

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

Artikel: Erinnerungen an die WMB
Autor: Kummer, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-954021>

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: 17.02.2026

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

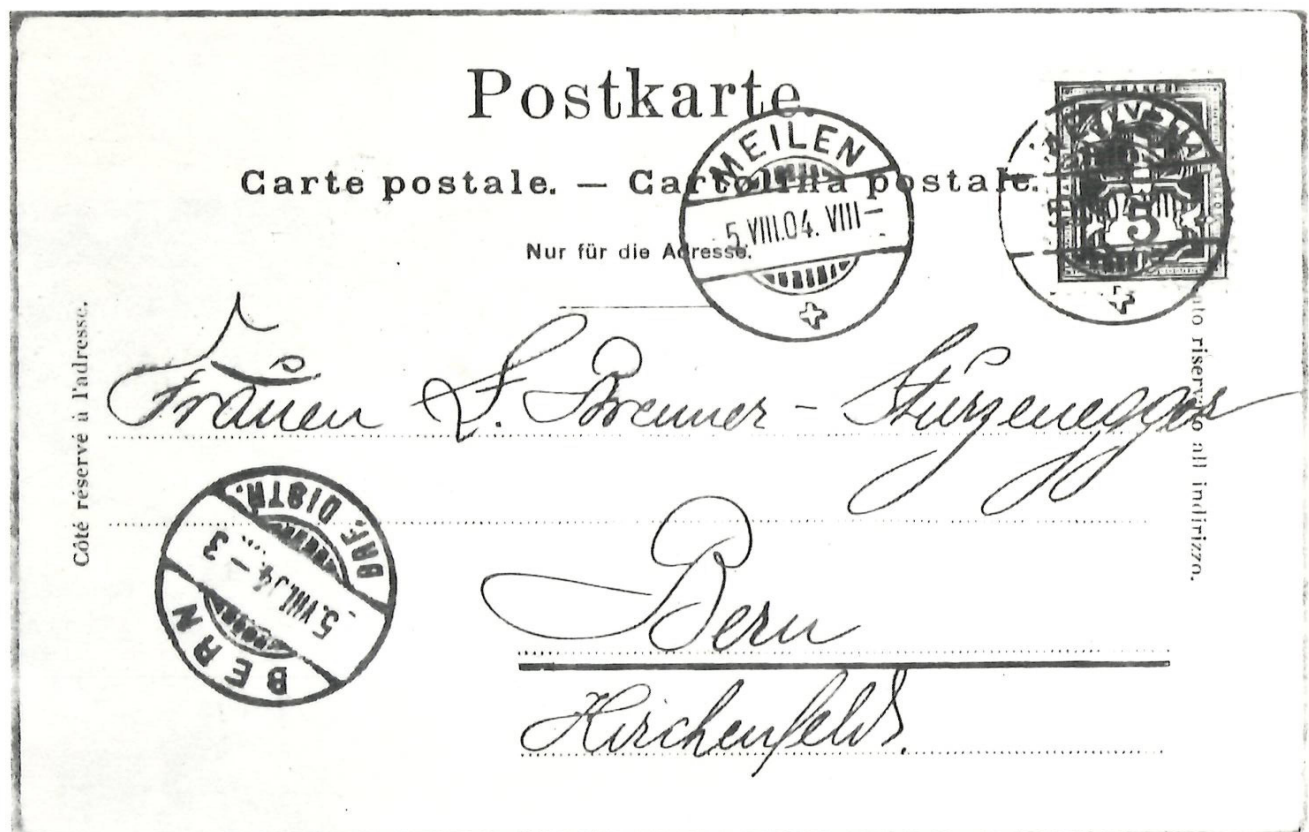
Erinnerungen an die WMB

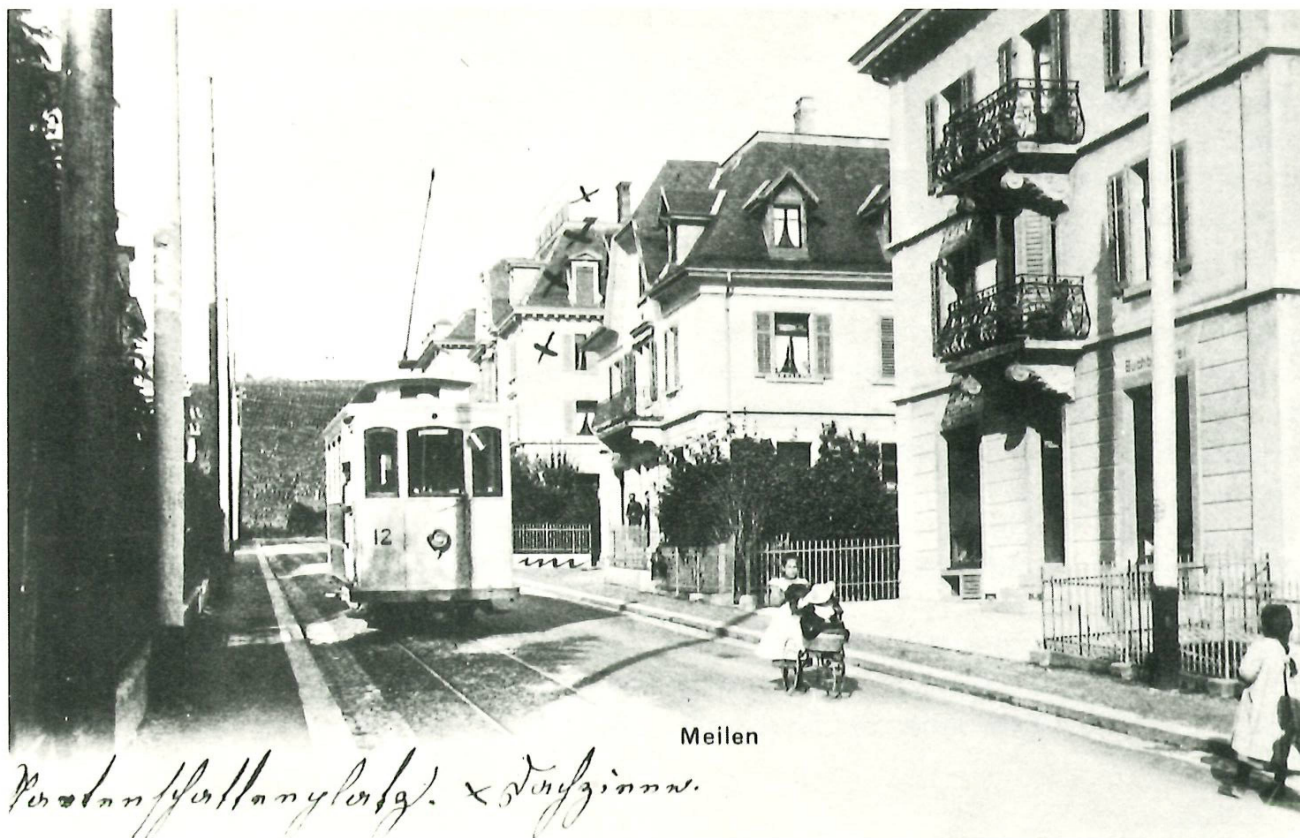
Zusammengestellt von Peter Kummer

Es mag auf den ersten Blick überraschen, dass diejenige Teilstrecke, die am wenigsten lang in Betrieb war, in der Erinnerung doch so lebendig geblieben ist. Aber die Strecke Meilen SBB-Schiffflände, denn um die handelt es sich, führte eben mitten durch den Dorfkern, und so hatten überdurchschnittlich viele mit ihr zu tun, gerade auch die Kinder, die hier ihre ersten nachhaltigen Eindrücke von ihr empfangen.

«Ich wohnte in jener «guten alten Zeit» im Hotel Löwen und hatte jeden Tag Gelegenheit, das Tram an seiner Endstation zu begrüßen. Damals fuhr es noch zum Schiffsteg hinunter, und weil die Seestrasse noch keinen Teerbelag hatte, sog das Trämmli bei schönem, trockenem Wetter sogar eine Staubwolke hinterher. Die Begrüssung konnte auf viele Arten geschehen; zwei davon seien hier erzählt. Oft legten wir Buben uns vor dem Löwengarten auf den Boden, das Ohr auf die Schiene gedrückt, und hörten so, wie das Bähnchen beim Bahnhof abfuhr und die Bahnhofstrasse hinunterrollte. Bei der Einfahrt zur Seestrasse mussten wir uns zum Fortspringen bereitmachen. Aber fortgesprungen wurde erst, wenn der damalige kinderfreundliche Herr Isler beim Rank vor dem Lädeli der Familie Leuzinger schellte. Steine oder Kapsli auf die Schiene zu legen, dass es nur so krachte, wenn das Tram darüber fuhr, war auch eine Begrüssung von uns Buben. Unvergesslich sind mir jene Szenen, die entstanden, wenn die WMB mit einem Güterwagen zur Schiffstation fuhr und dort ein

Auf dem Weg
zur Schiffflände





Zwei Postkarten aus der Frühzeit der WMB, s. Poststempel.
 Oben die Bahnhofstrasse Meilen, unten die Dorfstrasse mit
 Bahnhof rechts und Hotel Bahnhof links
 Sammlung Tram-Museum Zürich



richtiges Kalb ausgeladen wurde. Ängstlich und bockbeinig geworden, konnte es nur mit Stockschlägen und kräftigen Armen auf das wartende «Schwälbli» gezerzt werden, mit dem es dann seine wohl erste und letzte Seefahrt antrat.» Fritz Neururer

Ein anderer erinnert sich: «Meine Wiege stand im Hause, wo früher Schuhmachermeister Jakob Huber einen Schuhladen betrieb. Hier, unter einer mit Rebenlaub behangenen Terrasse, eröffnete mein Vater sein Uhrengeschäft. Und von dieser Terrasse aus hatte ich schon früh Gelegenheit, mich mit dem Tram zu «befassen», fuhr es doch direkt am Hause vorbei der Schiffflände zu. Heute noch höre ich das Pfeifen und Knirschen der Räder, das entstand, wenn der scharfe Rank in die Seestrasse «genommen» wurde. Damals war noch keine Strasse asphaltiert; deshalb fanden sich immer wieder Steine in den gekehlten Schienen, und das bedeutete zusätzliche «Musik»!» Gottlieb Heusser

Dass der Betrieb der WMB von erschütternder Wirkung sein musste, geht aus einem Spruch hervor, der anlässlich der ersten Fahrt von einem Bewohner der Seestrasse an die Hauswand gehängt wurde:

Hier in diesem Häuschen,
da ist es fein und nett,
doch wenn das stolze Tramway kommt,
dann rüttelt's eim am Bett.

Mitgeteilt von Frau Berta Spörri, Zürich

Nicht nur als damaliges Kind, auch als Mutter kann man sich an Szenen erinnern, die wirklich nur im Zusammenhang mit der WMB möglich waren:

«Unser vierjähriger Bub spazierte jeweils so gerne zwischen den Tramschienen, entweder mit dem Sportwägeli (welches er jeweils stehen liess, wenn das Bähnli kam, so dass der Tramführer es immer zuerst wegschaffen musste, bevor er weiterfahren konnte) oder mit seinem «Gschpänli», einem Mädchen. Einmal kam nun das Tram, langsam wie immer (weil wirklich ständig etwas los war), dahergefahren. Der Bub rannte in die Wiese, das Mädchen blieb stehen. Die Bahn hielt an, der Fahrer stieg aus, nahm die Kleine übers Knie, ein paar «Tätsch» auf das Hinterteil, stieg weider ein – und los ging die Fahrt.» Frau Berta Spörri

Grössere Kinder waren bereits in der Lage, Nutzen aus der WMB zu ziehen, was allerdings nicht ausnahmslos klappte:

«Auf- und Abspringen war natürlich gross in Mode. Wenn ich abends kurz vor sechs Uhr in die Molki musste, passte ich dem Vierachser ab, wenn er von der Schiffflände zurückfuhr. Scheinbar absichtslos vor dem Gartenhag stehend, benützte ich den günstigsten Moment, um über das hintere Trittbrett auf den «Schlitten» zu springen. Rückspiegel gab es nämlich dazumal beim Tram noch keine, aber der Isler Heiri hat mich doch einmal erwischt, und meine Mutter musste eine Busse bezahlen. Das half dann wieder einige Zeit!» Gottlieb Heusser

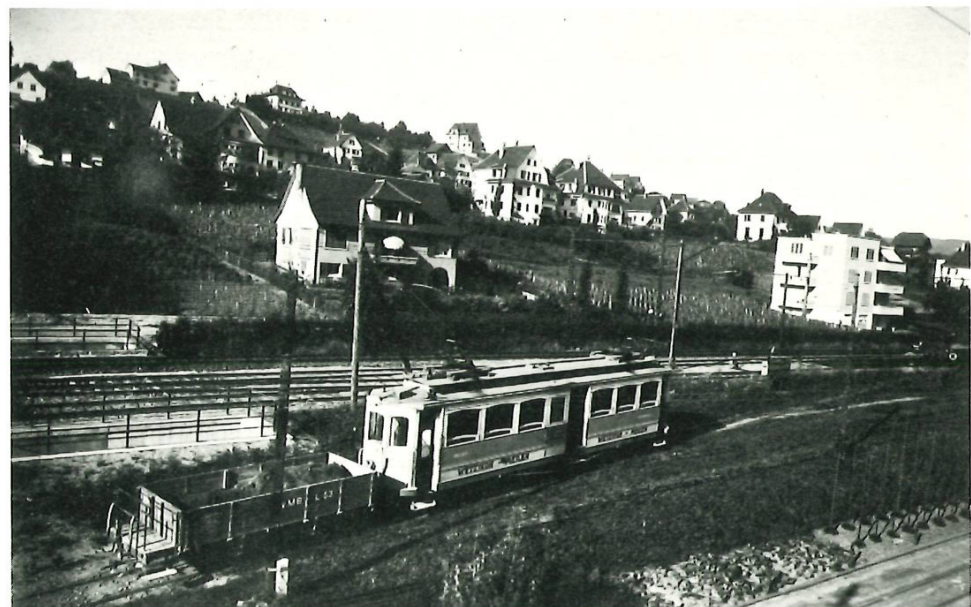
Bahnhof Meilen
um 1903
Foto O. Haab
Archiv MGM



Am Bahnhof

«In nähere Beziehung zum Tram kam ich, als meine Eltern das Geschäft an den heutigen Standort an der Bahnhofstrasse verlegten – nun war es nicht mehr weit zum Bahnhof und zum Tram. Rund um das damals noch zweistöckige «Bahnhöfli» (heute Hotel Bahnhof), das Gemeindehaus und den Güterschuppen konnten wir unsere reichhaltige Tätigkeit «ausüben». «Bahnhofsvorstand» der WMB war damals Herr Walter Stössel aus Obermeilen, vor dessen gewaltigem Schnauz wir grossen Respekt bekundeten. Er war jedenfalls nach unseren Begriffen ein etwas rauhbeiniger Mann, und sehr oft konnten wir uns nur im allerletzten Moment von ihm absetzen. Vom Wagenpark erwähne ich in erster Linie die drei grossen Vierachser und die vier Zweiachser, welche man auch «Gigampi-Tram» nannte, weil sie so gut gefedert waren. Die Güterwagen wurden meist für den Milchtransport benützt, die offenen Wagen für Mostobst, Kies etc., im Sommer wurden sie teilweise auch für Schulreisen reserviert. Den aufgewirbelten Staub nahm man in Kauf, von Umweltschutz wurde damals noch nicht gesprochen!

Abstellgeleise
neben dem Bahn-
hof Meilen
Foto
Oetiker, Männedorf





Ein oder zwei leere Güterwagen standen fast immer am Bahnhof, bereit zum Kondukteur- oder Tramführerspielen, wobei die Handbremse auf- und zuggedreht, die Türen auf- und zugeschlagen wurden. Einen eigentlichen Geleiseabschluss gab es nicht; wir haben darum, als wir uns kräftiger fühlten, mehr als einmal einen Wagen zur Hälfte über das Geleise hinausgeschoben – natürlich nur, falls niemand in der Nähe stand. Unbekümmert hörten wir dann die Bähnler fluchen, wenn der Wagen für die Aufnahme der leeren Milchkübel wieder in das Geleise musste. Für den übrigen Güterumschlag, zwischen SBB und WMB, stand oben bei der Rampe des Schuppens auch ein entsprechender Wagen. Wenn wir besonders mutig waren, lösten wir die Bremsen und liessen ihn sachte gegen die Weiche hinunterrollen, selbstverständlich nur so weit, dass der Durchgangsverkehr ge-

Bahnhofplatz
Meilen um 1903
Bild Zentralbibliothek Zürich



Güterwagen K 41
vor der Ablieferung
1903
Bildarchiv BBC
Oerlikon



Bahnhofplatz
Meilen, 28.2.1948
Foto J. Wetzel

währleistet war. Später, als wir grösser geworden waren, durften wir offiziell beim Rangieren helfen, zum Beispiel Weichen mit einem besonderen Eisenstab auf- und zumachen. Auf diese Tätigkeit waren wir besonders stolz, und von da an liessen wir auch den «Vorstand» in Ruhe.»

Gottlieb Heusser, Meilen

Die Güterwagen, die unbewacht auf dem damals kaum sehr betriebsamen Bahnhofgelände herumstanden, müssen eine grosse Versuchung gewesen sein: «Da stand doch einmal ein WMB-Güterwagen, bis zur Höhe des Fensters gefüllt mit Äpfeln, beim Güterbahnhof in Meilen. Ein Gedanke, eine Tat – und schon kolterten die Äpfel über den Bahnhofplatz, und wir machten uns davon.»

Fritz Neururer, Stäfa

Eine noch viel grössere Versuchung bedeutete einigen Knaben einst der Güterwagen selber:

«Wer will heute, nach so vielen Jahren, noch sagen, wem eigentlich zuerst die Idee gekommen ist? Wer will beschwören, er wisse, wer auf der Wagenbrücke die Handbremse löste? Wer weiss noch, wer alles an diesem Güterwagen stiess und das Ding schliesslich ins Rollen brachte? Tatsache ist, dass der graue Güterwagen der Wetzikon–Meilen-Bahn in der Dunkelheit jener Silvesternacht plötzlich vor uns stand. Unsere schwarzen Buben-seelen wurden beim Anblick dieses Objektes noch schwärzer als die Nacht: Es stand einfach da, damit etwas mit ihm geschehe! Tatsache ist, dass einige der Buben sich bald nicht mehr neben dem Wagen befanden, sondern darauf. Solch ein Ding mit Rädern hat schliesslich die Fähigkeit zu rollen, falls die Bremskräfte

nicht mehr wirken, und es rollt, wenn es durch Kräfte aus dem ruhenden Zustand in eine Bewegung versetzt wird. Und als es gar, gegen die Schellen hinunter, auf die schiefe Ebene geriet, da war es nicht mehr aufzuhalten. Das gute alte Trämli war nie sehr leise gewesen. Aber das Rumpeln in der stillen Nacht tönte unheimlich, und die zunehmend freiwerdenden Kräfte veranlassten manchen, die Flucht zu ergreifen, um in der Dunkelheit sein schlechtes Gewissen zu beruhigen. Der mutige Bremser brachte das Ding zwar schliesslich zum Stehen – aber dass es unmöglich sein würde, es wieder zurückzubringen, versteht sich von selbst. So wurde es Tatsache, dass an jenem Silverstermorgen ein grauer Güterwagen der ersten Bahn in der Gegend der Schellen den Weg versperrte. Die Polizei verbrachte, wie an so manchem Schulsilvester, einen arbeitsreichen Morgen; uns aber ist nicht viel passiert. Ob einer der Beteiligten selbst später auf die schiefe Ebene geraten ist, entzieht sich meinen Kenntnissen. Aber ich verspüre jedesmal ein seltsamens Jucken in Beinen und Händen, wenn ich einen einsamen Güterwagen sehe. . . .» Hans Altorfer

Wie sehr auch die Lust zu manipulieren oft Anreiz ist für einen Streich, nie fehlt die Wunderfitzigkeit darüber, wie der Betroffene wohl reagiere. Wie aber, wenn die Neugier einen selbst zum Betroffenen macht?

«Die Elektrizität war damals etwas, von dem wir Kinder noch nicht viel wussten, ausser zum Beispiel, dass es einem nichts «mache», wenn man nur einen Draht einer elektrischen Leitung berühre. Nun hatte es an der Vorderseite des Trams ein kleines Kästchen mit einem unverschliessbaren Deckel. Im Kästchen drin war nichts anderes als ein dicker grauer Metallstift. Ein älterer Kamerad, ich ging damals noch nicht zur Schule, überredete mich dazu, diesen Stift mit dem Finger zu berühren. Nach einigem Zögern tat ich es auch, mit dem «Erfolg», dass es mich ganz gehörig auf den Boden schleuderte und die Fingerbeere eine ansehnliche Brandblase aufwies.» Fritz Neururer

Wer nicht zu den Eingeweihten gehört, könnte aus den bisherigen Ausführungen leicht den Schluss ziehen, bei der WMB habe es sich um eine ausschliesslich den Meilener Kindern gewidmete Institution gehandelt. Stimmungsmässig hätte er dabei nicht einmal so sehr danebengetroffen. Gerechtigkeitshalber muss aber doch darauf hingewiesen werden, dass die Bahn auch ausserhalb Meilens und auch für Erwachsene verkehrte. «Im «Bahnhöfli» wurden allfällige Gäste gemäss einem rauchvergilbten Plakat zur Fahrt «abgerufen»: «Grünenige–Wetzike!» (Gottlieb Heusser). Der erste Zwischenfall während der Fahrt könnte sich bereits in der Beugen ereignet haben, soll doch auch dort einmal (oder mehrere Male) ein Puppenwagen auf dem Geleise gestanden sein – man bedenke, dass es noch um die Zeit des Zweiten Weltkrieges durchaus möglich war, auf der Seestrasse mit Marmeln zu spielen! Wenn ich an die Berichte eines inzwischen leider verstorbenen Schulkameraden zurückdenke, dann müssen die zweiten Schwierigkeiten beim Rotholz aufgetaucht sein, denn

Unterwegs

die Gleise waren auf dem steilen Abschnitt zwischen Bahnunterführung und Uetikon-Grossdorf nicht selten mit Schmierseife «gewichst». Wir nehmen an, dass auch diese Klippe gemeistert werden konnte, und gönnen dem Bähnchen nun wieder einige hundert Meter freie Fahrt bis zum nächsten Halt: «Einen genauen Fahrplan soll es nicht gegeben haben, das heisst er konnte nicht eingehalten werden, da die Leute dort ein- und aussteigen wollten, wo es ihnen passte. «Die Bahn ist für uns da!» war der Ausdruck. Hielt auf der Strecke jemand die Hand hoch, so wurde angehalten; es soll auch vorgekommen sein, dass an Häusern eine rote Fahne zum Fenster hinaus gesteckt wurde als Zeichen, dass Fahrgäste auf die Bahn möchten. Als Dank erhielt das Personal öfters einen Trunk, oft gar eine ganze Flasche, die dann in der Sandkiste des Wagens ihren Platz fand. Manchmal soll es vorgekommen sein, dass mehr Tranksame als Streusand in der Kiste war. . . . Wegen des unregelmässigen Haltens drängte es dann jeweils plötzlich zur Eile, und so kam es vor, dass der Wagen aus den Schienen sprang. Aber hiefür hatte die Mannschaft vorgesorgt. Zwei längere breite Flacheisen waren im Wagen deponiert, eine Verbindung zu den Schienen wurde mit diesen rasch hergestellt, und die Bahn half sich aus eigener Kraft wieder ins Geleise.»

Max Steiger, Schönenberg

Ein spezieller Fall von Entgleisung hat sich im März 1915, also während der Zeit des Ersten Weltkrieges, abgespielt:

«Der Fahrplan war eingeschränkt, so dass nur der Gütermotorwagen mit einem Anhänger nach Wetzikon fuhr. Da gab es, beim «Mühlihölzli» ob Stäfa, eine Entgleisung. Aber das Personal und die wenigen Passagiere brachten die Kombination mit Stemmeisen und natürlicher Muskelkraft schnell wieder ins Rollen.» Übermässige Geschwindigkeit scheint kaum der Grund dieses Zwischenfalls gewesen zu sein, fährt doch der Bericht fort: «Beim Tramfahren hatte man manchmal das Gefühl, der Wagen bremse mehr, als dass er fahre. Aber viele sehr enge Kurven behinderten eine schnellere Fahrweise; dafür sah man die Gegend umso besser!»

Gottlieb Heusser

Zum Abschluss dieses Teils zwei Erlebnisse, die belegen, dass – wenn auch nicht jeder Kurs neben die Schienen geriet – trotzdem immer Anlass zum Schmunzeln bleibt:

«Meine erste Bekanntschaft mit der «Wurst-Mit-Brot»-Bahn machte ich als Seminarist anno 1926. Die Studenten der Stenographia Cuosa fuhren mit dem Bähnchen an ein Steno-Wett-schreiben von Meilen nach Wetzikon. Vor dem Einsteigen wurde natürlich noch ein Bier hinter die Binde gegossen. In bester Stimmung spielten wir während der Fahrt Schabernack. So war einer in seinem Seminarkäppli der Zugführer, und ich spielte den rabiaten Passagier, den man nicht aussteigen lassen wollte. Beim Rückwärtslehnen schlug ich in «voller Fahrt» den Kopf an eine Telefonstange, und mein Couleur flog in eine Wiese. Kurz entschlossen sprang ich vom fahrenden Zug, holte mein Käppli, rannte dem Bähnchen nach und stieg hinten wieder ein, alles

während der Fahrt. Der Kondukteur war nicht nur erstaunt, sondern auch erfreut, als er das Opfer wieder lebendig unter seinen Farbenbrüdern entdeckte.

Neun Jahre später (1935) hatte ich dann das Vergnügen, mit dem Männerchor Herrliberg im Aussichtswagen der WMB zu einem Sängerfest nach Grüningen zu reisen. Auch hier ging es humorvoll zu. Nach der Station Männedorf–Auf Dorf fragte der damalige Dirigent, Lehrer Walter Weiss, den Kondukteur, ob er nicht weiter oben bei seinem Haus schnell anhalten könnte, seine Frau hätte einen Korb voll Weinflaschen für den Männerchor bereit. Diesem Wunsche wurde sogleich entsprochen, und der Dirigent stellte den Sängern seine junge, hübsche Frau vor. Mit grosser Begeisterung nahmen die Sänger den Räuschling entgegen, und der Kondukteur bekam den ersten Schluck.»

Emil Walder



Vereinsausflug mit
der WMB
Sammlung
E. Walder,
Herrliberg

Man könnte meinen, ein solches Kapitel sei nach dem bisher Berichteten nicht mehr möglich, indem das, was man bei einer anderen Bahn Zwischenfall nennen müsste, das «tägliche Brot» der WMB gewesen sei. Dennoch dünkt mich, dass es sich rechtfertigt, die paar letzten Erlebnisse unter einem eigenen Untertitel aufzuführen.

Vorweggenommen sei eine Begebenheit, die wir aus Gründen der Diskretion völlig anonym mitteilen. Wir halten sie für typisch, weil sie zeigt, wie bei der WMB einfach alles glimpflich ablaufen musste – der Ernst des Lebens zeigte sich ihr erst bei ihrem Tod. Es war einmal eine Zeit, in der ein etwas eigensinniger Betriebsleiter über das Wohl und Wehe der Bahn bestimmt haben soll. Eines Tages gedachte dieser, nachdem er vorher geschäftlich am Sonnenufer beansprucht worden war, wieder zum Sitz des Unternehmens nach Grüningen zurückzufahren. Zu diesem Zwecke nahm er sich einen Motorwagen und fuhr Richtung

Zwischenfälle

Oberland. Wie er bei der Station Männedorf–Auf Dorf anlangte, machte ihn der dortige Vorstand darauf aufmerksam, dass ein Kurszug aus der Gegenrichtung unterwegs sei und die Zeit nicht mehr reiche, um die nächste Ausweichstelle vor Abfahrt des Kurszuges zu erreichen. Der Betriebsleiter wusste es aber besser und fuhr los. Er war noch nicht allzu weit gefahren, als sich die beiden Züge begegneten und schliesslich Stirn an Stirn zum Stehen kamen. Es entbrannte ein mehr oder minder erregtes Streitgespräch zwischen den so ungleichen Tramwagenführern, und die Entscheidung war gefallen. Es sei dem Leser überlassen zu erraten, welches Tram den Schauplatz im Rückwärtsgang antreten musste . . .

Beim nächsten Beispiel können wir wieder genauer sein:

«Mein Vater, Edwin Steiger, verstorben 1942, war am Bau der Bahn beschäftigt und später auch Wagenführer. Er erzählte uns aus jener Zeit wie folgt: Anlässlich einer Reparatur an der Oberleitung musste man den Strom ausschalten. Auf eine bestimmte Stunde wurde dieser wieder eingeschaltet. In der Zwischenzeit hätte nach Weisung der Kontrollorgane die Reparatur fertig gestellt werden sollen. Nun war dies aber nicht der Fall; der Strom wurde eingeschaltet, da keine Meldung auf die abgemachte Zeit an die Schaltstation gemacht werden konnte. Die Mannschaft auf den Leitern schrie laut auf, und ein Draht fiel auf den Boden. Einige Brandwunden waren das Resultat. Mein Vater, der auf der Strasse neben den Leitern stand, nahm nach dem entstandenen Kurzschluss den Draht, hielt diesen auf die Schienen und stellte sich mit dem Absatz darauf. Bereits im nächsten Augenblick zischte es unter seinen Füßen, ausser einem Loch im Absatz habe ihm, wie er erzählte, der wiederum eingeschaltete Strom nichts gemacht. Auf diese Weise habe er aber grösseres Unglück verhüten können.»

Max Steiger

Viel harmloser und darum vielleicht typischer ist das folgende Ereignis:

«An einem Sonntagmorgen schrillt das Telefon Alarm: «Es brennt im Dachstock des Hauses Bäckerei Spörri an der Seestrasse Obermeilen!» Ich schlüpfte in den Feuerwehrr Kittel, schnalle den Gurt um, stülpe den Helm auf und eile zum Brandobjekt. Aus der Lukarne qualmt Rauch. Die Mannschaft des ersten ankommenden Schlauchwagens erstellt eine Leitung durchs Treppenhaus. Die Leitermannschaft bekommt Befehl, die Strebenleiter aufzustellen. Vorher jedoch muss der Strom in der Fahrleitung der WMB, die nahe am Haus vorbeiführt, abgestellt werden. Sofort wird ein Mann mit dem Schalterschlüssel per Velo zum Abstellschalter geschickt, der sich an einer Leitungsstange in Dollikon befindet. Sobald die Meldung vom vollzogenen Stromunterbruch eintrifft, kann die Leiter gestellt werden.

Unterdessen ist die Mannschaft in die Wohnung eingedrungen, von den Bewohnern ist niemand zu Hause. Brennholz, in fahrlässiger Weise hinter dem Zimmerofen aufgeschichtet, ist in Brand geraten. Mit einem Kessel Wasser kann das Feuer gelöscht wer-

den, bevor grösserer Schaden entsteht. Der angesengte Boden muss stellenweise aufgebrochen werden.

An den Tramfahrplan denkt niemand. Auf einmal erscheint eiligen Schrittes von Dollikon her Tramkondukteur Isler in Sonntagsuniform und mit baumelnder Signalpfeife am Kittel: «Was isch Cheibs los? Händ ihr de Pfuus abgestellt?» Sein Tramwagen, von Uetikon her fahrend, ist auf die stromlose Strecke gerollt und bei der Einmündung in die Seestrasse kläglich steckengeblieben. Der Feuerwehrkommandant kratzt sich verlegen hinter den Ohren. Der Mann mit dem Schalterschlüssel pedalt mit Leibeskräften nach Dollikon, und alsbald erhält das Bähnchen wieder die nötige Energie zur Weiterfahrt.» Arnold Altorfer

Ja, das war sie, die gute, alte WMB! So wenig Respekt hatte man vor ihr, dass man sie leicht zu ihrem Schaden vergessen konnte, wenn Dringliches einen in Atem hielt. Trotzdem wird sie seitdem niemand, der sie noch erlebte, vergessen haben, vor allem niemand, der je mit ihr gefahren ist, zählte das doch zu den erschütterndsten Erlebnissen, die man sich denken kann:

«In den Dreissigerjahren, während der grossen Wirtschaftskrise, entschloss sich eine kinderreiche Familie aus dem Zürcher Oberland, die Heimat zu verlassen und ihr Glück im Innersten von Argentinien als Siedler zu versuchen.

Bei Beginn der grossen Reise, in der WMB von Grüningen nach Meilen, schrie das dreijährige Marieli jämmerlich. Alle verzweifelten Versuche, das verschüchterte Kind zu beruhigen, fruchteten nichts.

Bei der Einfahrt in Meilen tröstete die Grossmutter, es auf den Knien wiegend: «Muesch nümme briägge Marieli, hesch, s'gröbscht hämmer jetzt dänn überschtande!»

Theodor Fuchs, Uetikon

Letzte Fahrt der
WMB, letzte Dienst-
fahrt auch für
Kondukteur Isler
Foto Baur Zürich
Sammlung
A. Altorfer

