes Zürich–Stadelhofen–Egg–Esslingen der Forchbahn im Jahre 1912 fand das Netz der Zürcher Oberländer-Bahnen seinen Abschluss. Dadurch entstand ein zusammenhän-

Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen

Aktiengesellschaft, gegründet den 24. April 1900. — Sitz der Gesellschaft in Wetzikon.

Voll einbezahltes Aktienkapital 1,260,000 Franken
in 2520 Aktien à 500 Franken.

№ 140 **AKTIE** Fr. 500. —

von

Fünfhundert Franken.

Der Inhaber dieses Titels wird auf Grund der jeweilen in Kraft befindlichen Statuten als Aktionär der Elektrischen Strassenbahn Wetzikon-Meilen anerkannt.

Wetzikon, den 19. April 1904.

Namens des Verwaltungsrates,

Der Präsident: *Der Sekretär:*

ELEKTRISCHE STRASSENBAHN WETZIKON-MEILEN.

TALON zur AKTIE № 140

Gegen Rückgabe dieses Talon wird dem Inhaber im Jahre 1924 ein neuer Couponbogen ausgeliefert.

Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 20 den Betrag der Dividende für das Jahr 1923. 20	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 19 den Betrag der Dividende für das Jahr 1922. 19	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 18 den Betrag der Dividende für das Jahr 1921. 18	Die Elektrische Strassenbahn-Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 17 den Betrag der Dividende für das Jahr 1920. 17
Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 16 den Betrag der Dividende für das Jahr 1919. 16	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 15 den Betrag der Dividende für das Jahr 1918. 15	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 14 den Betrag der Dividende für das Jahr 1917. 14	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 13 den Betrag der Dividende für das Jahr 1916. 13
Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 12 den Betrag der Dividende für das Jahr 1915. 12	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 11 den Betrag der Dividende für das Jahr 1914. 11	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 10 den Betrag der Dividende für das Jahr 1913. 10	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 9 den Betrag der Dividende für das Jahr 1912. 9
Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 8 den Betrag der Dividende für das Jahr 1911. 8	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 7 den Betrag der Dividende für das Jahr 1910. 7	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 6 den Betrag der Dividende für das Jahr 1909. 6	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 5 den Betrag der Dividende für das Jahr 1908. 5
Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 4 den Betrag der Dividende für das Jahr 1907. 4	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 3 den Betrag der Dividende für das Jahr 1906. 3	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 2 den Betrag der Dividende für das Jahr 1905. 2	Die Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen bezahlt gegen diesen Coupon zur Aktie No. 140 1 den Betrag der Dividende für das Jahr 1904. 1

gendes Netz in Meterspur, welches von Kempten über Langholz und die Forch, durch die Stadt Zürich, das Limmattal hinunter und über den Mutschellen bis nach Wohlen reichte.

Strecke und Rollmaterial

Die Strecke nahm ihren Anfang in Kempten beim «Ochsen» und führte zunächst über «Havanna» und Ober-Wetzikon zum Bahnhof in Wetzikon, wo ein erster Anschluss an das Netz der SBB zustande kam. Kurz nach Überqueren der Bahnlinie führte das Trassee bei Grüt in südlicher Richtung aufwärts und berührte zunächst die Ortschaften Gossau und Ottikon. Nach Durchqueren des Städtchens Grüningen – wo das Trassee übrigens so angelegt war, dass es die enge rechtwinklige Kurve schnitt – führte die Bahn am Ortsausgang zum Hauptpunkt, welcher zugleich der Sitz der Unternehmung war. Über die Stationen Binzikon-Oberdorf, Holzhausen, Oetwil-Willikon erreichte die Linie beim Weiler Langholz jene Strassenabzweigung, bei der später die Verbindung nach Uster hergestellt wurde. Auf der «Passhöhe» Mühlehölzli-Stäfa auf 591 Meter über dem Meer verliess das Geleise die Strasse und schlängelte sich auf eigenem Bahnkörper durch die Rebberge in einer weit ausholenden S-Kurve am Allenberg zur Station Männedorf-Auf Dorf hinunter. Über Uetikon-Grossdorf, Dollikon und Obermeilen führte die Strecke zum Bahnhofplatz in Meilen, wo ein zweiter Anschluss an das Netz der SBB vollzogen wurde. Durch die Bahnhofstrasse hinunter weiter führend endete die Linie schliesslich bei der Schiffstation am Ufer des Zürichsees.
Ausser diesen Stationen wurden auf der Meilener Seite folgende feste Haltestellen fahrplanmässig bedient: Ober-Allenberg, Allmend, Bühlen und Kleindorf. Die Strecke zeichnete sich zudem durch sehr viele kleine Haltepunkte aus, was hauptsächlich in den dichtbesiedelten Gebieten Wetzikon und Meilen von der Bevölkerung sehr begrüsst wurde. Auf Verlangen konnte man nach Bedarf auch in Tannenrain, Berghof, Waid, Schiffli-Obermeilen und Beugen aussteigen. Um den Personenbahnhof der SBB in Meilen besser bedienen zu können, erstellte man wenige Jahre später schliesslich noch die Verlängerung des Geleises neben das dortige Stationsgebäude.
Die gesamte Baulänge der Bahn betrug 22,5 km. Davon waren ungefähr 18,66 km in die Strasse verlegt, der übrige Teil auf eigenem Bahnkörper, wie z.B. bei verschiedenen Strassenkurven und Stationseinmündungen sowie bei der berühmten Schleife am Allenberg. Der kleinste Kurvenradius betrug 25 m, die Spurweite 1 m. Die grösste Steigung mit 65‰ lag etwas unterhalb Mühlehölzli auf einer Länge von 175 m. In Wetzikon und Meilen, im Areal der SBB-Stationen befand sich eine Wagenremise. Das eigentliche Depot mit den angegliederten Werkstattbauten erstellte man in Grüningen. Dort befand sich auch die zugehörige, von der Brown Boveri in Baden gelieferte Unterstation. Der von

WMB-Plakat
Sammlung P. Meier, Wädenswil

WETZIKON-MEILEN

Elektrische Bahn

den Beznau-Werken bezogene Drehstrom wurde durch zwei rotierende Umformer von je 140 kW Leistung auf den erforderlichen Gleichstrom von 750 Volt (Fahrdrahtspannung) umgeformt. Das anfänglich beschaffte Rollmaterial, das von der SIG und MFO geliefert wurde, bestand aus drei vierachsigen Motorwagen mit Gepäckabteil und vier zweiachsigen Tramwagen für reinen Personentransport. Zur Bewältigung des Güterverkehrs wurde dieser Fahrzeugpark mit zwei Gütermotorwagen und sechs Güteranhängewagen ergänzt. Die vierachsigen Personentriebwagen waren in bezug auf den mechanischen Aufbau gleich wie jene der Trogenerbahn. Die Stromabnahme erfolgte durch Trolleystangen, welche später durch Lyrabügel ersetzt wurden. Diese Massnahme brachte für den Fahrdienst bedeutende Erleichterung. Die gleichzeitig abgelieferten Personenanhängewagen entsprachen den zweiachsigen Motorwagen und wiesen geschlossene Plattformen mit diagonal versetzten seitlichen Eingängen auf. Zwei Wagen wurden in späteren Jahren umgebaut.

Anhängewagen C2 23 im Werkgelände der SIG Neuhausen, 1903
Bildarchiv BBC Oerlikon

Auffallend war der kurze Wagenkasten und Radstand des Wagens C 23. Für dienstliche Zwecke standen ferner noch zwei Schotterwagen zur Verfügung, die auch zum Salzstreuen benutzt wurden. In den Jahren 1908 und 1920 vergrösserte sich der Rollmaterialbestand noch um drei weitere Güterwagen. 1909 vermehrte sich der Personenwagenbestand um den Ce 2/2 Nr. 15, der grösseres Fassungsvermögen aufwies. Dieses Fahrzeug wurde hauptsächlich auf der Strecke nach Kempten eingesetzt, da hier der Personenverkehr immer mehr anwuchs. Schon früh hatte man auch zwei offene Güterwagen als Personenwagen für den Sommer eingerichtet. Diese Wagen waren an schönen Tagen bei den Fahrgästen sehr beliebt. Vor allem Schulklassen wurden auf diese Weise gern befördert. Die Maximalbelastung eines Zuges mit Vierachser durfte 26 t nicht übersteigen. Die

Typenzeichnungen der WMB-Motorwagen, M etwa 1:100
Aus der Zeitschrift «Le génie civil» vom 26. Dezember 1903

VOITURES AUTOMOTRICES DU CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE DE WETZIKON À MEILEN

Fig. 1 à 4. Automotrice à Voyageurs à deux bogies

Fig. 1. Elévation

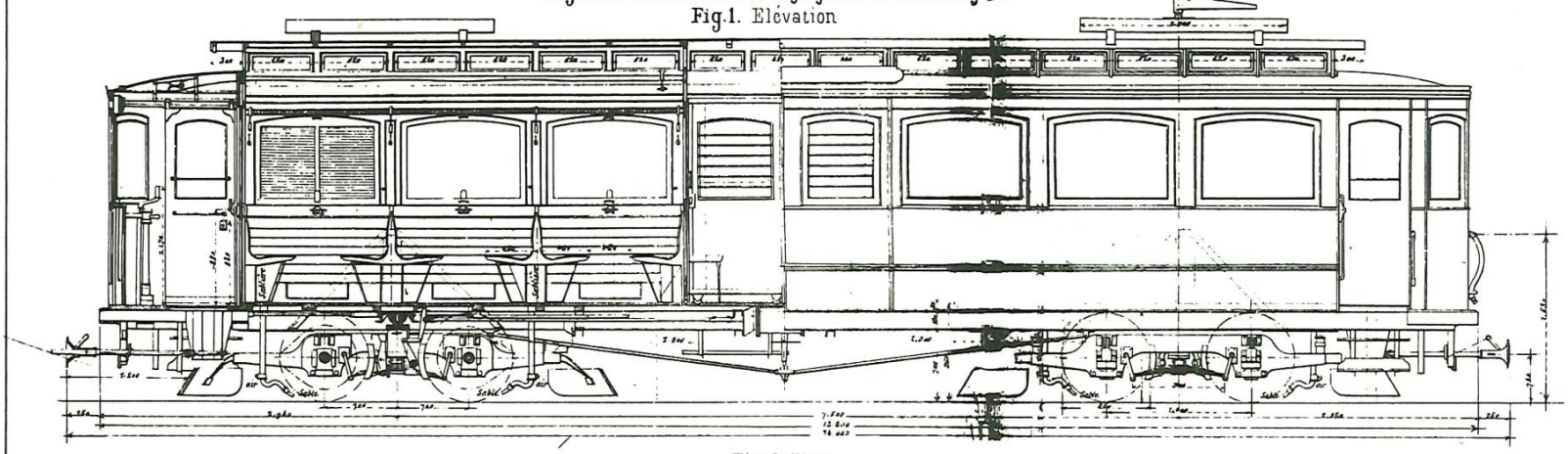


Fig. 3. Coupe transversale

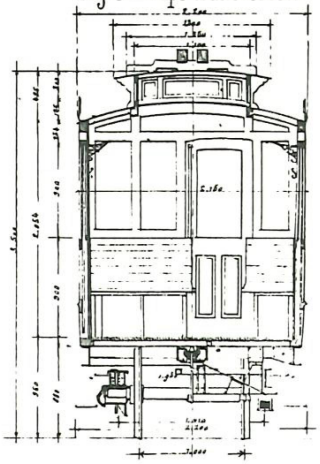


Fig. 2. Plan

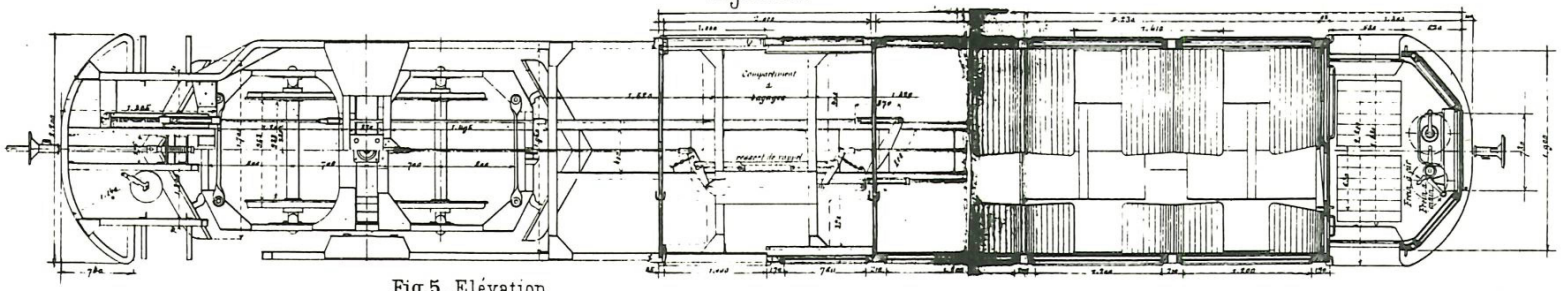


Fig. 4. Vue en bout

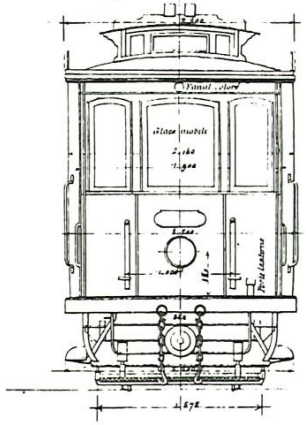


Fig. 5. Elévation

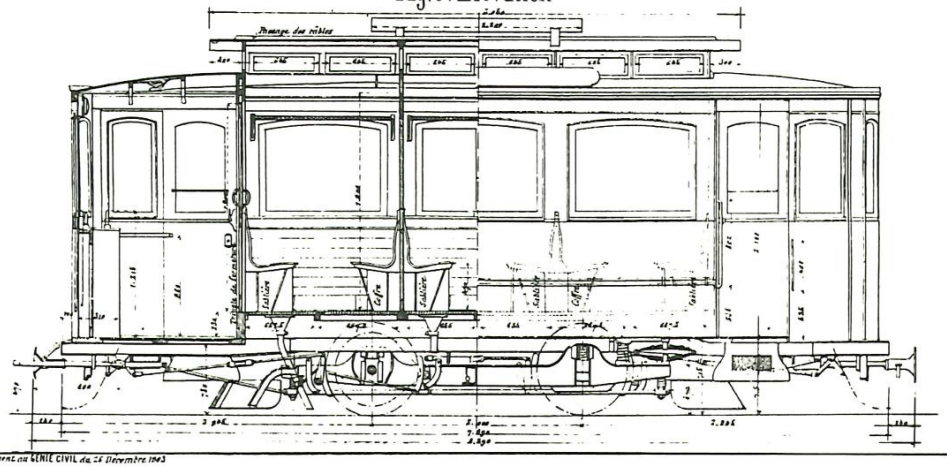
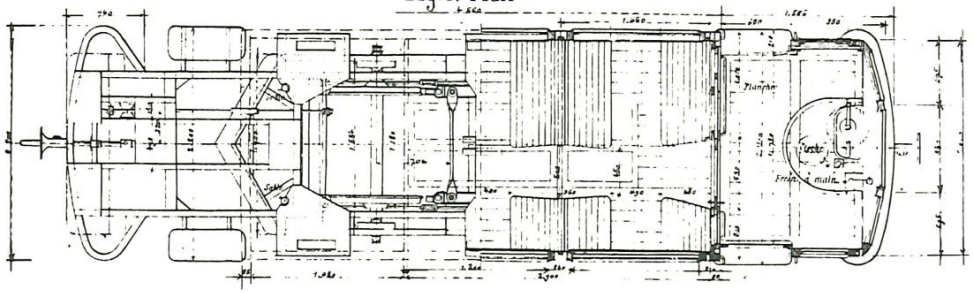


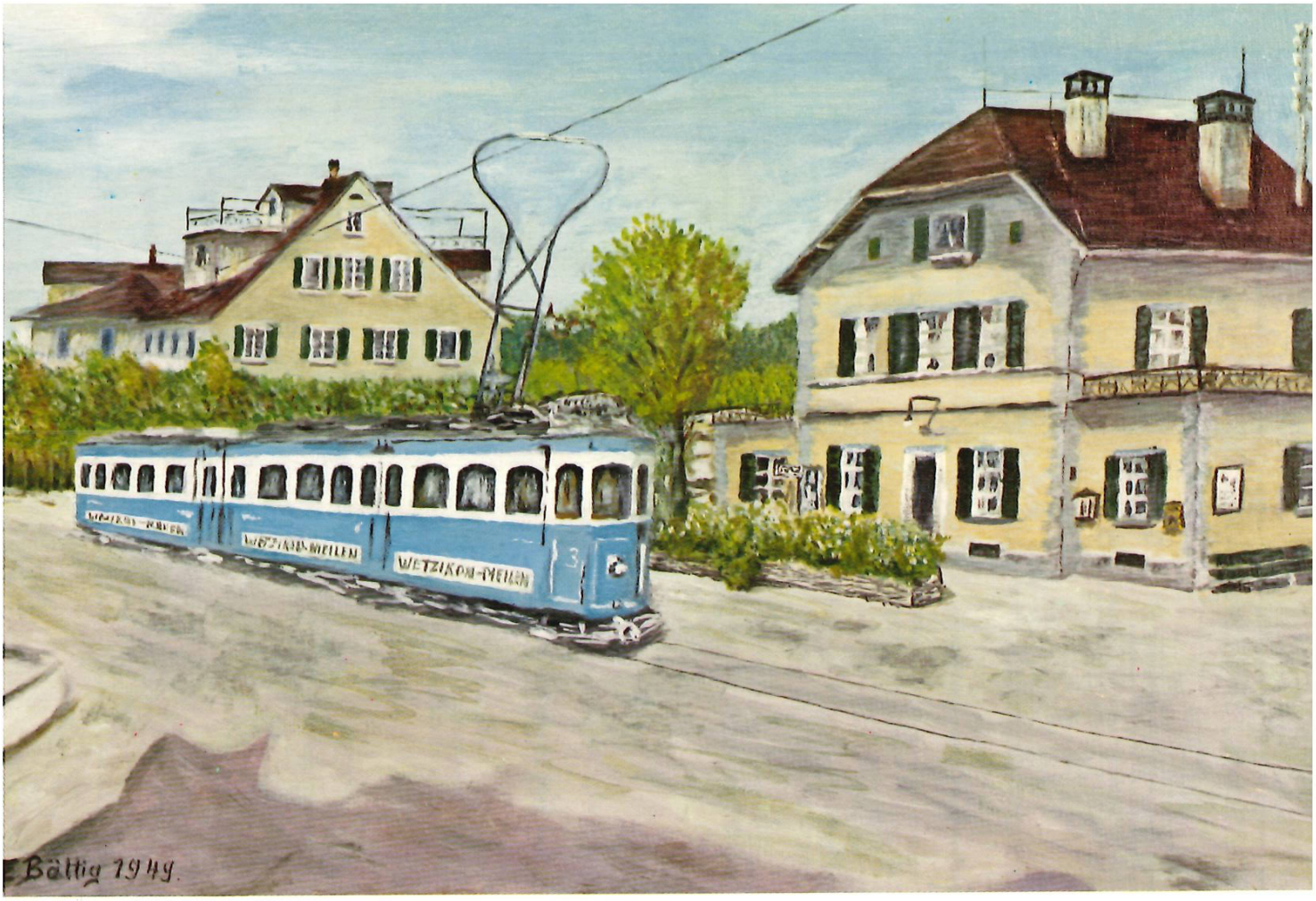
Fig. 5 et 6.
Automotrice à Voyageurs
à deux essieux

Fig. 6. Plan



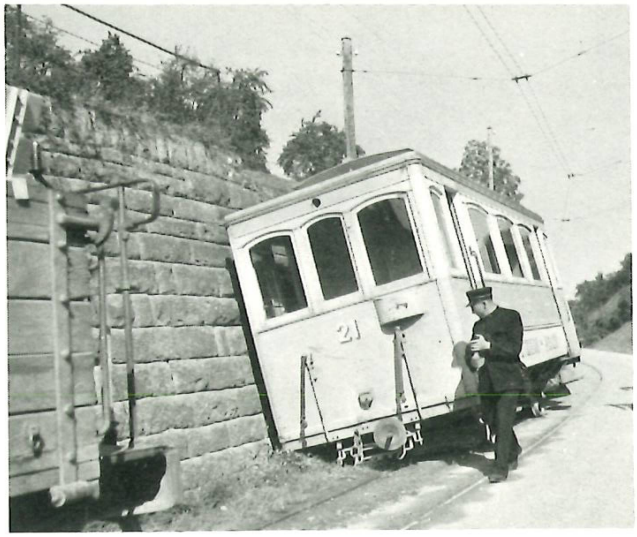
Supplément au GÉNIE CIVIL du 26 Décembre 1903

Imp. A. Frontil rue Paul Lelong Paris



Zur Abfahrt bereit. Ölgemälde von Edwin Bättig, 1949

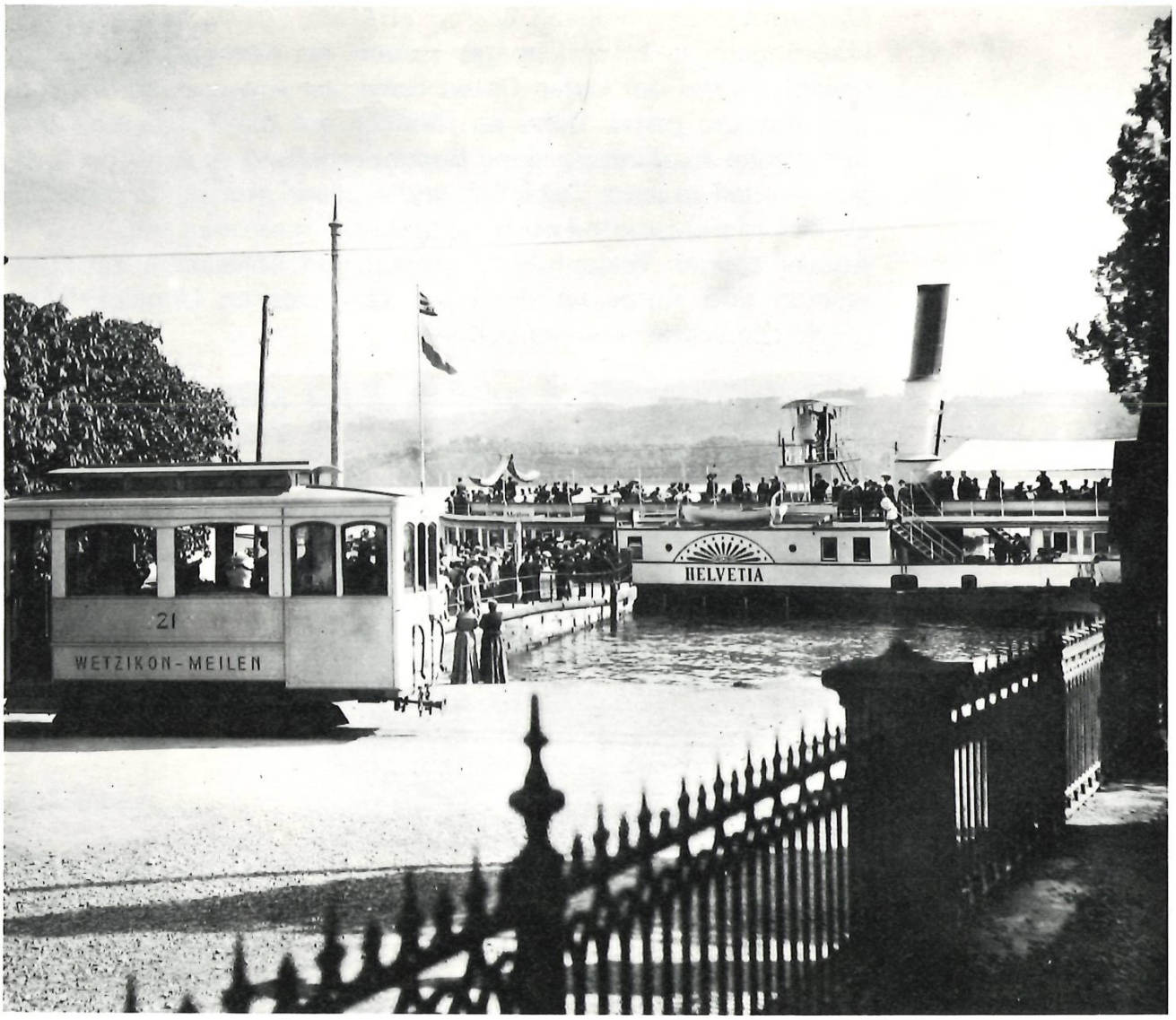
höchste Geschwindigkeit betrug 25 km/h. Der Farbanstrich war ursprünglich gelb, erst später kamen die Kantonsfarben blau-weiss, wie bei der Uster–Oetwil-Bahn, zur Anwendung. Im übrigen war die ganze Bahn im Hinblick auf die Konzeption und technische Ausführung keine Besonderheit. Viele ähnliche Anlagen wurden zu jener Zeit im In- und Ausland erstellt, da das Auto als Beförderungsmittel noch weitgehend unbekannt war.
Ausser einigen Wagenentgleisungen und Kollisionen mit Fuhrwerken und Autos ist die Bahn von grossen Unglücksfällen glücklicherweise verschont geblieben.



Kleiner Unfall der WMB, Sept. 1948
Sammlung O. Gerber, Meilen

Erste Sanierungsversuche

Der wirtschaftliche Erfolg dieser Bahnen entsprach nie ganz den Erwartungen. So ist bereits dem Geschäftsbericht der WMB aus dem Jahre 1936 zu entnehmen, dass «die Bahn finanziell nicht auf Rosen gebettet sei, sie aber immerhin bis heute habe durchhalten können». Mit der Uster–Oetwil-Bahn kam in der Folge dann ein Betriebsvertrag zustande, wonach die WMB die Betriebsleitung der UOe mit Wirkung ab 1. Januar 1936 übernahm. Dadurch konnte eine rationellere Betriebsführung erreicht und der Austausch von Personal und Güterwagen gefördert werden. Später war jedoch im Ausflugsverkehr ein bedeutender Rückgang zu verzeichnen, welcher auf die langsam zunehmende Autokonkurrenz zurückzuführen war. Weitere Einsparungen konnten im Interesse der Betriebssicherheit kaum mehr verantwortet werden. Um so mehr war dies ein Grund, die Frage «Strassenbahn oder Autobus?» eingehend zu prüfen. Auf Grund der Tatsache, dass z.B. im Jahre 1932 vom Gesamtreisendenverkehr der WMB volle 42% auf die Tramstrecke Wetzikon–Kempten entfielen, befürwortete ein erstes Gutachten die Beibehaltung des Schienenverkehrs. Damit jedoch Wetzikon die schon längst notwendigen Strassenkorrektionen in befriedigender Weise durchführen konnte, hatte sich die dortige Gemeindeversammlung 1937 einstimmig für die Entfernung des Tramgeleises ausgesprochen. Die baldige Stillegung der Strecke war



An der Schifflände in Meilen
Foto O. Vögelin
Archiv MGM

damit nur noch eine Frage der Zeit. Am 14. Mai 1939 pendelten zum letzten Male die WMB-Wagen zwischen Kempten und dem Bahnhof Wetzikon hin und her. Anderntags übernahmen Autobusse auf der gleichen Linie den Betrieb. Dieser Busdienst unterstand der gleichen Leitung in Grüningen, was auch der entsprechenden Aufschrift auf den Wagen zu entnehmen war.
Auch das Reststück am anderen Bahnende vom Bahnhof Meilen bis zur Dampfschiffstation hatte keine allzulange Lebensdauer. Auf Verlangen der Baudirektion des Kantons Zürich musste dieses Geleisestück frühzeitig entfernt werden. Da die Frequenz auf diesem Streckenstück nicht den Erwartungen entsprach, kam dieses schliesslich im Jahre 1931 ohne Ersatz zur Einstellung. Das in der Seestrasse zwischen Bahnhofstrasse und Schifflände liegende Geleise wurde abgebrochen. Die noch gut erhaltenen Rillenschienen und Schwellen fanden nachher wieder Verwendung und ersetzten die stark abgenutzten Geleise in den Kurven bei Gossau und Ottikon. Die letzten Geleisereste gegen die Schifflände sowie die Weiche beim Bahnhof Meilen verschwanden dagegen erst 1934. Schon 1911 hatte man die beim Bau erstellte Ausweiche in Obermeilen aufgehoben, da sie sich nicht als ein Bedürfnis erwiesen hat und ein Hindernis für den Strassenverkehr im dortigen engen Durchpass bildete.

Ersatzlösung Trolleybus?

In der Zwischenzeit wurde in der Schweiz der Trolleybus eingeführt. Dadurch tauchten bezüglich der Anwendung des zweckmässigsten Verkehrsmittels weitere Fragen auf. Da an Elektrizität in unserem Lande kein Mangel sei und die Wirtschaftlichkeit und Zweckmässigkeit der schienenfreien Ersatzbetriebe bereits bekannt war, hatte man dann auch ein Gutachten für einen Trolleybusbetrieb, dem man in jenen Jahren in der Schweiz eine grosse Zukunft voraussagte, eingeholt. Eingehende Wirtschaftlichkeitsberechnungen hatten ergeben, dass unter Berücksichtigung aller in Frage kommenden Möglichkeiten und im Hinblick auf den einheimischen Betriebsstoff der Trolleybus günstiger sei als der Dieselautobus. Nebst Kürzung der Fahrzeiten falle auch das Geleise in den Strassen weg und die Fahrt sei ruhig und angenehm. Es wundert deshalb nicht, dass damals weite Kreise diese neue Traktionsart befürwortet haben. Für die gesamte Strecke Kempten–Meilen hätten mit Kosten in der Höhe von ungefähr 1,5 Millionen gerechnet werden müssen. Als Fahrdrahtspannung war 750 oder 1500 Volt vorgesehen. Zur Bewältigung des Güterverkehrs sollten Sattelschlepperfahrzeuge zum Einsatz gelangen. Die sinnreiche Teilung in einen kurzen Zugwagen und einen längeren, leicht an- und abkuppelbaren Anhänger, hätte eine rasche Bewältigung des Güterverkehrs ermöglicht. Mit dem sofortigen Austausch verschiedener Anhängertypen erhoffte man eine reibungslose Anpassung an die wechselnden Anforderungen im Güter- und Viehtransport.
Trotz aller Vorteile konnte man sich für den Trolleybus nicht entschliessen. Der Grund der Ablehnung dürfte einerseits im Mangel an Elastizität dieser noch etwas neuen Betriebsart zu suchen sein, andererseits in den das Landschaftsbild stark beeinträchtigenden Fahrleitungen und den unschön wirkenden Wendeschleifen in den Ortschaften. Auch die eventuell geplante Einführung dieses neuen Betriebes in Männedorf hätte Meilen um den Anschluss an das Oberland gebracht. Immer wieder wurde betont, die parallel zur SBB-Strecke führende Restlinie der WMB sei verfehlt, unrentabel und im Unterhalt kostspielig. Die zuständige Kommission hatte sich dann auch eingehend mit den Bestrebungen von Meilen zu befassen, zwischen Männedorf und dem Bezirkshauptort anstelle der abzubrechenden Strassenbahn eine Ersatzlösung zu finden. Der Ausbruch des Krieges verhinderte jedoch vorerst weitere Verhandlungen.

Ein stilles Jubiläum

Am 3. Oktober 1943 waren es dann 40 Jahre her, seit die WMB dem Betrieb übergeben wurde. Leider bedeutete dieser Jubiläumsanlass für das Unternehmen keinen freudigen Aufstieg; vielmehr klagt der Geschäftsbericht, «man müsse sich im Gegenteil nach Ablauf der Konzession mit dem baldigen Ende abfinden, da sich die Bahnanlage überlebt habe und nach einer anderen Form des Betriebes gesucht werden müsse». Den Jubiläumstag liess man denn auch der damaligen Zeit entsprechend in aller Stille und ohne Festlichkeiten vorübergehen. Das Personal wurde mit besonderem Dank geehrt und für die treuen Dienste mit einer kleinen Gabe bedacht.

Die Gesamtreorganisation

Die nach dem Kriege einsetzende stürmische Motorisierung entzog den Bahnen vollends die Existenzgrundlage. Der erwartete Personenverkehr blieb aus, und der Güterverkehr schrumpfte auf ein Minimum zusammen. Jetzt zeigte sich in vollem Ausmass, wie falsch die Linienführung, die ausser den Endstationen keine grösseren Ortschaften berührte, von Anfang an gewesen war. Die Betriebseinnahmen vermochten kaum mehr die laufenden Ausgaben zu decken. Beförderte im Jahre 1938 ein über die ganze Strecke laufender Zug der WMB im Durchschnitt noch 8,4 Personen und 0,1 Tonnen Güter bei einer Einnahme von insgesamt Fr. 16.55, so sanken diese Zahlen in der Folge immer mehr. Bei der Uster–Oetwil-Bahn zeichnete sich eine noch trostlosere Entwicklung ab. Der technische Zustand des gesamten Rollmaterials verschlechterte sich zusammen mit den übrigen Betriebseinrichtungen zusehends. Die prekäre Lage war in allen Teilen stark spürbar. Die gleichzeitige Beförderung von Gütern im Personenverkehr wirkte sich betriebshemmend aus. Ein unbedingtes Erfordernis für eine Weiterführung des Bahnbetriebes wäre die gänzliche Trennung der Bahn von der Strasse gewesen. Ausserdem hätte das Rollmaterial zum grössten Teil erneuert werden müssen.
Die Bemühungen aufgrund der vorhandenen Bahngesetze, jede der zwei Bahnen in ihrer bisherigen Form zu reorganisieren, schlugen fehl. Auch ein im Auftrag des Regierungsrates erstattetes Gutachten über Verkehrsfragen des Kantons Zürich verhalf zu keinem Ergebnis. Ebenso fehlten damals die wirtschaftlichen Voraussetzungen für eine Verlängerung der Forchbahn über Grüningen nach Wetzikon. Eine letzte Expertise befürwortete bei sorgfältigster Prüfung aller in Frage kommenden Möglichkeiten die Aufhebung des Bahnbetriebes und dessen Ersatz durch einen Automobildienst. Eine besondere Studienkommission arbeitete eine Neuordnung unter besonderer Berücksichtigung einer günstigen Streckengestaltung und verbessertem Fahrplan aus. Auf die Bedürfnisse des Ausflugverkehrs wurde besonderes Gewicht gelegt. Für die Einrichtung und Durchführung dieses Unternehmens sollte eine moderne und leistungsfähige Verkehrsorganisation ins Leben gerufen werden. Am 26. Mai 1946 hat dann auch das Zürcher Volk in einer Abstimmung diese neue Regelung mit 65947 Ja gegen 44183 Nein deutlich gutgeheissen. Nur der Bezirk Hinwil lehnte die Vorlage ab, während der Bezirk Meilen als Ganzes und der Hauptort im besonderen (428 Ja, 388 Nein) sich ins Unvermeidliche schickten; selbst das gegnerische Komitee hatte die Strecke Grüningen–Meilen nicht weiter erhalten wollen. Noch im gleichen Jahr wurde das neue Unternehmen «Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland» (VZO) mit Sitz in Grüningen gegründet. Beide Bahnen versahen indessen noch bis zum Ablauf der Konzessionen in den Jahren 1949 und 1950 getreulich ihren Dienst.

Umstellung und Liquidation

Nachdem schon am 2. Oktober 1948 die Uerikon–Bauma-Bahn eingegangen war, wurde mit dem Fahrplanwechsel am 1. Oktober 1949 die Umstellung der zweiten Etappe Uster–Esslin-

gen–Langholz vollzogen. An diesem Tag hatte man noch ein letztes Mal Gelegenheit, mit den hoffnungslos veralteten Wagen zum weltfernen Treffpunkt Langholz zu gelangen. Bedingt durch die etappenweise Inbetriebnahme der neuen Busstrecken, wurde der Abschnitt Wetzikon–Meilen noch einige Zeit länger mit der Bahn befahren. Aber am 13. Mai 1950 war es auch hier so weit: Unter grosser Anteilnahme nahm die Bevölkerung von den mit Trauerflor und wehmütigen Sprüchen geschmückten Wagen und damit der ganzen so liebgewordenen WMB Abschied. Die Fahrt am letzten Tag in den offenen Güterwagen, die zu diesem Zweck noch einmal notdürftig mit Sitzbänken versehen wurden, war ein einmaliger Genuss. Ein Stück denkwürdiger Bahngeschichte und auch ein Stück Bahnromantik haben damit ihr zeitgemässes Ende gefunden. Während andernorts gleichzeitig die

Auf der Abschiedsfahrt beim Bahnhöfli Uetikon–Grossdorf
Sammlung E. Gantenbein, Uetikon

von rechts:
a. Gemeinde-Präs. Schöpfer
Präsident der RPK Hauser
Statthalter Baur
Sammlung U. Lenz-Campolongo Aldingen BRD

neuen Autobusse der VZO freudig begrüsst wurden und sich seitdem bestens bewährt haben, ist der Autobusbetrieb Meilen–Männedorf, heute nur noch Meilen–Uetikon, ein Sorgenkind geblieben.

Es sei hier kurz festgehalten, dass die Forchbahn beinahe das gleiche Schicksal ereilte. Nachdem aber im Jahre 1950 ein versuchsweiser Busbetrieb beim Volk keine Gnade gefunden hatte, war der Weiterbestand dieser Bahn gesichert. Sie bildet, allerdings grosszügig modernisiert, das letzte Überbleibsel des einstigen Schmalspurnetzes im Zürcher Oberland.

Nach der Betriebseinstellung der WMB und der UOe fanden noch verschiedene Rollmaterialverschiebungen statt. Die blauweissen Wagen, die 47 Jahre lang getreulich vom Zürichsee ins Oberland und zurück gerumpelt waren, zogen hernach die Bügel endgültig ein. Sie wurden vorerst auf irgendwelche rostige Nebengeleise geschoben und harrten der weiteren Dinge. Der Güterwagenpark wurde hauptsächlich an andere Schweizerische Privatbahnen verkauft. Die gedeckten und offenen Wagen mit höherem Ladegewicht erwarben die Forchbahn, Sernftalbahn, Langenthal–Melchnau- und Langenthal–Jura-Bahnen, sowie die Trogenerbahn. Vier Motorwagen der Wetzikon–Meilen-Bahn wanderten nach Deutschland aus, nachdem für sie noch einige Zeit Gastrecht im VBZ-Depot Irchel gewährt worden war. Im Depotareal Irchel konnte noch bis in die Sechzigerjahre hinein eine Güterlore mit der Aufschrift WMB beobachtet werden, bis auch sie eines Tages verschwand.
Die beiden nach Deutschland verkauften Vierachser wurden mit einigen merklichen Veränderungen auf der Iserlohner Kreisbahn (Westfalen) eingesetzt, und kamen nach Einstellung des dortigen Strassenbahnbetriebes zur Verschrottung. Die beiden Zweiachser der WMB fanden gleichfalls den Weg ins Rheinland und wurden von der Dürener Eisenbahn AG übernommen. Auch sie sind unterdessen verschrottet worden.
Später wurden an verschiedenen Orten Überreste von Personenwagen entdeckt, die teils als Hühnerhäuschen oder für andere bahnfremde Zwecke herumstanden. Die meisten dieser Überreste sind im Laufe der Zeit wieder verschwunden. Der umgebaute Güterwagen K 25 der Forchbahn ist das einzige Fahrzeug, das gelegentlich noch durch die Gegend des Zürcher Oberlandes rollt.
Auch einige Stationsgebäude der WMB erinnern heute noch an frühere Zeiten. Sie sind meistens dem Bedürfnis des Autobusbetriebes angepasst worden. Die Wagenremise mit dem umliegenden Gelände in Meilen ging an die Gemeinde über. Die Geleiseanlagen sind grösstenteils im Zuge des Ausbaues der Strassen herausgerissen worden. Später entfernte man auch die Schienen auf den Abschnitten mit eigenem Bahnkörper. An einigen Stellen sind jedoch noch teilweise überdeckte Geleisereste sichtbar.
Offiziell war die Liquidation im Frühling 1951 beendet. Nach Abzug einer Entschädigung von Fr. 7.– pro Laufmeter Schiene zur Wiederherstellung der Strassen verblieben Aktiven im Betrag

Rollmaterialverzeichnis

Personenverkehr

	Bezeichnung	Nr.	Erbauer	Leistung PS	Plätze p. Wagen Sitz-	Steh-	Tara t	Länge über Puffer (m)
Motorwagen	CFe 4/4	1	SIG/MFO	4 x 22	42	4	18,7	14,00
	CFe 4/4	2	SIG/MFO	4 x 35	42	4	18,7	14,00
	CFe 4/4	3	SIG/MFO	4 x 22	42	4	18,7	14,00
	Ce 2/2	11	SIG/MFO	2 x 35	18	10	11,6	8,39
	Ce 2/2	12	SIG/MFO	2 x 35	18	10	11,6	8,39
	Ce 2/2	13	SIG/MFO	2 x 35	18	10	11,6	8,39
	Ce 2/2	14	SIG/MFO	2 x 35	18	10	11,6	8,39
	Ce 2/2	15	SWS/MFO	2 x 30	24	20	10,8	10,30
Anhängewagen	C	21	SIG	—	18	16	6,4	8,15
	C	22	SIG	—	18	16	6,4	8,15
	C	23	SIG	—	12	16	5,3	6,60

Güterverkehr

	Bezeichnung	Nr.	Erbauer	Leistung PS	Tara t	Ladegew. t	Länge über Puffer (m)
Motorwagen	Fe 2/2	31	SIG/MFO	2 x 35	8,7	—	6,60
	Fe 2/2	32	SIG/MFO	2 x 35	8,7	—	6,60
Anhängewagen gedeckt	K	41	SIG	—	4,0	5,0	5,40
	K	42	SIG	—	4,0	5,0	5,40
	K	43	SIG	—	4,0	5,0	5,40
	K	44	SWS	—	5,5	10,0	7,81
	K	45	SWS	—	4,9	10,0	7,82
Anhängewagen offen	L	51	SIG	—	3,5	5,0	6,00
	L	52	SIG	—	3,5	5,0	6,00
	L	53	SIG	—	3,5	5,0	6,00
	L	54	SWS	—	4,3	10,0	7,80
Dienstwagen (für Schotter)	S	61	SIG	—	2,9	4,5	4,15
	S	62	SIG	—	2,9	4,5	4,15

Nicht erfasst ist ein Montage-Turmwagen (Rolleiter) unbekannter Herkunft.
Inbetriebsetzung der Wagen 1903, mit folgenden Ausnahmen: 44,54 (1908); 15 (1909); 45 (1920).

von rund 440000 Franken, deren 63000 die Gemeinde Meilen als Teilhaberin zurückerstattet erhielt (Zürichsee-Zeitung, 16. April 1951).
Es sind nun bald 25 Jahre vergangen seit jenem denkwürdigen Abschiedstag. Sicher mögen sich noch viele an den heiser gellenden Pfiff, der weithin durch das Oberland und die Rebberge zu hören war, erinnern. Wenn auch die weitherum bekannte WMB immer wieder mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, so hat sie doch in ihrer fast fünfzigjährigen Betriebszeit grosse Dienste geleistet.

* * *

Für Literaturangaben sei auf das Mitteilungsblatt Nr. 6 des Vereins «Tram-Museum Zürich (1971), S. 13/14, verwiesen, in dem eine erste Fassung des vorliegenden Aufsatzes erschienen ist. Ferner sei erwähnt: Hans Müller: Die Neuordnung der Verkehrsverhältnisse im Zürcher Oberland, in: PTT-Zeitschrift, 1.Jg., No. 2, Bern 1950.

Leidensgenossen

Die Liquidation der WMB fällt zeitlich gerade in die Anfangszeit des Massensterbens schweizerischer elektrischer Schmalspurbahnen. Während von der Jahrhundertwende bis 1940 nur 5 solche Bahnen eingegangen sind, setzt das grosse Sterben 1948 ein. Wir nennen folgende unmittelbare Leidensgenossen:

1948 Städtische Trambahn Biel
Chemin de fer régional du Val-de-Ruz
1949 Strassenbahn Uster–Oetwil
1950 Strassenbahn Wetzikon–Meilen
Compagnie du tramway de La Chaux-de-Fonds
1951 Tram elettrici mendrisiense
Strassenbahn Altdorf–Flüelen
Städtische Strassenbahn Winterthur
1952 Société électrique d'Aubonne

In den beiden folgenden Jahrzehnten, genau von 1954 bis 1972, sind dann nicht weniger als 24 weitere Bahnlinien dieser Art aufgehoben worden, ausser 1968 mindestens jedes Jahr eine.

(Genauere Angaben, zusammengetragen von H.-U. Suter. Ostermundigen, und mit Fotos von H.U. Würsten, Bern, versehen, finden sich in der Sondernummer «125 Jahre Schweizer Bahnen» der VST-Revue 9, 1972,) S. 14–19.).

Walter Weber

Aus der Berichterstattung des «Volksblattes des Bezirkes Meilen», Jahrgang 1903.

18. März

Meilen. Mit dem Bau des Endstückes der Strassenbahn Wetzikon–Meilen – Bahnhof Meilen bis Schifflände Meilen – ist am Montag den 16. ds. begonnen worden.

16. Mai

Von der Bahndirektion und dem Verwaltungsrath ist als Betriebsdirektor unserer neuen Bahn Hr. Ingenieur Sigmund Lipski, ein höherer Angestellter der Elektrizitätsgesellschaft «Motor» gewählt worden.

13. Juni

Meilen–Wetzikon. Für die etwa 27 zu vergebenden Stellen an unserer elektrischen Strassenbahn haben sich bis zum bezeichneten Termin laut dem «Freisinnigen» rund 220 Mann beworben, nämlich 17 als Betriebsleiter, 9 als Buchhalter, 13 als Depotchef, 129 als Fahrpersonal (12 Stellen), 20 für Linienarbeiter (3), 8 als Stationsvorstand (6 Stellen), 8 auf die Kraftstation (2 bis 3) und 16 als Depotarbeiter (1 Stelle).

26. August

Am Donnerstag (= 20. August) ist der erste Bahnwagen der Strassenbahn Wetzikon–Meilen eingetroffen. Damit können nun nächste Woche die Probefahrten zur Einschulung des Personals und zur Erprobung der diversen Einrichtungen usw. beginnen.

12. September

Meilen. Mittwoch Abend (= 9. September) gerieth man in hier in ziemliche Aufregung, als ganz unvermuthet der erste Tramwagen der neuen Strassenbahnlinie Wetzikon–Meilen so um ½5 Uhr in unserer Gemeinde eintraf. Von allen Seiten und namentlich von der lieben Jugend wurde das Vehikel umschwärmt, die sich sogar im Wettlauf mit ihm versuchte. Gegen 6 Uhr trat dann der charmante, geräumige Wagen seinen Rückweg nach Wetzikon an. Wie sich die Probe bewährt, darüber ist uns leider nichts bekannt geworden. Gerüchte wollen indessen wissen, dass der Wagen am Vormittag in Binzikon entgleist sei und dass es viele Arbeit gekostet habe, denselben wieder auf die Schienen zu bringen. Das könnte wohl der Grund sein, dass der Wagen erst am Abend in hier anlangte.»

30. September

Meilen. Die Kollaudation (Erprobung) unserer Strassenbahn Wetzikon–Meilen durch das eidgen. Eisenbahndepartement fand vergangenen Montag und Dienstag statt.

3. Oktober

Meilen. Die Einweihungsfeier der elektrischen Strassenbahn Wetzikon–Meilen war vom prächtigsten Wetter begünstigt. Um 10 Uhr vormittags kamen die Gäste aus dem Bauernland per Trambahn nach Meilen und der 10.11-Uhr-Zug der Rechtsufrigen brachte die Geladenen von Zürich und der Enden. Um 10½ Uhr sodann fand sich die Gesellschaft in den Säälen des Gasthofes «Löwen» zu einem gutmundenden Gabelfrühstück zusammen. Der Orchesterverein hatte es sich nicht nehmen lassen, die Tafelnden mit trefflichen musikalischen Darbietungen die festliche Würze zu spenden. Er wurde dafür mit rauschendem Beifall belohnt. Der Präsident des Verwaltungsrathes der neuen Bahn,

Herr Widmer-Heusser von Gossau, begrüsste in gediegener Ansprache die geladenen Gäste: die Vertreter des schweizerischen Eisenbahndepartements, der Kantonsregierung, des Kantonsrathes, die Vertreter der an der Bahn liegenden Gemeinden, die Bauleiter und die Vertreter der Presse. Zusammen mochten es wohl an die 130 Mann gewesen sein. Der Begrüssende spricht in bewegten Worten sodann seine Freude aus, dass das Werk, für das er, im Verein mit andern Männern aus seiner heimatlichen Gegend, seit einem Jahrzehnt gekämpft habe, nun so gut gelungen sei, so dass es die vollste Anerkennung aller Fachtechniker gefunden habe. Nach dem Programm um etwa 10 Minuten zu früh, brach die Gesellschaft auf, um die Lustfahrt mit den vor dem Gasthof bereitstehenden vier Wagen anzutreten. Je ein grosser und ein kleiner Wagen bildeten einen Zug. Die an der Bahn zunächstliegenden Häuser hatten sich in Festesschmuck geworfen. Im Nu war das prächtig dekorirte Obermeilen erreicht. Fleissig liessen die Töchter des Gemischten Chores die Becher kreisen. Flotter Schülergesang erklang. Die Wogen der Begeisterung schlugen hier überhaupt etwas höher, als im Dorf. (Laut einem separaten Bericht aus Obermeilen wurde dort die Feier mit einem Jugendfest samt Armbrust-Schiessen, Klettern, Wurstschnappen, Seilziehen, Topfschlagen Ringschlagen, Wettspringen verbunden.) Überall blickte man in freudig erregte Mienen bei Jung und Alt, bei Gross und Klein, wie das übrigens von jetzt ab auf allen Stationen der Fall war. Bald ist Uetikon erreicht. Man sah's hier den Leuten an, dass sie überrascht waren – sie hatten den Festzug noch nicht erwartet... Im Allenberg musste gehalten werden, denn ein Rebbergbesitzer in dorten hatte es sich in den Kopf gesetzt, die Fahrgäste mit herrlichen Trauben zu beschenken. (So ging es weiter bis Wetzikon. Der Bericht schliesst wie folgt:) Wer immer an dieser Einweihung theilgenommen, wird gewiss allzeit freuderfüllt an sie zurückdenken. Der fahrplanmässige Betrieb der neuen Linie wird nun mit heute Samstag seinen Anfang nehmen. So möge denn unsere prächtige Trambahn vor jeglichem Unheil bewahrt bleiben!

Meilen. Unser letzten Samstag (= 3. Oktober) eröffnetes elektrisches Strassenbähnli Wetzikon–Meilen wies am vergangenen Sonntag einen riesigen Verkehr auf, so dass die Personenwagen nicht mehr ausreichten und zu den Güterwagen Zuflucht genommen werden musste. Der Betriebsdirektor der Bahn, Herr Lipski, versicherte uns, dass im Bauernlande draussen vierachsige Wagen mit 200 Personen besetzt waren, während dafür nur 42 Sitzplätze vorhanden sind. Da darf man wahrhaft auch von Glück reden, dass alles ohne Unfall vonstatten ging... Wer immer mit dem Bähnchen fährt, hat seine Freude daran. Als unangenehm werden einzig die etwas hohen Taxen empfunden (dafür war allerdings der Bundesrat verantwortlich und nicht die Betriebsleitung). 7. Oktober

Am Billetschalter in Langholz, Ausdruck der beschaulichen, ländlichen Atmosphäre der beiden Oberländer-Bahnen
Foto: Jakob Tuggener, Zürich

itationsbüro

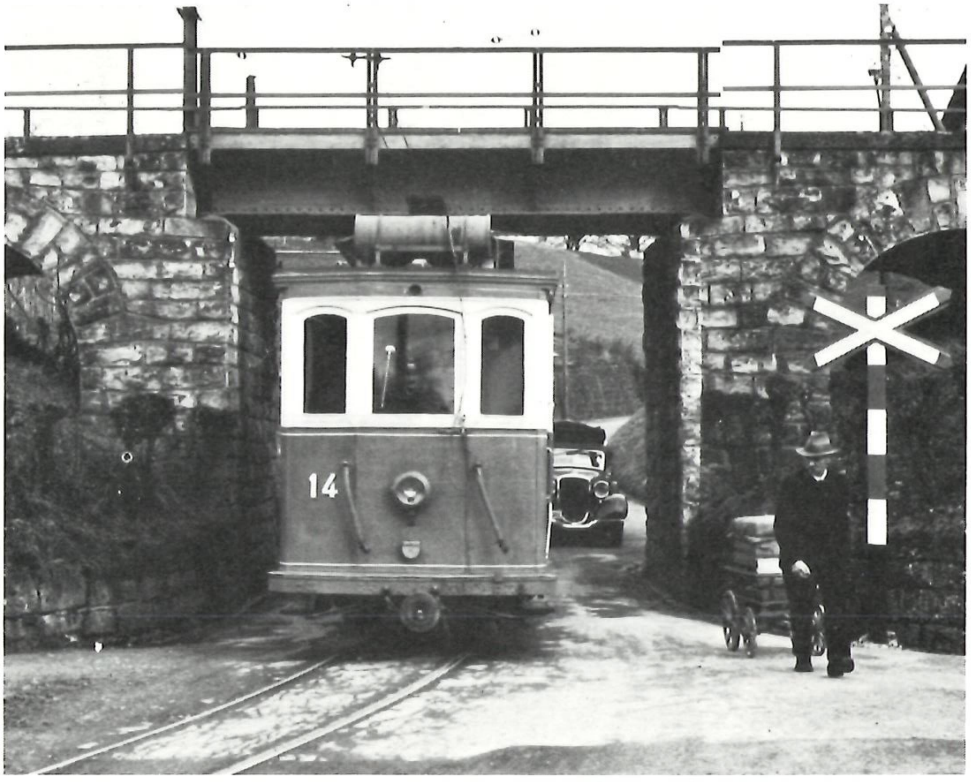
Der Verkehr auf unserer «Elektrischen» ist bis jetzt ... ein ganz respektabler. Hoffen wir also, dass die Befürchtungen auf Defizite sich nicht erwahren möge (sic!). 14. Oktober

Wetzikon–Meilen. Von unserem elektrischen Strassenbähnli lautet der erste Monatsbericht recht ermuthigend. Die verschiedenen Stationen haben nämlich im Oktober folgende Einnahmen gehabt: Wetzikon Fr. 2788.90, Gossau 1053.15, Ottikon 303.80, Grüningen 681.80, Oetwil 461.50, Männedorf 841.80, Uetikon 544.95, Meilen 1812.95, Total 8488.65. (Dazu kamen die Einnahmen in den Wagen, aus dem Tramverkehr in Wetzikon und Meilen – Fr. 1901.30 bzw. 365.25 –, Abonnemente usw. Gesamttotal Fr. 14079.35.) 11. November

Inserat: 4% Anleihen von Fr. 140000.–

A.-G. Elektr. Strassenbahn Wetzikon Meilen in Wetzikon mit Bestellung eines Spezialpfandrechts im ersten Rang auf die Transformatoren-, Umformer- und Akkumulatoren-Station in Grüningen. ... Subskriptionsanmeldungen nehmen die nachstehenden Zeichnungsstellen spesenfrei entgegen: Schweiz. Volksbank Wetzikon, Leihkasse Grüningen-Gossau in Grüningen, Leihkasse Meilen-Herrliberg in Meilen.

Bekanntmachung betreffend Handhabung der Bahn- und Strassenpolizei. (Wir beschränken uns auf Auszüge.) Art. 2 Es ist verboten, Signale der Strassenbahn nachzuahmen, ... irgendwelche Materialien oder Gegenstände auf die Bahn zu werfen oder zu legen. Art. 3 ... Pferde, Vieh und Fuhrwerke dürfen neben dem Bahngeleise nicht ohne Aufsicht oder unangebunden stehen gelassen werden. ... Art. 4 ... An denjenigen Stellen, wo neben dem Geleise nur für ein Fuhrwerk Raum ist, haben sich Fuhrwerke, Handwagen, Reiter und Viehtreiber beim Herannahen eines Zuges des Kreuzens und des Vorfahrens zu enthalten. 14. November



Durchfahrt unter der SBB-Linie Obermeilen
Foto Tiefbauamt des Kantons Zürich

Das Geleise auf der Seestrasse, beim Hotel Hirschen in Obermeilen, Aufnahme aus dem Jahr 1931
Foto O. Albeck, Sammlung der Mittwochgesellschaft Meilen

Im Abschiedszug (von rechts): die Gemeinderäte Währer, Brunner, Heller, Colombo, a. Gem. Präs. Schöpfer, Präs. der RPK Hauser

Abschiedswort des Meilener Gemeindepräsidenten A. Glogg
Fotos Baur, Zürich, Archiv MGM

Foto Archiv VHS

Arnold Altdorfer

. . . und wehmütiges Ende

In ihrer Nummer vom 15. Mai 1950 brachte die «Zürichsee-Zeitung» nach einem langen wehmutvoll-poetischen Vorwort folgenden Bericht:

«Die Sonne hatte an diesem vergangenen Samstag (13. Mai) ihr strahlendes Gesicht aufgesetzt. Blauer hätte der Himmel sich nicht zeigen können, und der See lag in seinem ruhigen dunkeln Blau wie ein Spiegel vor der festlichen Landschaft. Meilen, dem dieser Tag nur Abschied bedeutete, zeigte weder ein grollendes noch ein unbeteiligtes Gesicht. In freundnachbarlicher Begeisterung hatten sich am Vormittag die Vertreter der Gemeinde, die Lehrerschaft mit ihren Schülern und ein Teil der Bevölkerung beim Bahnhof eingefunden, wo die Wetzikon–Meilen-Bahn zum letztenmal gleichsam ‹vor Anker› lag und der Dinge harrte, die sie noch einmal über sich ergehen lassen musste. Fröhlich flatterten die Fahnen vom Gemeindehaus, winkten die kleinen Blumensträusse aus der festlichen Menge, und auch die kurze Abschiedsrede von Gemeindepräsident A. Glogg war ohne Bitterkeit, wenn auch aus diesem letzten Rückblick auf die Anfänge der Bahn ein kleiner Unterton von Schmerz herauszuspüren war. Unter den frohen Liedern der Sekundarschüler setzte sich die WMB in Bewegung, und Meilen liess sie ziehen – dankend, wie man eine treue Hilfe entlässt und zuversichtlich, weil es wusste, dass es sich auch in Zukunft wieder würde helfen können. Wenn man nun glaubte, unbehindert unter der übermütigen Begleitung einiger Unentwegter auf Velos, zu Fuss und im Auto direkt nach Uetikon-Grossdorf zu gelangen, musste man bald einsehen, dass es auf dieser letzten Fahrt schwer war, einen Fahrplan einzuhalten. Rudolf Pfenninger hatte eine Barrikade aus köstlichem ‹Seenass› auf die Schiene gestellt, und kaum war diese Flasche im Wageninnern verstaut, versperrte ein farbenprächtiges Blumenangebinde aus der Gärtnerei Gysler den Weg zum zweitenmal.

Und selbstverständlich wollten auch die Obermeilener Kinder, denen ein wackerer Poet ein eigens dafür gedichtetes Lied geschaffen hatte, mit ihren hellen Stimmen Abschied nehmen von der Bahn.»
Der Poet war Lehrer Arnold Altorfer, der seine Schüler nach der Melodie von «Winter ade, scheiden tut weh» folgendes Liedchen singen liess:

Trämlein ade, tschau W M B!
Hast stets auf deiner Fahrt
mit Rütteln nicht gespart.
Trämlein ade, scheiden tut weh.

Die weiteren Strophen lauteten: «. . . Hast manche Fracht / glücklich ans Ziel gebracht. . . . Wer fährt in Zukunft schon / nach Grüningen–Wetzikon? . . . Schad, dass du weg musst gehn! / Es gibt kein Wiedersehn!»

Die Klasse Altorfer in Erwartung des letzten Zuges an der Seestrasse in Obermeilen
Archiv MGM

In Uetikon erklang – «in erfrischender Begeisterung», wie es heisst – «Wäge dem muesch du nöd trurig si!», in der Landschaft des Zürcher Oberlandes dagegen «Im schönsten Wiesengrunde», und Buben rezitierten «mit munterer Überzeugung» unter anderem folgende Verse: «Mit Wehmuet alli sind erfüllt, / S hät eifach ghört zum Landschaftsbild.»
«Der zweitletzte Kurs, der auf 17.45 nach Meilen geführt wurde, bestand nochmals aus einem reichgeschmückten Trieb- und einem offenen Anhängewagen. Die letzte Fahrt an das Ufer des Zürichsees erfolgte von Grüningen aus mit einem schwarz beflaggten älteren Triebwagen und einem geschlossenen Anhängewagen. Mit etwas Verspätung hatte die Wetzikon–Meilen-Bahn von Meilen um 20.45 endgültig Abschied genommen, wozu sich nochmals ein grosser Teil der Bevölkerung auf dem Bahnhofplatz angesammelt hatte und eine grössere Zahl mit einer kürzeren oder längeren Gratisfahrt ihr das letzte Geleite gab.»
Die Fahrt ging dann weiter nach Wetzikon und von dort zurück zum Sitz der Unternehmung. In der Morgenfrühe des 14. Mai

hatte die WMB um 1 Uhr bei sternklarer Nacht ihre letzte Fahrt in Grüningen beendet.
Schliessen wir mit Auszügen aus einem Gedicht, das der kurz darauf verstorbene Ernst Gubelmann aus Anlass der Betriebseinstellung der WMB im «Meilener Anzeiger» veröffentlicht hatte:

Eingedenk zu dieser Frist,
Dass Irdisches vergänglich ist,
Stehn wir trauernd an der Bahre
Der WMB, die all die Jahre
Seit die Mutter es gebar,
Ein Sorgenkind gewesen war,
Die Mitschuld an der Vaterschaft
Hat tiefen Kummer uns verschafft. . .
Ja, Vater werden ist nicht schwer,
Vater sein dagegen sehr.
Der Kinderwagen war pompös,
Das Kind dagegen skrophulös.
Doch haben wir es unentwegt
Mit Lieb' und Sorgfalt stets gepflegt.
Und weil es leider immerdar
Kränklich und sehr leidend war,
Haben wir es unverdrossen
Umsomehr ins Herz geschlossen.
Und nun nach 47 Jahren
Ist es müd ins Grab gefahren. . .
So ist von allem, was wir lieben,
Nur die Erinnerung geblieben
Und es plagt ein dumpfer Schmerz
Dauernd unser wundes Herz.

Sekundarklasse
in Dorfmeilen beim
Abschiedslied
Lehrer O. Wegmann
Foto Baur Zürich
Archiv MGM