

Die Bahn als Anstoss zur Dorfentwicklung

Autor(en): **Winzeler, Marius**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatbuch Meilen**

Band (Jahr): **29 (1989)**

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-954082>

Nutzungsbedingungen

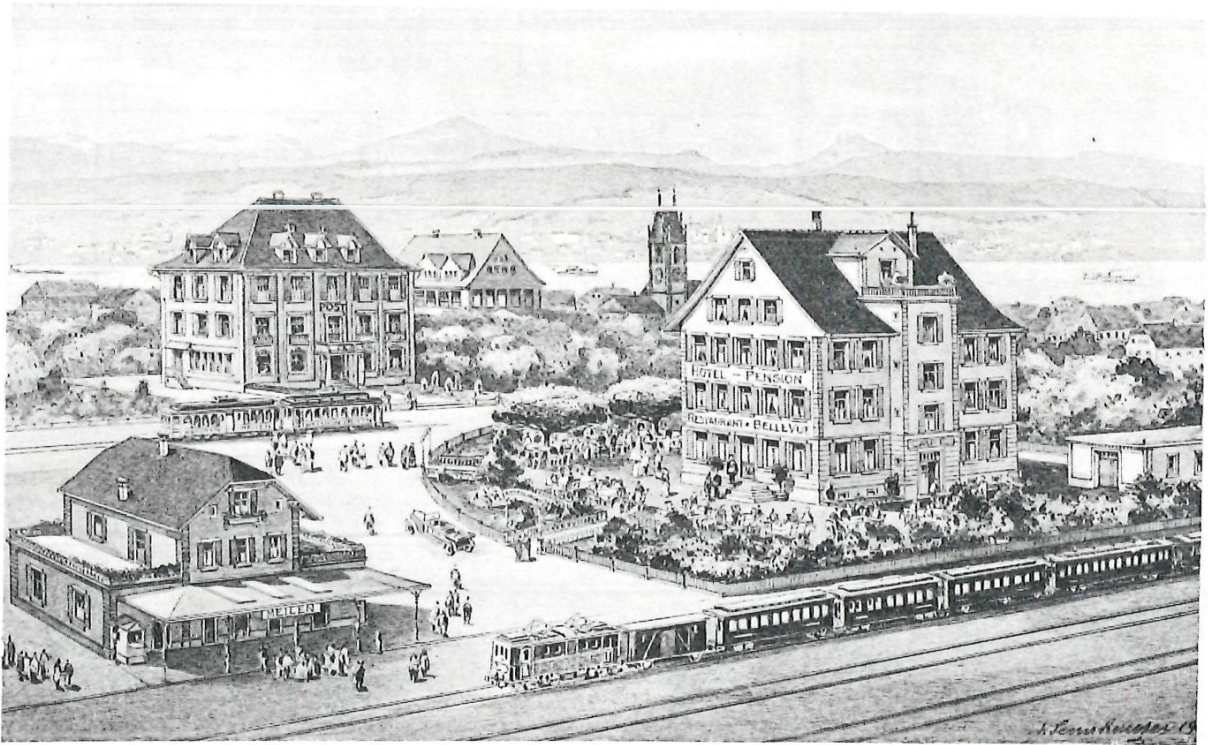
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



HOTEL, PENSION UND RESTAURANT BELLEVUE - MEILEN
H. Jäggi-Zumbühl, Propr.

Postkarte nach einer Zeichnung von A. Sennhauser, gedruckt bei der damals am Hüniweg angesiedelten Druckerei H. Vontobel. Links der Bahnhof, die Wetzikon-Meilen-Bahn und das Gemeindehaus/Postbüro.

Die Bahn als Anstoss zur Dorfentwicklung

Marius Winzeler

Bis in die zweite Hälfte des 19. Jh. hatte sich das Meilemer Dorfbild sehr ruhig entwickelt, die Landwirtschaft, der Rebbaubestimmte Leben und Bild der Gemeinde seit Jahrhunderten – auch die seit Beginn des 19. Jh. entstandenen wenigen kleinen Industriebetriebe wie die Seidenspinnerei Wasserfels änderten daran wenig. Rebberge zogen sich im ganzen Gemeindegebiet dem Ufer entlang. Sie waren den meisten Einwohnern Erwerbsquelle und bestimmten auch die Siedlungsstruktur mit Dorfkern, Weilern und Einzelhöfen. Akzente setzten einzig die Dorfkirche am See und die Landsitze reicher Stadtbürger. Um die Kirche an der vorderen Kirch- oder Dorfgasse (heutige Kirchgasse) befand sich der Schwerpunkt der Siedlung mit dem Gemeindeplatz am See und dem Friedhof, dem Gemeinde- und Gesellenhaus zum Sternen, dem 1855 auf dem Dorfbachdelta erbauten Bezirksgebäude mit Gefängnis, dem Gasthaus zum Löwen und einer Schiffsanlegestelle (von mehreren auf Gemeindegebiet). Östlich der Kirchgassbebauung erstreckten sich bis zum noch deutlich abgegrenzten Weiler Hof-

Das alte Dorfbild

stetten Obstgärten und Wiesen. Mitten darin stand das 1839-41 erbaute Schulhaus (an der Stelle des heutigen Elektrizitätswerks), zu dessen Verbindung mit dem Dorf und Hofstetten der Neuweg (heutige Schulhausstrasse) gleichzeitig mit dem Schulhausbau angelegt worden war. Die kleineren Siedlungen am See, Hofstetten, Feld, Obermeilen und Dollikon, waren ganz bäuerlich geprägt.

Verkehrswege

Verbunden miteinander waren die einzelnen Weiler und Dörfer am rechten Ufer durch die ältere Land- und jüngere Seestrasse. Die *Landstrasse* ist der älteste Landweg am Zürichsee. Da ihre Bedeutung sich aber auf den lokalen Verkehr zwischen den Uferdörfern beschränkte – der See spielte für den Handel mit der Stadt Zürich und den damit verbundenen überregionalen Verkehr die hauptsächlichste Rolle –, gehörte sie nicht zu den 1833 vom Kanton bestimmten fünf staatlichen Hauptstrassen. Als um 1835 der Kanton statt eines schmalen Uferweges, den auch Einsiedler Pilger benutzten, eine breitere und gegenüber der Landstrasse bequemere *Seestrasse* projektieren und im folgenden Jahr ausführen liess, übernahm diese die Bedeutung der Landstrasse, welche deshalb in der Folge das Prädikat «alte» erhielt. Die heutige Seestrasse folgt dem ursprünglichen Verlauf (der durch genaue Pläne überliefert ist¹), massiven Verbreiterungen sind allerdings einige Gebäude und vor allem Gärten zum Opfer gefallen.

Die lokalen Querstrassen zu See- und Landstrasse, die Bünistrasse (Bünishofer-), Nadel-, Schwabach-, Schiltstrasse (-rain), Blattengasse (Plattenstrasse), Haltengasse (Pfannenstielstrasse), Bergstrasse, Seidengasse, Weidstrasse (Dolliker-) und die beiden Kirchgassen, die Conradengasse (Rosengartenstrasse) dienten zur lokalen Verbindung der Häuser und höhergelegenen Höfen und Weilern wie Burg, Bergmeilen oder Toggwil.

Wichtigster Verkehrsweg war der *See*. Seit dem Mittelalter verbanden Marktschiffe die Seegemeinden mit der Stadt Zürich, der ganze Warentransport wurde damit bewerkstelligt.² Als mit der Gründung der Maschinenfabrik Escher-Wyss zu Beginn des 19. Jh. der Industrialismus allmählich auch den Kanton Zürich erfasste, fand die Marktschiff-Zeit mit der Einführung des ersten Raddampfers «Minerva» 1835 ihr Ende.

Und als in der Mitte des 19. Jahrhunderts in der Schweiz die ersten Eisenbahnen gebaut wurden (die Spanisch-Brötlibahn 1847), kam langsam der Wunsch nach einer zeitgemässen Verkehrsverbindung zu Lande auch am rechten Ufer des Zürichsees auf.*

* Interessanterweise hatte sich bereits die Meilemer Gemeindeversammlung vom 19. März 1843 für den Bau einer von Basel nach Zürich und später weiter «nach Italien und dem Orient» führenden Bahnlinie eingesetzt. Sie stimmte nämlich einer ihr vom Gemeinderat weitergeleiteten diesbezüglichen Petition mit 216:5 Stimmen zu, in der Meinung, damit etwas «zur Hebung der Industrie und Beförderung des Wohlstandes» zu tun, und anerkennen sich, «zur Begünstigung dieses Unternehmens» selber Aktien zu zeichnen und die weitere Zeichnung «auf geeignet scheinende Weise» kantonsweit zu fördern.

Bahnbaupläne

Nationalrat *Henry Fierz* (1817-1873; im Feld aufgewachsener und in der Stadt als Seidenindustrieller zu Reichtum gekommener Meilemer, er stiftete 1864 der Kirche Meilen ihre erste Heizung) warf im Januar 1862 in einer Motion im Kantonsrat als erster die Idee einer Eisenbahn für das rechte Ufer auf. Sofort nahm *Dr. François Wille* (1811-1896, Herr auf Mariafeld, Vater von General Ulrich Wille) diesen Gedanken auf und, da ihm durch seine internationalen Beziehungen das System englischer Strassenbahnen bekannt war, beschrieb noch im selben Jahr in einer Schrift «Die Volkseisenbahn oder Amerikanische Strassenbahn in der Schweiz und zunächst am Zürichsee» eine solche, von Pferden gezogene Schmalspurbahn mit einer Geschwindigkeit von rund 12 km/h anhand englischer Erfahrungen für das rechte Zürichseeufer.³ Er plädierte mit Begeisterung für die Realisierung und stellte bereits die Bedingungen einer staatlichen Konzession dafür und einen detaillierten Kostenvoranschlag auf – er rechnete mit Gesamtkosten von knapp einer Million Franken. Wille hatte sogar die Pläne der Seestrasse (von 1835) zur Begutachtung des Nivellements für ein solches Unternehmen an einen englischen Ingenieur gesandt und veröffentlichte in der Schrift das positive Ergebnis davon. Eine solche Strassenbahn auf der Seestrasse wurde nicht verwirklicht, sie schien nicht das Richtige. Aber die *Idee* einer Verkehrsverbindung, die fortschrittlicher und schneller als der Seeweg ist, geriet nicht in Vergessenheit.

Im Zuge der Motion von Fierz und seines Echos durch Wille beauftragte der Zürcher Kantonsrat 1863 den Ingenieur *Caspar Wetli* (1822-1889; aus Männedorf stammend, später Kantonsingenieur) und *Johann Wild* (1814-1894; beteiligt an der Vermessung für den Bau der Gotthardlinie, Verfasser der sog. Wild-Karte des Kantos Zürich 1843-51, von 1855-1879 Professor für Topographie und Geodäsie am Polytechnikum [ETH] in Zürich) zur Untersuchung einer Bahnlinie am rechten Seeufer. Das Ergebnis befürwortet eine Verwirklichung, der Kantonsrat liess aber damit die Sache – ebenso wie einen Antrag des Gemeinderates von Neumünster für eine Bahnverbindung von der Stadt in ihre Gemeinde⁴ – vorläufig auf sich beruhen. Caspar Wetli allerdings beschäftigte sich noch lange intensiv mit dem Projekt einer rechtsufrigen Zürichseebahn.

Einen nächsten Versuch unternahmen fortschrittliche Politiker und Bürger von rechtsufrigen Gemeinden: am 30. April 1871 konstituierte sich eine Baukommission aus Vertretern der Seegemeinden, die «Gesellschaft für Begründung der rechtsufrigen Zürichseebahn» (kurz Gründungscomité oder -gesellschaft)⁵, obwohl statt dem vorgesehenen Gesamtkapital von 10 000 Franken von 112 Privaten nur 185 Aktien zu 50 Franken gezeichnet wurden. Aus jeder betroffenen Gemeinde wurde mindestens ein Vertreter als Vorstandsmitglied gewählt, für Meilen war dies Nationalrat *Henry Fierz* und, da dieser in der

Eine Strassenbahn

Das Gründungscomité

Stadt wohnte, als zweiter *Hans Wunderli-von Muralt* (später Nationalrat).⁶ Als Präsident amtierte bis 1876 mit grossem Einsatz Kantonsrat *Jakob Brennwald* (1825-1887; aus Feldbach, später Nationalrat und Mitglied des Verwaltungsrates der Nordostbahn-Gesellschaft). Ihm ist es zu verdanken, dass trotz aller langwierigen Auseinandersetzungen und Konflikte in der Anfangsphase der Plan zu einer rechtsufrigen Zürichseebahn nicht aufgegeben und diese damit überhaupt verwirklicht werden konnte. Mit der technischen Leitung des Projektes wurde *Caspar Wetli* beauftragt.

Die Kantone Zürich und St. Gallen erteilten der Gründungsgesellschaft die Eisenbahnkonzession, und so konnte nach der ersten Aktionärsversammlung noch im September 1871 der Ingenieurfirma *Kuchen & Napier* (die sich auch bereits zum Bau der linksufrigen Bahn verpflichtet hatte) ein Vertrag unterbreitet werden. Dieser Vertrag wurde zwar von beiden Ingenieuren unterschrieben, die versprochenen Consortiumsunterschriften aber wurden nicht eingeholt, und die Firma beschränkte ihre Tätigkeit auf das Anschaffen von Schwellen.

Wetlis umstrittenes Projekt

Wetli erarbeitete ein detailliertes Projekt zum Bau der Bahnlinie, das er am 30. Oktober 1871 publizierte.⁷ Darin sah er vor, die Bahnlinie zu einem grossen Teil *direkt am Ufer*, zwischen See-Strasse und See, zu erstellen. Als Gründe dafür führte er die Bevölkerungskonzentration am Ufer an, die so mögliche direkte Verbindung über den Schiffsbetrieb mit dem andern Ufer und seiner Bahn, die geringe Höhendifferenz und damit verbundene Kosteneinsparungen und die Behauptung, dass Bewohner höhergelegener Häuser lieber hinunterstiegen, als Seeanwohner hinauf. Auf Stadtgebiet plante Wetli eine Verbindung des Nordostbahnhofes (heutiger Hauptbahnhof) mit dem See am Sihlhölzli vorbei in die Enge und von dort über eine Eisenbahnbrücke (am Ort der heutigen Quaibrücke) zu einer Station am See vor der alten Tonhalle (auf der Sechseläutenwiese) – die Stadt wäre damit gänzlich vom See abgeschnitten worden (das Projekt wurde «Eiserner Ring» und «Halseisen» benannt).⁸

Für das Gemeindegebiet von *Meilen* schlug Wetli eine etwas weniger einschneidende Streckenführung vor. Wegen der starken Uferbiegungen und schwachen Erhebungen sah er hier von einer Erstellung direkt am Ufer ab. Ab Rossbachmündung war die Bahnlinie bis Dollikon zwischen See- und alter Landstrasse projektiert, wodurch das alte Siedlungszentrum um Kirchgasse und die heutige Dorfstrasse geteilt, die gewachsene Struktur durchbrochen und zerstört worden wäre. Eine «Stationsanlage I. Classe» (mit Nebengeleise für Zugkreuzung und Güterverlad) sollte «beim Dorfe Meilen auf der Seite von Obermeilen zwischen der alten und der neuen Landstrasse (Seestrasse)», d.h. nördlich von Hofstetten, in den unüberbauten Wiesen westlich der Conradengasse (also südlich des heutigen Bahnhofes) erstellt werden, eine Station «II. Classe» (Nebengeleise nach Bedarf nur für Güterverlad) «in Herrliberg am

See und an der Grenze gegen Meilen», also an der Rossbachmündung östlich des Gasthofes zum Raben.⁹

Um das von Wetli vorgesehene Teilstück zwischen See und Nordostbahnhof in Zürich entbrannten heftige *Kämpfe*. Die Gegner – der Stadtrat, die Behörden der betroffenen Gemeinden Enge und Riesbach und ein schnell gebildetes «Actionscomitée» mit namhaften Stadtzürchern als Mitgliedern¹⁰ – warfen ihm «unverantwortliche Schädigung der Entwicklung der Stadt Zürich und deren Angemeinden»¹¹ vor, in öffentlichen Versammlungen und in den Zeitungen erhitzen sich die Gemüter. Dadurch verzögerte und verkomplizierte sich die Inangriffnahme des Baubeginns, so dass Kantonsrat Jakob Brennwald auf einer Versammlung der Gemeinnützigen Gesellschaft Meilen im Dezember 1872 die Situation als «sehr schwierig und nicht dazu angethan, aller Details Erwähnung zu tun»¹² bezeichnete.

Nach den Kostenvoranschlägen Wetlis (er berechnete für die Strecke Stadelhofen – Rapperswil 8 Mio. Fr.) und dem Vertrag mit Kuchen & Napier (wonach die Unternehmer 5 Mio. und den Rest die Gründungsgesellschaft und die Gemeinden – entsprechend ihrem jeweiligen Steuerkapital – zusammen je etwa zur Hälfte beitragen sollten) wurde für *Meilen* eine Aktienzeichnung von 210 000 Franken bestimmt (im Vergleich dazu sollten sich Uetikon mit 100 000 Franken und Herrliberg mit 50 000 Franken beteiligen). Nach einer Versammlung der Gründungsgesellschaft am 9. März 1873 stimmten am 20. April alle Seegemeinden über dieses «Actienverpflichtungs-Schema» ab und genehmigten die geforderten Beiträge. In Meilen entschied man sich, den Gemeinderat zur Zeichnung von Aktien bis auf die Höhe von 70 000 Franken zu ermächtigen,¹³ den restlichen Betrag glaubten Private aufbringen zu können.

Unter der Bedingung, dass Wetlis «Halseisen-Projekt» abgesetzt und die Strecke von Stadelhofen in den Nordostbahnhof mit einem Tunnel unter dem rechten Limmatufer ausgeführt werde, genehmigte auch die Stadt der rechtsufrigen Zürichseebahn 1,5 Mio. Franken; unter gleichen Bedingungen leisteten Mitglieder des Aktionskomitees eine weitere halbe Million.

Unterdessen aber musste man feststellen, dass die Firma Kuchen & Napier zu einer Ausführung des Projektes nicht fähig war. Ein zweiter Vertrag blieb von ihrer Seite ununtersrieben, die Zusammenarbeit wurde aufgelöst.¹⁴ Die Gründungsgesellschaft erwog eine selbständige Verwirklichung, musste diesen Plan aber angesichts der durch die Gemeinden nicht deckbaren Kosten fallenlassen.

Als neue Vertragspartnerin konnte sie die erfolgreiche Nordostbahngesellschaft (kurz NOB; mit Alfred Escher als treibender Kraft) gewinnen, bereits am 5. Juni 1874 wurde der Bauvertrag abgeschlossen, konzessioniert von Kantons- und Bundesrat.

Statt Wetlis Projekt zu realisieren, liess NOB ein neues ausarbeiten, welches den Bedingungen der Stadt (deshalb «Städti-

Finanzierungen

Neuer Partner:
NOB

sche Trasse») und auch vermehrt den Dörfern als Siedlungen gerecht wurde. Durch Verschiebungen des Trassees hangwärts entstanden infolge topographischer Unebenheiten erhebliche Kostenerhöhungen. Ein neuer Voranschlag belief sich auf 14,2 Mio. Franken, wovon sich Kanton, Stadt und Gemeinden zusammen mit 5 Mio. Franken verpflichteten. Dadurch, dass sich jetzt auch die Gemeinde Neumünster mit 600000 Franken beteiligen wollte, reduzierten sich die Anteile der Seegemeinden. Nach den Bestimmungen des neuen Vertrages, der ältere und somit auch die am 20. April bereits bewilligten Beiträge ungültig machte, hatte die Gemeinde Meilen nun noch 155000 Franken zur Verfügung zu stellen, wozu eine Anleihe nötig war. Johannes Wunderli-Zollinger (1816-1873; ein als Fabrikant in der Enge reich gewordener Meilemer, Stifter der ersten Orgel für die Kirche Meilen 1861) anbot sich «auf sehr zuvorkommende, bei jetzigem Geldmarkte höchst anerkennenswerte Weise», diese Subventionsgelder zu «ausserordentlich günstigen Darlehensbedingungen zu beschaffen».¹⁵

Die Seebahn lässt sich warten

Nach Vorarbeiten im Jahre 1874 wurde im August 1875 mit dem Bahnbau am Tunnel zwischen Nordostbahnhof und Stadelhofen begonnen, aber bereits im März 1877 mussten alle Arbeiten eingestellt werden, da die Nordostbahngesellschaft in eine schwere Finanzkrise geraten war. Damit wollte sich die Gründungsgesellschaft aber nicht abfinden, war ihr doch im Vertrag mit der NOB eine Fertigstellung für 1878(!) zugesichert. Sie wandte sich an den Bundesrat, welcher nach mehreren Sitzungen mit Vertretern der Gründungsgesellschaft (vor allem Jakob Brennwald) und der NOB (unter anderen Alfred Escher) entschied, dass der NOB eine Frist (Moratorium) bis Ende 1885 gewährt werden solle. Obwohl die Gründungsgesellschaft dagegen Rekurs einlegte, musste sie im Januar 1878 in einem Zusatzvertrag (zu demjenigen von 1873) mit der NOB dieses Moratorium anerkennen. Vorher erwogen die Gemeinden einen von ihnen selbst getragenen Bahnbau, liessen diesen angesichts der bereits bedeutenden finanziellen Belastung der Gemeinden aber bald wieder fallen. Ebenfalls nicht weiter verfolgt wurde ein Vorschlag von seiten der NOB, statt einer richtigen Eisen- doch nur eine Strassenbahn zu errichten, wofür einst François Wille plädiert hatte.¹⁶

Der Bahnbau blieb zwar in den folgenden Jahren gänzlich liegen, aber die Seegemeinden sorgten dafür, dass das für das Trasse vorgesehene Gelände unüberbaut blieb – dies im Gegensatz zur Stadt Zürich (s.u.). So beschloss am 27. März 1881 die Meilemer Gemeindeversammlung, die seit 1789 östlich neben dem sogenannten Schützenhaus (1976 abgebrochen, Neubau Dorfstrasse 81), teilweise auf dem vorgesehenen Bahngelände gelegene Schiess-Stätte mit Scheibenstand aufzulösen und schliesslich auf Büelen neu zu erstellen.¹⁷ Und

ebenfalls aus ihrem überzeugten Streben nach einer zeitgemässen Verkehrserschliessung wurde an einer Versammlung der Seegemeinden 1886 einstimmig beschlossen, am Bahnbau festzuhalten.

1881 sah sich die NOB wieder in der Lage, ihren Aktionären Dividenden auszuzahlen. Am rechten Zürichseeufer blieb der Bau aber trotzdem liegen, was die Gründungsgesellschaft veranlasste, beim Bundesrat Klage einzureichen – ohne Erfolg zwar bezüglich des Baus, immerhin aber verbot das Zürcher Bezirksgericht eine weitere Dividendenauszahlung. Aus diesem unerfreulichen Verhältnis zwischen Gründungsgesellschaft und NOB erwuchs ein mühsam-zäher Rechtsstreit, der sogar einen angesehenen Bonner Rechtsprofessor beschäftigte.

Neuer Start

Schliesslich setzte der Bundesrat der Auseinandersetzung ein Ende, indem er im Juni 1887 entschied, die NOB sei genügend erstarkt zur Wiederaufnahme der Bauarbeiten; er forderte sie zum Einreichen der Pläne bis zum 1. Januar 1889 auf und zum Baubeginn am 1. März – was nun in der Tat auch erfolgte.

Die vertragsmässig zwischen der Gemeinde Meilen und Johann Wunderly-Zollinger (der inzwischen verstorben war) auf 15 Jahre beschlossene Frist der Subventionsanleihe von 155 000 Franken für die Bahn lief 1888 ab, worauf die Gemeinde mit der Schweizerischen Rentenanstalt einen neuen Vertrag über diesen Betrag abschloss und dafür auf die ihr zustehenden Obligationen der NOB verzichtete.¹⁸ Dass die Gemeinde in diesen Jahren relativ finanzschwach war, ist vor allem darauf zurückzuführen, dass viele in der noch bestehenden ländlichen Heimindustrie und der Landwirtschaft Tätige in die wirtschaftlich sehr attraktiv scheinende Stadt oder in deren Nähe abwanderten und sich so die Einwohnerzahl von 1860 bis 1890 um rund 10% verringerte.¹⁹

Die Interessen der Gemeinde Meilen bezüglich einer rechtsufrigen Zürichseebahn vertrat zu dieser Zeit als Aktuar der Gründungsgesellschaft der seit 1883 (bis 1901) amtierende Gemeindepräsident Johann *Rudolf Amsler* (1853-1917), Sägereibesitzer in der Oberen Mühle und später Kantons- und Nationalrat. Vom Fortschrittsglauben überzeugt, sah er im Bau einer Bahnverbindung mit der Stadt Zürich die einzige Lösung, wie der Abwanderung und einer damit verbundenen Verschuldung der Gemeinde Einhalt geboten werden könnte.

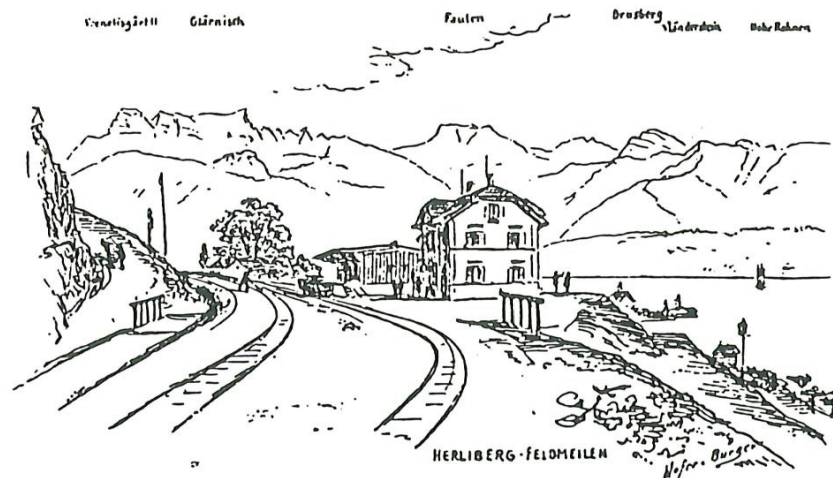
Am 15. Februar waren verabredungsgemäss alle Subventionen einbezahlt. Die Bauarbeiten wurden in Stadelhofen wiederaufgenommen und für jedes Gemeindeterritorium genaueste Pläne ausgemessen.²⁰ Dabei entstanden neue Auseinandersetzungen in den Gemeinden Küsnacht und Herrliberg, da die NOB in beiden Gemeinden die Bahnhöfe nicht am gewünschten Standort errichten wollte.

NOB muss bauen

Herrliberger-
Bahnhof-Streit

Bedingt durch topographisch ungünstige Voraussetzungen war ein Bahnhof Herrliberg im Projekt der NOB (das sich in Herrliberg vom Wetlischen stark unterscheidet) nicht auf Gemeindegebiet, sondern rund 350 Meter südöstlich der Grenze auf Feldmeilemer Boden geplant. Der Herrliberger Gemeinderat

An aussichtsreichem Punkt der alte Bahnhof Herrliberg–Feldmeilen.



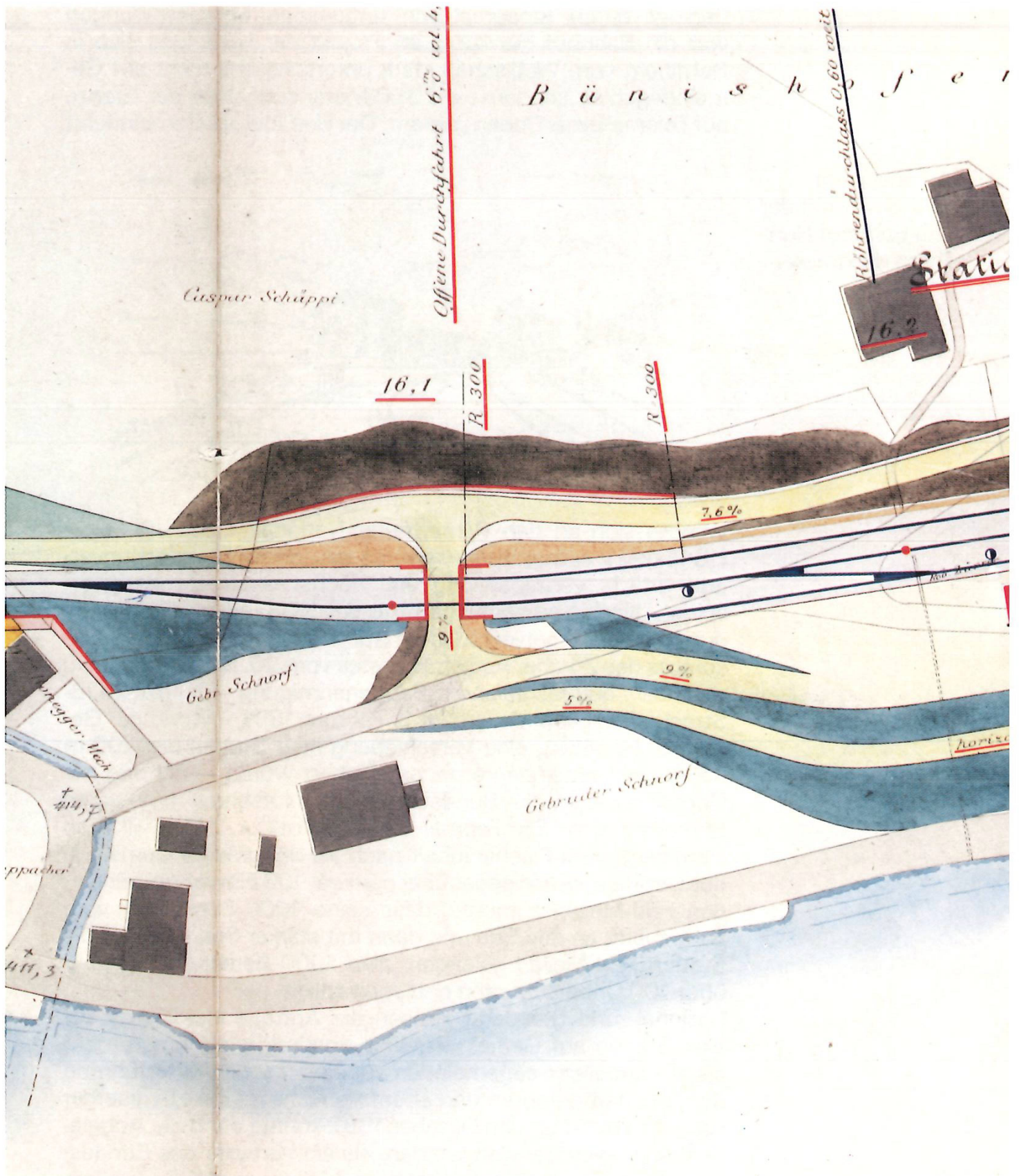
wandte sich an den Winterthurer Nationalrat Ludwig Forrer (1845-1921; später Bundesrat), da ihm dieser Standort unverantwortlich, vertragswidrig und höchst unzweckmässig erschien. Nach Verhandlungen mit der NOB, einem Gutachten durch einen Ingenieur, einem für Herrliberg negativen Beschluss des Zürcher Regierungsrates vom 20. November 1890 und der bundesrätlichen Baugenehmigung für die NOB-Strecke Riesbach-Meilen am 3. Februar 1891 – worin der Gemeinde Herrliberg eine Verschiebung ihrer Station um 200 m näher zur Gemeindegrenze zugesichert wurde –, richtete der Gemeinderat an den Bundesrat einen «Notschrei» (wie es im Schreiben vom 23. Februar 1892 lautet): «...Wie will man Herrliberg, dem Flächeninhalt nach als drittgrösste Gemeinde des Bezirkes Meilen gegenüber dem ca. 100 Einwohner zählenden Feld-Meilen zumuten, dass seine 1000 Einwohner vom Berg zuerst an den See und dann mit starker Steigung auf die Station Feld-Meilen gelangen; also 1000 Berechtigte gegenüber 100 Unberechtigten entsagen sollen...»²¹

National- und Ständerat wiesen die Anträge Herrlibergs auf eine Station auf Gemeindegebiet einstimmig ab, umso mehr als alle anderen Seegemeinden auf eine rasche Weiterführung der Arbeiten drängten und ebenfalls nicht für die Herrliberger Wünsche eintraten. Im Oktober 1892 konnte dann die Angelegenheit soweit geregelt werden, als ein Vertreter des Bundesrats mit den Gemeinden Herrliberg, Meilen, der NOB und dem Kanton Zürich sich zu einer Stationszufahrt von Herrliberg aus einigte, wobei von den Gesamtkosten von 100 000 Franken die NOB 80%, Meilen und Herrliberg je 10% übernahmen.

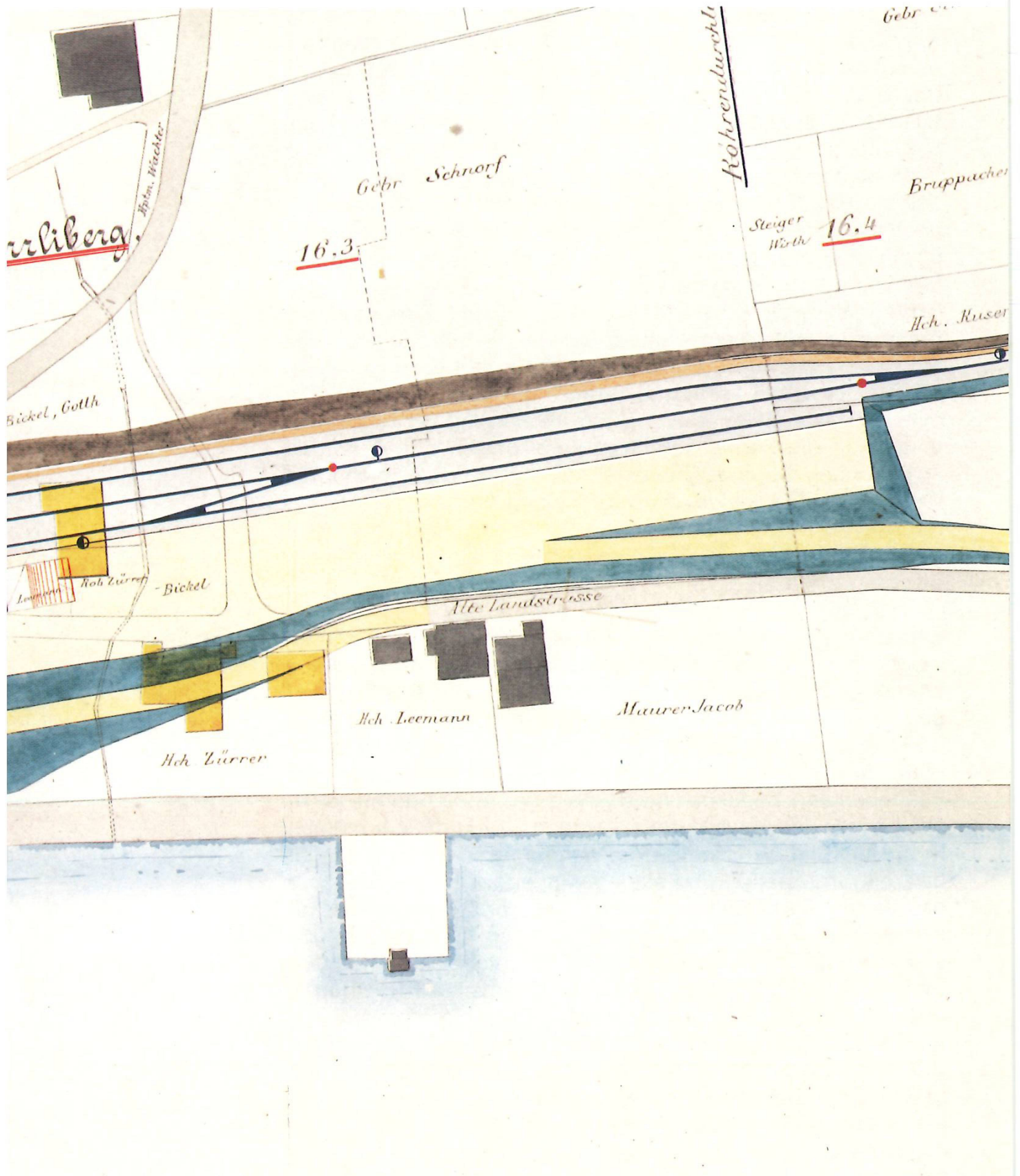
Quer durchs Dorf

In Meilen kam es nicht zu solchen Auseinandersetzungen, Diskussionen in der Gemeinde wurden aber auch da ausgelöst. Noch 1889 erwog die NOB, auf Meilemer Boden auf Wetlis Projekt zurückzukommen. Es existiert

Forts. S. 38



Detail aus dem Projekt zur Neugestaltung der Strassenführung bei der Station Herrliberg–Feldmeilen, aus dem auch der vor dem Bahnbau bestehende Verlauf der Verkehrswege ersichtlich wird. Während die Zürichseebahn zwischen Zürich–Stadelhofen und Rapperswil etliche Streckenabschnitte mit Steigungen bis



zu 7‰ kennt, verläuft sie auf Meilemer Gebiet, was sonst nur auf Bahnhöfen der Fall ist, über längere Strecken völlig eben. Es sind hier auch wenige (und bei Eröffnung waren es noch weniger) Kunstbauten vorhanden, wie ja auch nur ganz vereinzelt Häuserabbrüche nötig waren. Insgesamt ein unproblematischer Streckenabschnitt!

ein Plan (als «Variante» bezeichnet), wonach die Bahnlinie unterhalb der alten Land- (heutigen Dorf-) strasse die Kirchgasse überquerend (wofür einige Häuser hätten weichen müssen, u.a. ein Teil des «Rothauses») in einen Bahnhof am Ort des heutigen Schulhausplatzes (Parkplatz) eingemündet und erst nach der Bergstrasse das heutige Terrain beansprucht hätte.²² Diese Variante wurde bald aufgegeben. Zwangsläufig mit den Vorarbeiten zum Trasseebau (nach definitivem Projekt) erfolgten noch im selben Jahr verschiedene Expropriationen – ein diesbezüglicher Rechtsstreit zog sich bis 1897 hin²³ – sowie Abbrüche und Verlegungen von Scheunen und wenigen Wohnbauten im Bereich der Bahnlinie (z.B. auf dem Baugrund des Bahnhofes Herrliberg–Feldmeilen das Geburtshaus des Schweizerpsalm-Dichters Leonhard Widmer). Ebenso waren für die Gemeinde zahlreiche Strassenkorrekturen nötig. Die meisten davon hatte man in einem Vertrag mit der NOB 1890 festgelegt; die Bahngesellschaft verpflichtete sich darin, die anstehenden Strassenbaukosten zu übernehmen, wobei die Wartung der Gemeinde übertragen wurde.²⁴

Strassenkorrekturen . . .

Betrachtet von Herrliberg bis Dollikon, seien folgende Veränderungen in der Strassenführung registriert: Von Herrliberg aus wurde gänzlich neu eine zum Teil Meilemer Gemeindegebiet beanspruchende Zufahrtsstrasse zur Station Herrliberg–Feldmeilen gebaut. Nördlich der Station wurde die alte, vom Weiler Bünishofen den Berg hinaufführende Bünisstrasse mit einem Bahnübergang bedacht und deshalb das Strassenbett leicht nach Osten verschoben (der Übergang wurde mit der völligen Neugestaltung der Herrliberger Forchstrasse 1968 aufgegeben, die Strassenführung stark verändert). Mit dem Stationsbau wurde die Landstrasse leicht nordwärts korrigiert, damit sie direkt am Bahnhof vorbeiführt (das ältere südliche Teilstück wurde allmählich aufgegeben, sein Verlauf ist heute noch im Gelände erkennbar). Das Haldengässli erhielt einen offenen Durchgang unter dem Geleise ohne Änderung seines Verlaufs. An der Nadelstrasse errichtete man beim Bahnübergang ein Wärterhaus, welches im Gegensatz zum aufgegebenen Übergang heute noch besteht. Eine offene Durchfahrt wurde für den Feldgüetliweg (damals nur «Flurstrasse» benannt), eine gewölbte Unterführung für die Schwabachstrasse errichtet. Aus topographischen Gründen, der Hanglage, musste im Bereich der Einmündung der Schiltstrasse das ursprüngliche Projekt, die Landstrasse unmittelbar vor der besagten Einmündung unter der Bahnlinie durch zu führen, aufgegeben werden. Um die vorgegebene Durchfahrts Höhe der Strasse zu gewährleisten, wurde die Unterführung unmittelbar vor den Gebäuden des herrschaftlichen Landgutes zum Sommervogel im Horn erstellt. Deshalb wendet sich heute die einfach gestaltete Biedermeierschaufassade des 1836 erbauten Ökonomiegebäudes

. . . im Feld . . .

(Trotte; auf den NOB-Plänen fälschlicherweise als Wohnaus bezeichnet) und die Treppe zum Gutshaus hinunter zum Bahndamm statt zur Landstrasse wie es gedacht gewesen wäre.²⁵ Nach dieser Unterführung übernahmen die NOB-Ingenieure das Trasse der Landstrasse für die Bahnlinie, die Strasse selbst erhielt nördlich davon ein neues Bett.

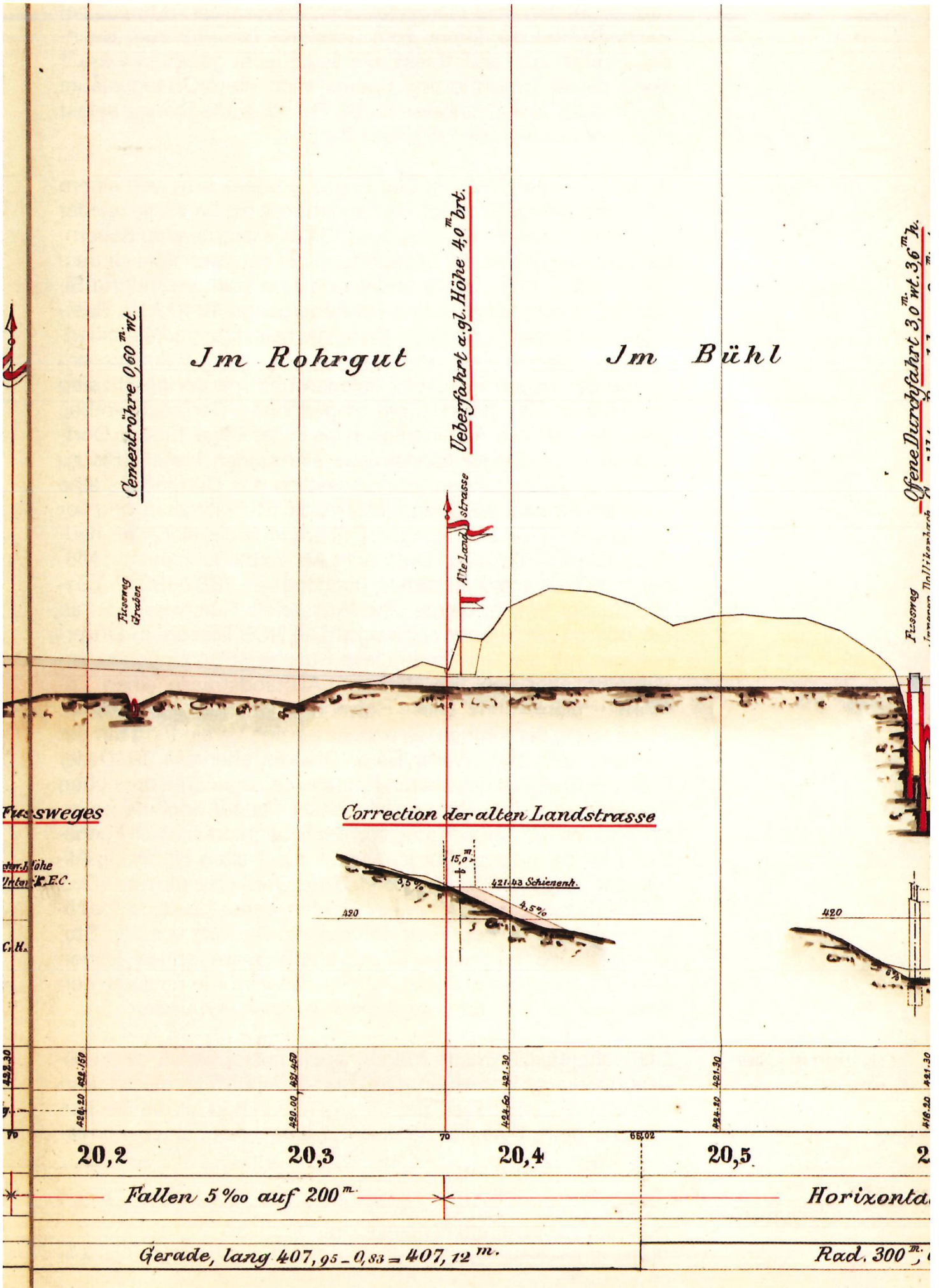
... im Dorf ...

An der Kreuzung mit der Blattengasse überquerte, von einem Wärterhaus beaufsichtigt, die Landstrasse die Bahnlinie wieder und führte dann an den aus dem 18. Jh. stammenden Bauernhäusern gegenüber der Einmündung der heutigen Winkelstrasse ins Dorf hinein. Heute findet sich eine stark veränderte Situation: durch Aufgabe des Bahnübergangs 1940 (das Reststück der Strasse östlich der Bahnlinie heisst heute Seehaldenweg) musste man die Landstrasse nördlich der Bahnlinie, am Rande des neuen Friedhofs, anlegen und mit der gleichzeitig neubauten Burgstrasse am eingedohnten Dorfbach vorbei, unter der Bahnbrücke hindurch in die in der Folge 1953 in Dorfstrasse umbenannte Landstrasse einmünden lassen. Bis zu diesen Umgestaltungen führte westlich des Dorfbaches eine schmale Strasse zur Oberen Mühle, die Mühlestrasse, und vor der Kreuzung mit der Kirchgasse überquerte deutlicher als heute die Obere Brücke den Dorfbach. Als Verbindung mit der Möbelfabrik Borbach (Wasserfels; übrigens von 1887-1892 im Besitz Caspar Wetlis) diente eine Wasserfels-Flurstrasse, die an der oberen Kirchgasse abzweigte. Die NOB liessen im Einvernehmen mit der Gemeinde diese Strasse 1894 eingehen, errichteten aber von der Hoffnung-Allmendstrasse einen Zufahrtsweg zur Fabrik. Diese Hoffnung-Allmendstrasse war die Fortsetzung der Kirchgasse und die einzige Verbindung mit der Allmend und dem Weiler Burg. Obwohl ebenfalls 1940 der Bahnübergang an der oberen Kirchgasse zugunsten der neuen Burgstrasse aufgegeben wurde, ist ihr Verlauf noch heute erkennbar, ab der Abzweigung von der Bruechstrasse «im Fuchsloch» ist die heutige Burgstrasse mit der alten Hoffnung-Allmendstrasse identisch. Im Bereich des Dorfkerns musste 1895 die Landstrasse leicht korrigiert werden, damit sie das selbe Niveau erreichte wie der Bahnhofvorplatz. Die kurz vor dem Stationsgebäude bergwärts führende Kühgasse erhielt keinen Bahnübergang, nördlich der Bahnlinie aber wurde sie durch den Bahnweg mit der Hoffnung-Allmendstrasse verbunden.

... und in Obermeilen

Die Haltengasse (heute Pfannenstielstrasse) erhielt einen Niveauübergang; Unterführungen und einfache Durchlässe wurden an der Bergstrasse, dem Beugenbach und an der Seidengasse erbaut. Eine die Strassenführung verändernde Korrektur

Legende zur folgenden Doppelseite:
Projektausschnitt zur Geländekorrektur für das Bahntrasse in Obermeilen.



Cementröhre 0,60 m. wt.

Im Rohrgut

Im Bühl

Veberfahrt a. gl. Höhe 4,0 brt.

Ofene Durchfahrt 3,0 m. wt. 3,6 m. brt.

Fussweg Graben

Alte Landstrasse

Fussweg

Fussweges

Correction der alten Landstrasse

star. Höhe
Unter R.E.C.

C.H.

422.30
421.50
421.00
420.50
420.00
421.30
421.50
421.30
421.30
421.30
421.30

20,2

20,3

20,4

20,5

2

Fallen 5‰ auf 200 m

Horizonta

Gerade, lang $407,95 - 0,83 = 407,12$ m.

Rad. 300 m

Correction des äussern Dollikerbaches.

Kil. 20 797^m

2,7 ‰

415

Dollikon
f der Waid

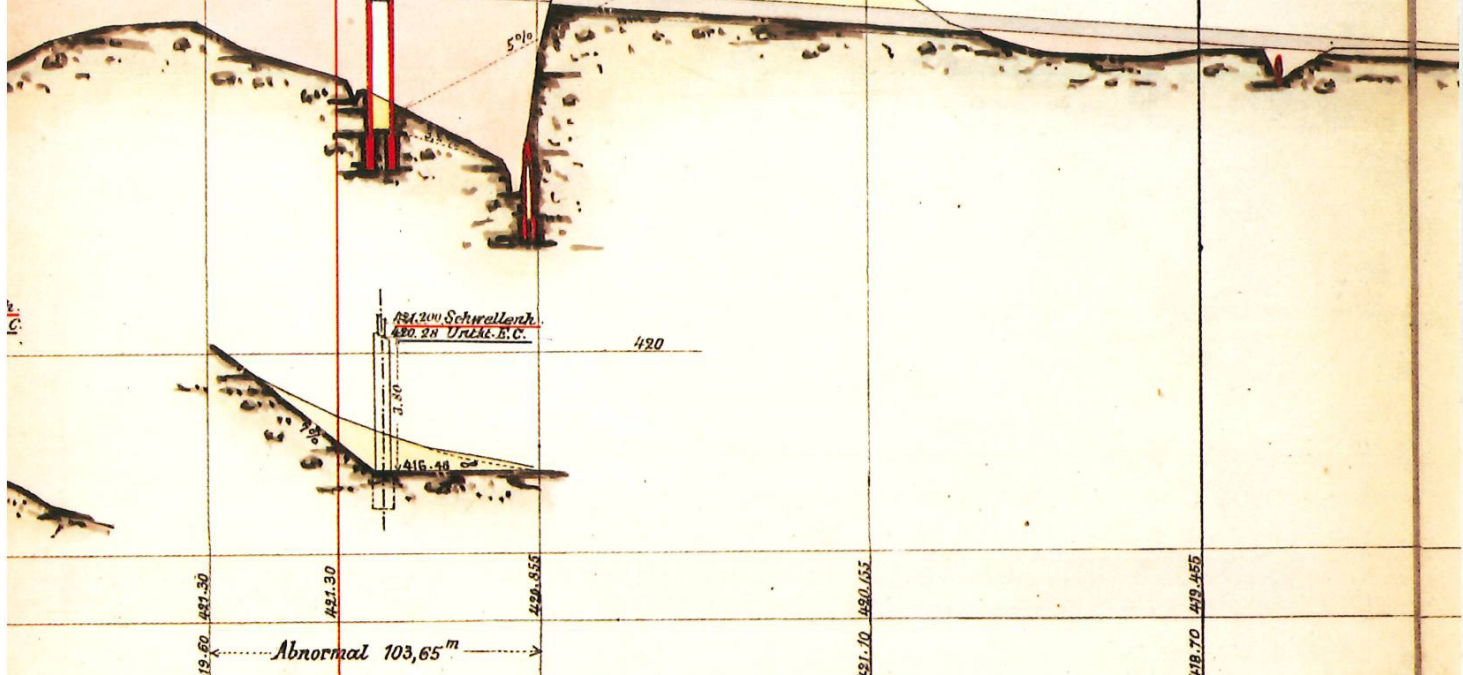
In der Hochwacht

Graben
Waidstrasse
Offene Durchfahrt 50^m wt. 3,8^m h.

Ausserer Dollikerbach
Fressweg
Gewölbter Durchlass 2,5^m wt.

Cementröhre 0,60^m wt.

Graben



421,200 Schwellenk.

420,28 Urkt. B.C.

420

419,60

421,30

40

53,99

20,8 31,435

421,10

420,655

20,9

85,675

418,70

419,455

XI

10^m.

Fallen. 7‰ auf 399 + 3,65 = 402,65^m.

3,97^m.

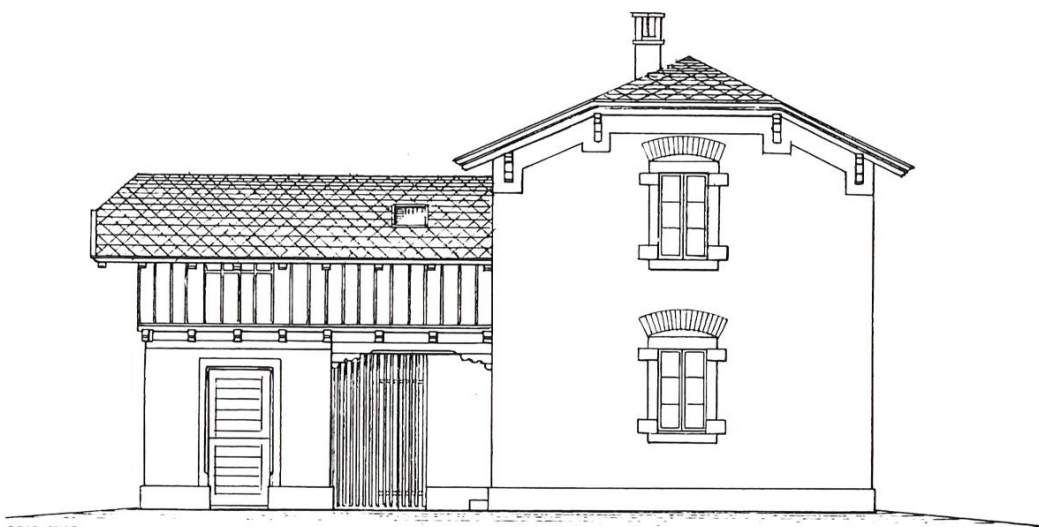
Gerlg. 77,445 + 3,65 = 81,095

Rad. 350^m. lang 154,24^m.

tion erfuhr die Landstrasse in der Schellen und in Dollikon. Statt sie mit einer eigenen Bahnunterführung zu versehen, wurde sie im ersten Fall unterhalb des Bahndamms in die Bergstrasse geleitet (und mit dieser ein Stück weit zusammengelegt), im zweiten Fall in die Weidstrasse (heute Dollikerstrasse) und deshalb nördlich des Bahndamms bis zur alten Fortsetzung nach Uetikon eine neue Zufahrtsstrecke errichtet. Dabei verlor das kurze Strassenstück vom Schwesternheim zum Bahndamm seine Bedeutung und wurde im Juli 1894 anlässlich einer Gemeindeversammlung aufgehoben und den Anwohnern überlassen.

Vollendung und Einweihung

Doch zurück zum Bahnbau. Die 1888 vom Bundesrat beschlossene Frist bis zur vorgesehenen Eröffnung 1892 musste zwar zweimal um ein Jahr verschoben werden – unter anderem verzögerten Rutschungen zwischen Feldbach und Rapperswil die Vollendung –, aber die Arbeiten schritten kontinuierlich voran, 1890 transportmässig noch durch eine »See-
fröörni« begünstigt.



Ansicht der Bahnwärterhäuser an den ehemaligen Bahnübergängen.

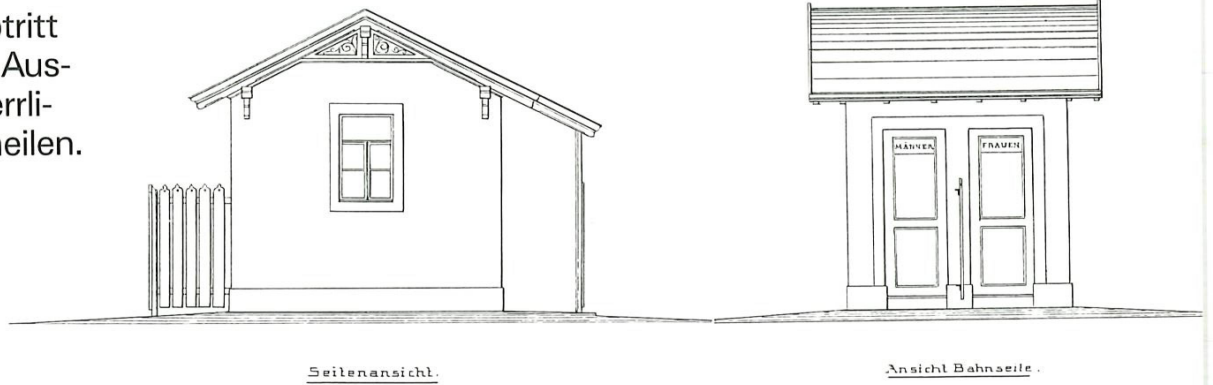
BAHNSEITE

Einer Schrift über «Krankheiten und Unfälle der Arbeiter des Baulooses I der rechtsufrigen Zürichseebahn» von Anton Fetz (1896) ist zu entnehmen, dass während der gesamten Bauzeit von 1889-1894 6311 Arbeiter am Bau beschäftigt waren, davon zwei Drittel Italiener, der Rest Tiroler, Süddeutsche und Schweizer. Erwähnt sind drei Todesopfer (durch Gerüsteinstürze und Tunnelbauten) und «zahlreiche Verletzte».²⁶

Nach einheitlichen, gemäss der Bedeutung der Gemeinde klassierten Plänen des NOB-Architekten *Gustav Wülflke* wurden in den Jahren 1893-94 der ganzen Linie entlang die Stationsbauten errichtet.²⁷ Den gefälligen, aber bescheidenen Typus des Meilemer Bahnhofes («Classe IIIa») fand man ebenso wie den

Stationsbauten

Passagierabtritt
einfachster Aus-
führung, Herrli-
berg–Feldmeilen.

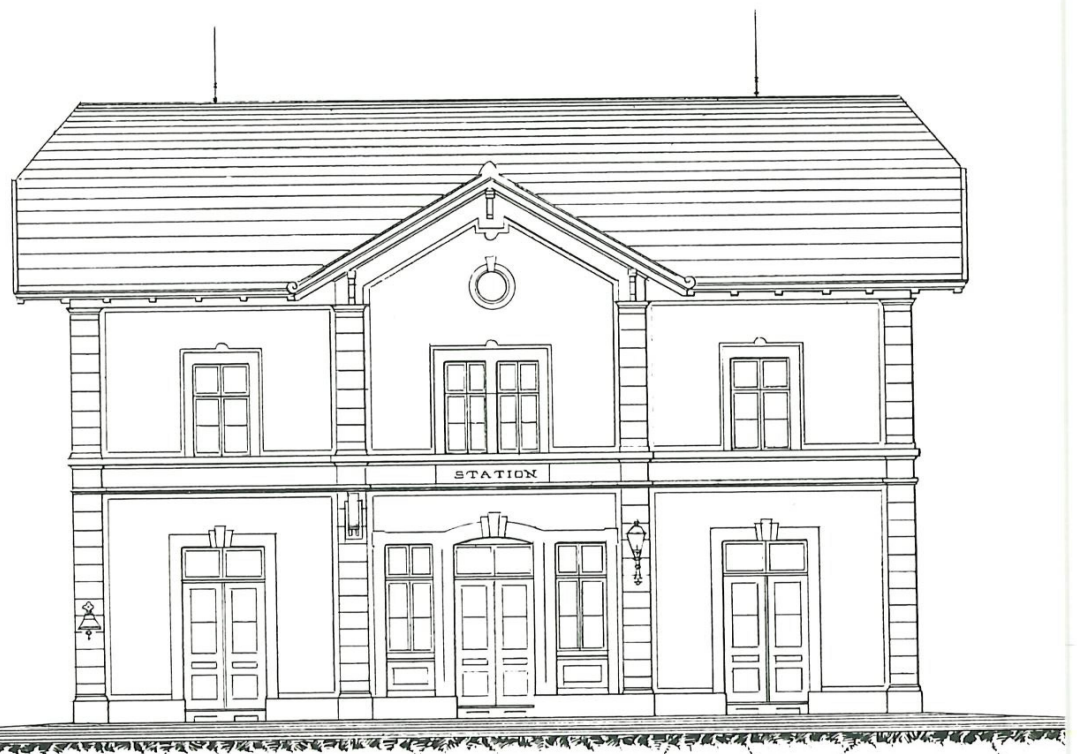


entsprechenden Güterschuppen und den Passagierabtritt, identisch und nur den topographischen Gegebenheiten allenfalls angepasst, auch in den Gemeinden Küsnacht, Männedorf und Stäfa (wobei die Bauten in Küsnacht und Stäfa in den 60er Jahren gestaltlosen Neubauten weichen mussten). Entsprechend wurden konforme Stationsbauten IV. Classe in Zollikon, Erlenbach und Herrliberg erstellt. Für die Wärterhäuser an den Bahnübergängen gab es überhaupt nur einen Typus (desselben Architekten Wülfke); in Meilen findet man , wie erwähnt, noch zwei davon.

Einweihungsfest

Nach der amtlichen Kollaudation (Bauabnahme) am 12. März 1894 fand am 14. März, einem regnerischen Mittwoch, die Einweihung der Bahn durch die Gemeinden und Kantonalbehörden statt.²⁸ Mit dem Dampfer «Concordia» – und damit hatte die Zürichsee-Flotte für den alltäglichen Verkehr und Gütertransport ausgedient – kamen auf Einladung der Stadt Vertreter aller Seegemeinden zum Gabelfrühstück in die Tonhalle, gegen Mittag wurde in Stadelhofen der festlich bekränzte Zug bestiegen, der in jeder Gemeinde mit Festlichkeit, Gedichtvorträ-

Ehemaliger Bahn-
hof Herrliberg–
Feldmeilen
(Bau IV. Classe).



gen, kredenzt Wein und viel Fröhlichkeit empfangen wurde. Das «Volksblatt des Bezirkes Meilen» berichtete in seiner Samstagausgabe vom 17. März 1894:

«Auf der Station Herrliberg fanden sich die Bewohner von Feldmeilen zum festlichen Empfange ein. Sie hatten extra eine Musikgesellschaft von Horgen zur Begrüssung des Festzuges engagiert. Es wurde ebenfalls Ehrenwein und Cigarren verabreicht. In Meilen erfolgte die Begrüssung mit einem gut vorgetragenen Liede durch den Männerchor. Man stieg aus, um die angesagte Rede unseres Herrn Gemeindepräsidenten Amsler anzuhören. Mit gewohnter Meisterschaft löste der wackere Redner seine ihm gestellte Aufgabe und es freute uns von Herzen, ihn einmal auch vor hochgestellten Leuten sprechen zu hören, die nun Gelegenheit hatten, das gewiss seltene Rednertalent unseres geehrten Mitbürgers kennen zu lernen. Donnernder Applaus lohnte den Redner für seine poesiereiche Ansprache. (. . .) Nach Verabreichung eines vorzüglichen Tröpfleins durch Mitglieder des Töchterchores ging's nun wieder vorwärts . . .»

Im Rapperswiler Schwanen fand am Nachmittag das festliche Bankett statt mit einer langen Reihe weiterer Reden, wobei Amsler als Tafelpräsident fungierte. Über die weiteren Festlichkeiten im Dorf berichtete das «Volksblatt» wie folgt: «Wie allorts wurde auch in unserer Gemeinde bei Rückkunft des Festzuges von Rapperswyl festlich illuminirt und Feuerwerke abgebrannt. Dann fand im Löwen eine freie Vereinigung der Einwohnerschaft statt. Männer- und Töchterchor verschönten den Abend mit ihren Weisen und für ein Tänzchen sorgte eine recht gefällige Musik. Herr Präsident Amsler schilderte in kurzer und bündiger Weise die Geschichte der Eisenbahn. Herr Filialverwalter Leemann brachte sein Hoch dem einträchtigen Wirken der ganzen Einwohnerschaft für die Hebung unseres Gemeindegewesens. Herr Kantonsrath Rämman dankte dem Eisenbahnkomite für seine nun so glücklich gelöste Aufgabe. Herr Fürsprech Hirzel brachte sein Hoch der Dampfkraft des Wassers und – des Weines. Herr Notar Schreiber toastirte auf die nun in den Ruhestand versetzten Schiffsleute. Herr Fürsprech Wettstein auf das mit morgen in Thätigkeit tretende Eisenbahnpersonal und Buchdrucker Ebner auf die Jungfrauen, die heute an allen Stationen den Ehrenwein kredenzt.»

Während ganz Feldmeilen mitgefeiert haben soll – das Sprüchlein an der Bahnhoffassade wurde sogar von der Zürcher «Freitags-Zeitung» lobend zitiert: «Mit vieler Mühe und mit grossen Sorgen ist unsere Bahn geborgen; /Es möge Glück und Wohlergehn/Durch sie dem ganzen Land erstehn»²⁹ – hängten die Herrliberger – da zur Entfernung der Station von der Gemeindegrenze auch noch eine ihnen unwürdig erscheinende Benennung «Herrliberg–Feldmeilen» ihren Zorn erweckte – schwarze Fahnen und Flaggen an der Bahnlinie auf, und von einer Stützmauer im Unter-Grüt streckten zwei «wüste Bööggen» dem Zug ihre Zungen heraus. Während abends manche Gemeinden mit Fackeln und bengalischen Feuern ihre Bahnhöfe schmück-

Protest der
Herrliberger

ten, beleuchtete man in Herrliberg diese «Bööggen» mit in Petrol getränkten Torfstücken und legte Steine auf das Geleise. Brennende Torfstücke und Steine wurden auch gegen den vorbeifahrenden Zug geschleudert, wobei ein paar Scheiben zerbrachen. Es kam zu einer gerichtlichen Untersuchung, drei ermittelte Täter wurden mit Gefängnis und einem Schadenersatz von 7 Franken bestraft.³⁰

Der *fahrplanmässige Bahnbetrieb* wurde am folgenden Tag aufgenommen; von Stadelhofen und Rapperswil verkehrten täglich je acht Züge, an welche ein Dampfschiff-Querfahrten-Plan angeschlossen war.³¹ Das noch unfertige Teilstück Stadelhofen-Hauptbahnhof wurde ein halbes Jahr später seiner Bestimmung übergeben. Der Bau hatte sich hier verzögert, als die 1875/76 begonnenen Tunnelarbeiten nicht mehr weitergeführt werden konnten, da inzwischen gebaute Quartiere (z.B. die Rämistrasse) dies verunmöglichten und so die Strecke neu geplant und in einem weiteren Bogen in den Bahnhof eingeführt werden musste.

Die Initianten der Bahn sahen sich nicht getäuscht, schon bald war sie ein florierendes Unternehmen, woraus den Seegemeinden einige Veränderungen erwuchsen.

Die Bahnhofstrasse

Die wichtigste bauliche Folge des Bahnbaus für den Meilemer Dorfkern war die Erstellung der Bahnhofstrasse – wie in anderen Dörfern am See (z.B. Erlenbach) auch. Primär als Verbindungsstrasse von der Seestrasse in Hofstetten und dem neuen Bahnhof gedacht, war sie auch ein Zugeständnis an den Wunsch der Gemeinde, mit dem Bahnbau sich bevölkerungszahlenmässig aufzuschwingen.

In der Gemeindeversammlung vom 18. September 1895 wurde ein solcher Bau nach den bereits 1892 erstellten Plänen des Ingenieurs Unmuth in der Enge beschlossen.³² Westlich des barocken Seehofes zweigt die Bahnhofstrasse ab, planmässig gerade angelegt, den Neuweg (die Schulhausstrasse) beim Bauernhaus Schulhausstrasse 42 (erbaut um 1780; ehemalige Papeterie Wegmann) kreuzend, steigt leicht zum Bahnhofvorplatz auf, dessen Fassade allerdings nicht als symmetrisch-dominanten Abschluss dient (wie es in ganz anderen Massstäben an der Zürcher Bahnhofstrasse der Fall ist), da das Stationsgebäude sich dazu zu bescheiden gibt.

In typisch gründerzeitlicher Serienarchitektur, wie man sie in vielen industrialisierten Gebieten Europas findet, städtische Mietshäuser im kleinen nachbildend, wurde dann in den folgenden Jahren die Randbebauung erbaut: Bahnhofstrasse 28 (heute Uhren- und Bijouteriegeschäft Meilener Zyt) und 34 (Hollenweger & Co. Heizung, Sanitär, Ingenieurbüro) noch 1895, ebenso das Restaurant Bahnhof Nr. 39 (allerdings 1927 aufgestockt), Nr. 22 (heute Mode Hess) 1898, Nr. 18 (heute Tomy Büchler Wohnen) und 23 (abgebrochen, heute Kantonal-

bank) 1900, Nr. 35 (heute Bauamt) 1901, das dazugehörnde Haus Dorfstrasse 110 («Zum Eisenhof» Eisenhandlung Baumann) 1904, Nr. 19 (heute Coiffeur Müller) 1905 und die Nr. 10 (Volksbank) und 11 (lange Jahre Praxis Dr. med. Hans Aeberly) erst 1926 und 1950. Zwar herrschte kein einheitlicher Plan vor, aber die verschiedenen Architekten schufen mit den auf eine bauliche Einheit zielenden Baubestimmungen der Gemeinde ein ansehnliches Ensemble, das als Zeugnis der Zeit erhaltenswert gewesen wäre. Leider aber wurde die Baugruppe in jüngster Zeit durch unverhältnismässige Ladeneinbauten und vor allem durch den die alte Bausubstanz mit ihrem kleinteiligen, harmonischen Massstab in keiner Weise berücksichtigenden



Bahnhofstrasse von der Dorfstrasse aus, um 1920.

Neubau der Zürcher Kantonalbank auf den Grundstücken Bahnhofstrasse 23 und 29 (hier Vorgängerbau von 1907) zerstört.

Mit dem Bau der Häuser an der Bahnhofstrasse wurde in Meilen zum ersten Mal in solch geschlossener Weise der über mehrere Jahrhunderte im wesentlichen beibehaltene Typus des Zürichsee-Bauernhauses und damit die ganze bäuerlich-gewerblich geprägte Siedlungsstruktur aufgegeben. Reine Wohn- und Geschäftshäuser sind hier entstanden. Zudem verkehrte von 1903-1931 auf der Bahnhofstrasse die Wetzikon-Meilen-Bahn, was das Bild einer typisch gründerzeitlichen Vorstadt-Strasse zusätzlich unterstrich. Im übrigen Gemeindegebiet entstanden nahe der Bahnlinie kleinere und auch grössere Gewerbebetriebe, so z.B. 1897 die Weine- Konservenfabrik als Vorgängerin der heutigen Produktions AG der Migros. Neue Erwerbsquellen öffnete der Industrialismus, der Weinanbau reduzierte sich zugunsten neuen Baulandes. Die Einwohnerzahl hat sich seit 1900 mehr als verdreifacht.

Der Auslöser für diese grundsätzlichen baulichen, wirtschaftlichen und bevölkerungsmässigen Änderungen war die Erschliessung Meilens durch den Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn.



Anmerkungen

Eine unterhaltsame Übersicht über die Geschichte der rechtsufrigen Zürichseebahn findet sich im Heft «Aus den Annalen der Rechtsufrigen» von Werner Neuhaus, herausgegeben als Separatdruck der Zürichsee-Zeitung Stäfa 1986.

- 1) Die Originalpläne befinden sich heute im Staatsarchiv des Kantons Zürich (S 226–231).
- 2) Anschaulich wird die «Marktschiff-Zeit» geschildert in: Hans Frey, «Es huupet, s'Märtschiff chunt», Stäfa 1982.
- 3) Erschienen nur mit Angabe der Initialen des Verfassers 1862 bei den Gebrüdern Gull in Stäfa.
- 4) Publiziert im Oktober 1863 unter dem Titel: «Die vereinigten Gemeinderäthe und gemeinnützigen Gesellschaften von Neumünster an die Einwohner der Gemeinde».
- 5) Abdruck der Statuten der Gründungsgesellschaft (wie auch späteren wichtigen Verträgen und Beschlüssen) in: «Protokollauszüge» (zur rechtsufrigen Bahngeschichte), erschienen bei den Gebr. Gull in Stäfa 1881.
- 6) Vollständige Aufzählung des Vorstandes im «Wochenblatt des Bezirkes Meilen» vom Mittwoch, dem 3. Mai 1871.
- 7) «Beleuchtung des Eisenbahn-Projektes Zürich-Rapperswil rechtes Ufer», erschienen bei den Gebr. Gull in Stäfa.
- 8) In der Folge von Wetlis Projekt wurde man sich erstmals der landschaftlich schönen Lage der Stadt am See bewusst – indirekt löste damit Wetli den Bau der Quaianlagen aus (siehe: Roman G. Schönauer, «Von der Stadt am Fluss zur Stadt am See – 100 Jahre Zürcher Quaianlagen, Zürich 1987).
- 9) Diese Bezeichnungen sind Wetlis Schrift entnommen (siehe Anm. 7).
- 10) Unter anderen war Mitglied Stadttingenieur Arnold Bürkli-Ziegler (1833–1894), der im Auftrag des «Actionscomité» 1873 in einer ausführlichen Schrift Wetlis Projekt kritisierte und eigene Vorschläge für eine Trasseführung vorbrachte, die 1874 im Projekt der NOB verwendet wurden.
- 11) Zitiert aus: «Anträge an die am 3. Mai (1873) stattfindende Eisenbahn-Versammlung in der Tonhalle».
- 12) Zitiert aus der nach der Versammlung gedruckten Rede Brennwalds («Bericht über den Stand des rechtsufrigen Eisenbahn-Projektes Zürich-Rapperswil»).
- 13) Gemeindeversammlungsprotokoll vom 20. April 1873, Gemeindearchiv Meilen (GAM).
- 14) Die Verzichterklärung wurde von Wilhelm Napier in Frankfurt/M. am 7. Juni 1874 unterschrieben – also erst nach dem neuen Vertragsabschluss mit der NOB.
- 15) Gemeindeversammlungsprotokoll vom 13. Juli 1873 und Dankeschreiben des Gemeinderates an Zollinger; GAM.
- 16) A. Memminger, «Strasseneisenbahn mit besonderer Beziehung auf die rechtsufrige Zürichseebahn» (Vortrag, «gehalten in einem Kreise von Interessenten», gedruckt bei J. Franz & Co. Zürich 1877).
- 17) Gemeindeversammlungsprotokoll vom 27. März 1881, GAM.
- 18) Gemeindeversammlungsprotokoll vom 30. Dezember 1888, GAM.
- 19) Nach: Ernst Pfenninger, «Die Einwohner der Gemeinde Meilen», HB 1961.
- 20) Die Originalpläne befinden sich im Archiv der NOB, heute Archiv der Kreisdirektion III der SBB in Zürich.
- 21) Zitiert nach dem Abdruck des besagten Briefes in: «Geschichte der Gemeinde Herrliberg», 1980, III. Teil von Fritz Hauswirth S. 334f.
- 22) vgl. Anm. 20.

- 23) Akte im Archiv der NOB, vgl. Anm. 20.
- 24) Gemeindeversammlungsprotokoll vom 9. März 1890 samt Entwurf zum ausgeführten Vertrag mit der NOB.
- 25) vgl. dazu: A. Frey-Wyssling, «Vom 'Horn' zum 'Kreuzplatz'», HB 1981.
- 26) Dissertation der medizinischen Fakultät der Universität Zürich 1896.
- 27) wie Anm. 20.
- 28) Ein ausführlicher Bericht von Samuel Zurlaube (Redaktor an der Freitagszeitung) wurde als Separatdruck der Freitagszeitung vom 16. März 1894 kurz danach zusammen mit einem beschreibenden Reiseführer für die Rechtsufrige im Verlag Burger und Hofer Zürich herausgegeben.
- 29) In der Freitagszeitung vom 16. März 1894.
- 30) Geschichte der Gemeinde Herrliberg S. 337.
- 31) Der erste Fahrplan war im «Volksblatt des Bezirkes Meilen» vom Samstag, dem 17. März 1894 abgedruckt.
- 32) Gemeindeversammlungsprotokoll vom 18. September 1895, GAM.

Weitere Quellen im:

- Staatsarchiv des Kantons Zürich.
- Archiv der NOB im Archiv der Kreisdirektion III der SBB in Zürich.
- Zeitungsarchiv der Zentralbibliothek Zürich.

Für vielseitige Hilfe und Unterstützung danke ich Herrn Dr. P. Kummer (u.a. für die Auszüge aus den Gemeindeversammlungsprotokollen), Herrn R. Bader im Archiv der Kreisdirektion III und Herrn M. Gatti und Mitarbeitern des Bau- und Vermessungsamtes Meilen.

Solche Vignetten schmückten die Inseratenseiten von Zürcher Geschäften im Meilemer «Volksblatt» 1916. In der Tat musste früher vieles in Zürich eingekauft werden.



Aus der Bauchronik des Bahnhofs Meilen nach 1894

Zg/Km

- 1903 Nach erster Erweiterung der Gleisanlagen Eröffnung der Wetzikon–Meilen-Bahn
- 1918 Erster Bahnhofkiosk
- 1926 Aufnahme des elektrifizierten Betriebs
- nach 1926: erste Personenunterführung Pfannenstielstrasse
- 1941 Personenunterführung Kirchgasse
- 1950 Betriebseinstellung WMB
- 1956 Personenunterführung Kühgasse
- 1968 Einführung des S-Bahn-Betriebs
- 1974 Erweiterung der Gleisanlage nach Osten