

**Zeitschrift:** Heimatbuch Meilen  
**Herausgeber:** Vereinigung Heimatbuch Meilen  
**Band:** 19 (1979)  
  
**Artikel:** In und um Meilen : anno dazumal  
**Autor:** Vontobel, Heinrich  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-953728>

### **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:** 16.02.2026

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



Blick vom Obstgarten Hüni auf die alte Landstrasse mit dem Restaurant «Schützenhaus» in der Bildmitte. Links daneben das Spritzenhaus

Heinrich Vontobel

## In und um Meilen – Anno dazumal

Erinnerungen eines Meilemers, geboren 1906

Seit dem Frühling 1912, als unsere Eltern hierher zogen, sind mir während 67 Jahren Meilen, der See und der Pfannenstil zur vertrauten und geliebten Heimat geworden. Jetzt, da ich Zeit habe zurückzuschauen, stelle ich mit Erstaunen fest, wie so vieles sich in diesen Jahrzehnten gewandelt hat. Die Lebensverhältnisse haben sich technisch mehr verändert und sozial mehr verbessert als je zuvor. Das Lebenswerte ist heute nicht schöner als das Lebenswerte früher, nur die Zugänge sind anderer Art. So lohnt es sich, einen kurzen Blick zurückzuwerfen auf die frühern «unterentwickelten» Verhältnisse mit ihrem andersartigen Lebensinhalt, den Alten zur Belebung der Erinnerung, den Jungen zur Ausweitung des Überblicks. Damals war Meilen noch ein ausgesprochenes Bauerndorf mit wenig Industrie. Wenn man vom Bahnhof auf der alten Landstrasse, jetzt Dorfstrasse, zum Rothaus ging, dehnte sich linkerhand eine grosse Wiese aus mit hohen Obstbäumen. Halbwegs stand eine alte Scheune mit Stall und grossem Miststock über der Jauchegrube direkt an der Strasse. Etwas



weiter westlich folgte das alte Spritzenhaus und vor dem Rothaus nochmals eine Scheune. Bergseits der Strasse befand sich das «Bellevue», Restaurant mit Gartenwirtschaft, da, wo jetzt das Verkaufsgeschäft der Migros steht, dann das Haus von Coiffeur Bucher, jetzt Coiffeur Kappeler, das Schützenhaus mit grosser Scheune und eine Reihe zusammengebaute Häuser, in denen die Läden des Landwirtschaftlichen Vereins und vorübergehend derjenige der Molkerei untergebracht waren. Im «Schützenhaus», Restaurant mit Kegelbahn, war bei Fuhrhalter Heinrich Meier immer viel Betrieb mit Ross und Wagen. (Ein Beitrag von Gemeinde-Ingenieur Gatti befasst sich in diesem Heimatbuch mit der Entwicklung der Dorfstrasse im Wandel der Zeiten.)



Primarschulhaus Dorf, erbaut 1910 (heute Sekundarschulhaus), nach dem Orig. von E.E. Schlatter

Mitten in der grossen Wiese mit Zugang von der Schulhausstrasse her befand sich das 1910 gebaute weisse Schulhaus mit grossen Fenstern und rotem Dach, ein Prunkstück jener Zeit. Das Gemeindehaus wurde erst 1912–13, das Haus des Landwirtschaftlichen Vereins 1914 in diese Wiese hinein gebaut. Letzteres ist bereits 1960 wieder durch ein grösseres ersetzt worden. Während längerer Zeit hatten wir die Milch noch in der «Hütte» im Haus von Bildhauer Bolleter oberhalb der Bahn zu holen. (siehe Beitrag über Werner Bolleter in diesem Heimatbuch.) Um 7 Uhr abends waren die Barrieren am obersten Ende der Kirchgasse meistens geschlossen, da ein Güterzug rangierte. Eine Unterführung existierte noch nicht. Die grossen Dampflokomotiven fuhren hin und her mit Rauch und grossem Dampfgeizisch. «A-een, a-een!» riefen die Bähnler beim Rückwärtsfahren zum Ankuppeln, bis ein scharfer Pfiff das Anhalten gebot. Der Ruf «A-een» veranlasste den Lokomotivführer, langsam weiter rückwärts zu fahren. Jeden Abend und Morgen musste ein Bähnler zu den beiden diametral gelegenen Vorsignalen hinausgehen, um die Laterne bei Vor- und Hauptsignal anzuzünden und auszulöschen.





### Auf den Strassen

Es war eine schöne Zeit. Wir Knaben konnten auf der See-  
strasse Fussball spielen. Hie und da spannten wir Fäden quer  
über die Strasse, hatten dann aber lang zu warten, bis endlich  
ein Wagen oder sogar ein Automobil kam, um die Fäden zu  
durchstossen. Die Strassen hatten noch einen Naturbelag.  
Besonders auf der Seite lag viel Staub. Von raschen Fahrzeu-  
gen wurde er hoch aufgewirbelt. Bäume und Sträucher  
entlang den Strassen waren in trockenen Zeiten mit einer  
dicken Staubschicht bedeckt. Bei Regenwetter war es herr-  
lich, barfuss zu gehen und den warmen «Fango» zwischen den  
Zehen heraufquellen zu sehen und zu fühlen. Von Zeit zu Zeit  
kamen die schweren Mühlefuhrwerke. Sie wurden von vier  
Pferden gezogen, deren Kummet mit langen Schellenbändern

Oben:  
Brauereifuhrwerk,  
unten:  
Sauserfuhrwerk.





behangen war. Auf den Wagen waren die Säcke aufgetürmt, nach innen geneigt, die oberen Schichten etwas zurückgesetzt. Das Ganze hatte die Form eines Daches. Die Mehlsäcke waren mit Schrift und Signet bedruckt. Der Fuhrmann marschierte nebenher mit einer langen Peitsche. Die Brauereiwagen hatten Bierfässer aufgetürmt. Die Bierfuhrleute hatten grosse, lederne Schürzen mit starken Epauletten zum Tragen der Barren aus Trockeneis, die sie mitführten zur Kühlung der Getränke in den Wirtschaften. Im Herbst führten die mit Blumen geschmückten Sauserfuhrwerke den gärenden Traubensaft in die Stadt. – Am Sonntag machte oft ein Veloclub seinen Vereinsausflug in Zweierkolonne mit Standarte und fröhlich klingendem Trompetensignal. – Während längerer Zeit ging ich öfters mit einem ältern Kameraden und dem Leiterwagen zu Fuss nach Uetikon. Wir holten dort im Zürich-Konsum Mehl und Zucker für den Vater des Kameraden, der Hüpen buk und sie in schönen kleinen Bündeln von Haus zu Haus verkaufte. Natürlich hätte er Mehl und Zucker auch in Meilen kaufen können, was er auch später tat. Da die Familie aber von Uetikon nach Meilen umgezogen war, wollte der Hüpenbäcker die Rückvergütung im Konsum nicht verlieren. Diese bekam er aber erst, wenn das ganze Rabattbüchlein voller Stempel war.

Dass lange Fusswanderungen etwas Alltägliches waren, zeigen die folgenden Beispiele: Im Ersten Weltkrieg fuhr der letzte Zug nach Meilen in Stadelhofen ab um 8 Uhr abends. Die Vierundzwanzig-Stunden-Uhr kannte man noch nicht. Wenn nun mein Vater von der Geschäftsreise spät nach Zürich zurückkam, musste er von der Tramendstation Tiefenbrunnen zu Fuss nach Hause gehen. Das geschah sehr oft. – Einmal besuchten wir im Konfirmandenunterricht eine Zwingli-Ausstellung in der Zentralbibliothek in Zürich. Den Hinweg von Meilen bis an den Zähringerplatz bewältigte die ganze Klasse zu Fuss.

Eine junge Mitarbeiterin kam jeden Tag in Vaters Geschäft, indem sie vom Knolli beim Gibisnüt zur Station Uetikon zu Fuss ging, frühmorgens hinunter und abends wieder bergan. – Ein Mitgründer von Vaters Geschäft und einer seiner ersten Mitarbeiter, Hermann Heer, später Kirchenpfleger in Meilen, ging jeden Montag früh vom väterlichen Bauernhof in der Scheuren (Forch) zu Fuss zu Orell Füssli in Zürich-Wiedikon in die Lehre, wo er um 7 Uhr anzutreten hatte. Am Samstagabend ging es wiederum zu Fuss zurück. Das war Ende des letzten Jahrhunderts. Die Forchbahn nahm ihren Betrieb erst am 29.11.1912 auf, und die Pferdepost hatte noch keinen so frühen Kurs.

Die Wetzikon–Meilen-Bahn (WMB), im Volksmund Wurstmit-Brot-Bahn genannt, fuhr in unserer Gemeinde auf den Strassen. Sie verkehrte auch zwischen dem Bahnhof Meilen und dem Dampfschiffsteg. Auf dieser Strecke war sie meistens leer, was sie nicht hinderte, beim Rank zwischen Bahnhof- und Seestrasse mit den Rädern in den Schienen laut zu



kreischen. Die WMB wurde auch für Festanlässe benutzt. So war die Hochzeitsfahrt von Pfarrer Marti jun. mit Fräulein Liechti in den blauen Wagen der WMB, geschmückt mit Kränzen von gelben Margeriten, eine Sehenswürdigkeit. Herr Pfarrer Marti jun. war der Sohn unseres Gemeindepfarrherrn (\*1852 †1927, seine Amtszeit in Meilen 1888–1918). Der Vater von Fräulein Liechti war der erste, langjährige und verdiente Direktor der Jungfraubahn. Seine Frau führte den Bazar in der Station Eigergletscher. Durch sie erlebten viele Meilemer Töchter eine erlebnisreiche Saison als Verkäuferinnen an der Jungfraubahn. –

Am Dampfschiffsteg, mit Rad-dampfer «Helvetia» und einem Zug der Wetzikon-Meilen-Bahn.



Eines Tages sah man einen kräftigen, dicken Mann schweiss-  
triefend um 11 Uhr 20 die Kirchgasse herunter rennen. Es  
war Sigrist Steiger, der in den Reben die Zeit verpasst hatte,  
um 11 Uhr zu läuten. Wenn wir Knaben Glück hatten, durften  
wir mit ihm zum Glockenstuhl hinaufsteigen und zusehen,  
wie er mit der grossen Glocke 11 Uhr läutete. Es war eine  
strenge Arbeit. Wenn das Läuten aufhören sollte, formte der  
Sigrist aus dem Ende des Stricks, mit dem er die Glocke  
bewegte, eine Schlinge. Diese warf er geschickt um den  
Klöppel, zog ihn fest gegen die Glockenwand, wo er ihn  
festhielt und damit verhinderte, dass die Glocke ausbimmelte.  
Anschliessend brauchte er seine ganze Kraft und sein nicht  
geringes Gewicht, um die Glocke wieder zum Stillstand zu  
bringen. Um das Läuten jederzeit sicherzustellen, brauchte es  
eine Läutemannschaft von 9 Mann. Darunter waren 4 Kna-  
ben. Geläutet wurde am Morgen um 5 Uhr, dann um 11 Uhr,  
um 4 Uhr im Sommer, um 3 Uhr im Winter und das Betzeit-  
läuten beim Einbruch der Dämmerung. Geläutet wurde auch  
bei Hochzeiten, Beerdigungen und zu Gemeindeversammlun-  
gen. Dass es nicht leicht war, diese Pflichten ohne Absenzen  
zu erfüllen, begreifen wir heute gut. Bei einer Feuersbrunst  
wurde mit der grossen Glocke Sturm geläutet, indem das  
Läuten immer unterbrochen und wieder neu angefangen  
wurde. Das dumpfe, beängstigende Läuten trieb die Leute auf  
die Strasse. «Wo brennt's?» war die bange Frage. Einmal  
jährlich fand im Herbst die Feuerwehr-Alarm-Übung statt.





Die Läutemannschaft

Auf dieses Sturmläuten wurde vorher in der Zeitung aufmerksam gemacht, ohne die genaue Zeit zu nennen. Einmal war wiederum die Alarm-Übung ausgeschrieben, und wirklich, nachts um 11 Uhr 30 ertönte das Sturmgeläute. Wir Feuerwehrleute pressierten nicht besonders, denn es war ja nur Alarm. Doch uns wurde bald zugerufen: «Rennt, es brennt wirklich in der Seidenweberei im Winkel!»

#### Von Marktfahrern und von der Eisenbahn

In den Jahren des Zweiten Weltkrieges ging meine Frau mit unsern Kindern oft zu Frau Brupbacher ins Riedtli nach Herrliberg, um ihr bei der Obsternte zu helfen. Wie andere Bauern und Gärtner ging Frau Brupbacher zweimal in der Woche auf den Markt am Bürkliplatz und an der Bahnhofstrasse in Zürich. Sie lud ihre vollen Früchte- und Gemüsekörbe auf einen grossen Handwagen, fuhr frühmorgens damit bergab zum Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen. Dort liess sie den Handwagen stehen, lud ihre Körbe in den Gepäckwagen des Zuges, um in Stadelhofen mit einem zweiten, auf dem Bahnareal eingestellten Handwagen ihre Marktwaren auf 7 Uhr an die Bahnhofstrasse zu bringen. Um 11 Uhr, nach Marktende, ging es in umgekehrter Reihenfolge wieder nach Hause, wobei ihr der Hund «Asso» half, den Wagen mit den leeren Körben während einer halben Stunde bergan zu ziehen. Natürlich fuhren zu dieser Zeit viele Gärtner und Bauern mit dem eigenen Automobil zum Markt. Ich erinnere mich aber noch recht gut, wie zu meiner Mittelschulzeit 1921–24 immer alle Marktfahrer mit dem Zug in die Stadt fuhren und wie es im Stadelhofen einen ganzen «Park» von Markthandwagen gab.

Es ist begreiflich, dass die mit Dampf betriebenen Vorortzüge mehr Zeit brauchten als heute. Aber nicht nur die Marktfahrer verzögerten den Betrieb. Es gab noch eine ganze Reihe



von andern Ursachen, z.B. der Milchtransport. Zuerst wurde morgens die Milch auf von Pferden gezogene, grosse Brückenwagen verladen. Die ca. 40 Kannen mit je 40 Litern Milch mussten einzeln von jedem der zwei Brückenwagen in den Gepäckwagen hinüber gehoben werden. Später wurde die Milch mit Lastautos an den Zug herangebracht. Den Personenzügen waren meistens auch Güterwagen angehängt, die auf einer Station an- oder abrangiert werden mussten. Oft wurde auch mit einer fahrbaren Rampe Vieh aus- oder eingeladen. In Erlenbach blieb unser Zug abends meistens länger stehen, um eine Kreuzung abzuwarten. Diese Wartezeit benützte ein junger Leichtathlet von Meilen – er wohnte im Just –, um im Laufschrift die 3 Kilometer von Erlenbach nach Herrliberg zurückzulegen und dort wieder in den Zug einzusteigen. Natürlich kontrollierten wir in Herrliberg, ob er da sei. Es ist mir nicht bekannt, dass er je den Anschluss in Herrliberg verpasst hätte. Mach's na, hüt! Zur gleichen Zeit wie wir fuhr auch ein dazumal gut bekannter Meilemer, ein junger Sekundarlehrer, nach Zürich. Er trug im Sommer weisse Hosen, was eine Seltenheit und grosser Luxus war. Um sie in der Bahn nicht schmutzig zu machen, hatte er immer ein schwarzes Tuch in einer Tasche, womit er sorgfältig Staub und Kohlentelchen vom Sitzplatz abwischte.

Wir Schüler benützten die Fahrzeit, um Aufgaben zu machen, um zu lesen, oft auch für Dummheiten. Mit etwas Kraft liessen sich die Holzbänke in alten Wagen von ihrem normalen Platz wegschieben. Wir waren nicht immer die Freunde der Kondukteure und sie nicht die unseren. Nach jeder Station ging ein Kondukteur durch den Wagen. Wir hatten unser Abonnement bei jeder Fahrt unaufgefordert vorzuweisen. «Gib mir dein Abonnement», sagte einst ein Kamerad aus Küsnacht zu mir, «ich habe es vergessen.» «Nein», sagte ich, «komm, wir stehen ans offene Fenster und schauen hinaus.» Bald schon klopfte der Kondukteur auf meine Schulter: «Zeig mir dein Abonnement!» Frohlockend zeigte ich es ihm und frohlockend schaute mein Kamerad durchs Fenster. Einmal versuchte ich – das neue Abonnement im Sack –, wie lange ich mit dem abgelaufenen fahren konnte. Es ging drei Tage. Dann hatte ich eine sehr unangenehme Heimfahrt. Bei jedem Durchgang schalt mich der Kondukteur, und in Meilen führte er mich zum Vorstand. Bei der Einfahrt in den Stadelhofer Tunnel vom Tiefenbrunnen her wetteten wir miteinander, wieviele Sekunden es dauern würde, bis Rauch und Dampf den Ausblick versperrten. Bei alten Wagen hatte es noch Fenster an der Stirnseite neben der Türe, so dass man diese Beobachtung gut machen konnte. Obwohl gewarnt, liebten wir es, beim fahrenden Zug auf- oder abzuspringen. Besonders beim Tram in Zürich war das ein beliebter Sport. Es gab wahre Akrobaten, die es verstanden, das Tram in voller Fahrt zu verlassen. –

(Weitere Erinnerungen von Anno dazumal sind vorgesehen für später erscheinende Heimatbücher.)