

Erinnerungen an die Wetzikon - Meilen-Bahn (WMB)

Vielen Leuten ist heute unbekannt, dass im Zürcher Oberland es einst einige schmalspurige Trambahnen gab – nicht verwunderlich, sie sind längst verschwunden! Der einzige Überrest stellt allerdings die Forchbahn dar, welche die Stadt Zürich via Forch mit den Ortschaften Egg und Esslingen verbindet. Die Forchbahn ist heute eine wichtige und modern ausgebaute Vorortsbahn geworden welche nicht mehr wegzudenken ist. An ihrem Endpunkt war jedoch damals der Bahnbetrieb noch nicht zu Ende. Von dort aus konnte mit der Uster – Oetwil-Bahn (UOe) einerseits Uster und andererseits via Langholz entweder Wetzikon oder Meilen mit der Wetzikon - Meilen - Bahn (WMB) erreicht werden. Die beiden Bahnen wurden Ende der 1940er – Jahren stillgelegt und durch einen Autobusbetrieb ersetzt. In einem ersten Teil sollen einige Erinnerungen an die WMB dargestellt werden.

HANS BODMER

Mit der Eröffnung der WMB am 1. Oktober 1903 erfüllte sich ein lange gehegter Traum einer Verbindung zwischen dem Zürcher Oberland hinüber zum Zürichsee. Nicht weniger als vier verschiedene Bahnprojekte waren in dieser Zeit entstanden bis man sich auf eine elektrische Schmalspurbahn einigen konnte. Elektrische Schmalspurbahnen gab es zu jener Zeit noch recht wenige in der Schweiz. Am 24. April 1900 wurde eine Aktiengesellschaft gegründet, wobei die Firma Brown Boveri & Cie, Baden (BBC) verpflichtet wurde, die Bahn zu bauen. BBC sollte die Pläne bis in den Herbst 1900 prüfen, doch die Antwort war, dass die Fristen zu kurz wären und die Pläne seien zu spät ein-

Bild Seite 17:

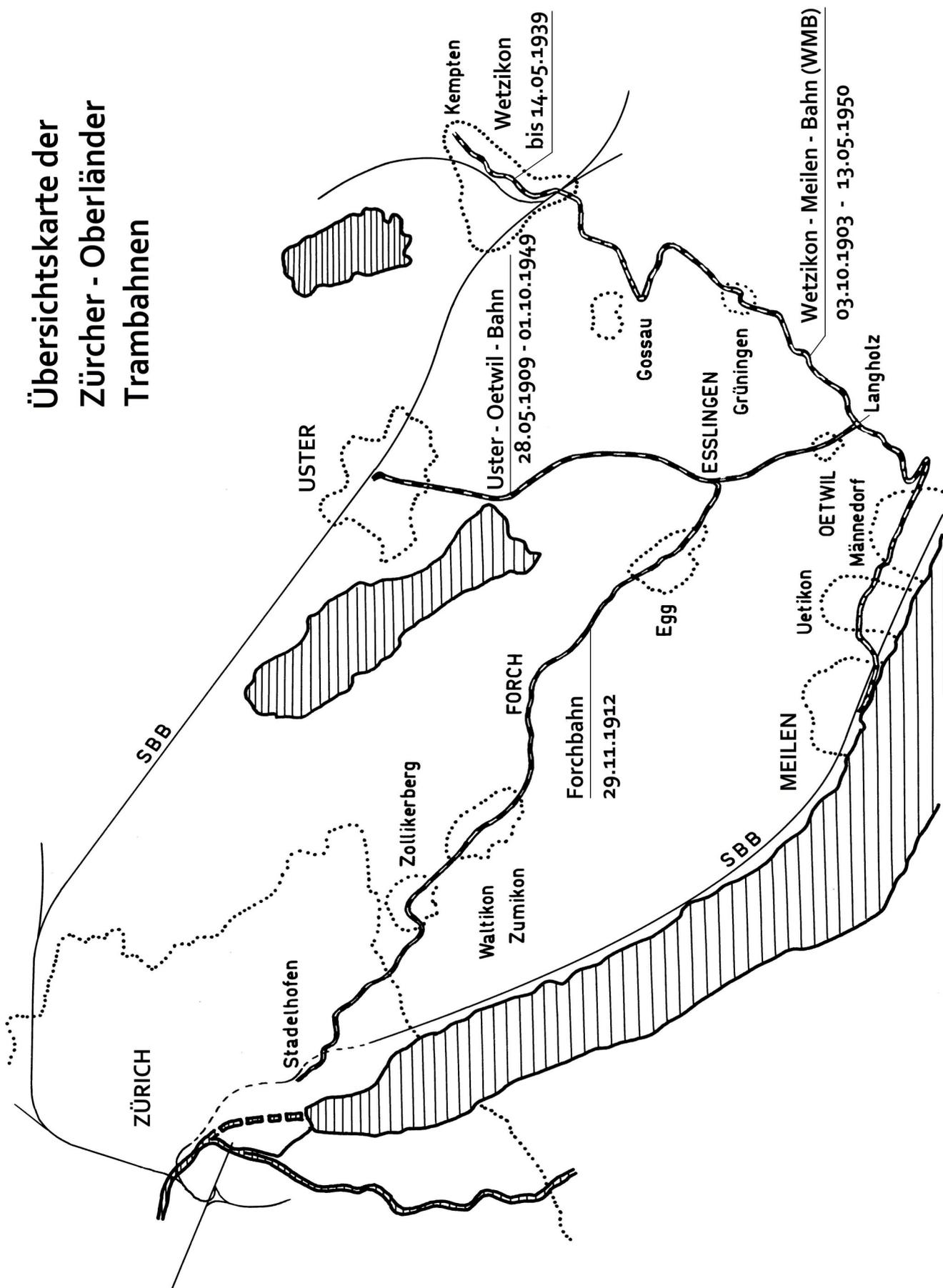
100 Jahre Tram nach St. Jakob: Jubiläumsfahrt mit Be 2/2 156 mit Sommerwagen C2 281 am Aeschensplatz. Foto: Hans Bodmer, Gossau ZH

gereicht worden. Aus diesem und anderen Gründen trat BBC aus dem Vertrag zurück. Mutig entschied man sich, das Projekt in eigener Regie weiterzuführen und holte Offerten anderer Unternehmungen ein. Dies umso mehr, da der Kanton und die betroffenen Gemeinden bereit waren den Bahnbau zügig voranzutreiben. Im Juli 1902 begannen die Bauarbeiten der 22,5 km langen Bahnstrecke, wobei etliche Strassenabschnitte auf 6 m verbreitert werden mussten. Die Bauarbeiten kamen zügig voran, sodass die Kollaudation am 28. und 29. September 1903 erfolgen konnten.

Das gesamte Rollmaterial lieferte die Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen am Rhf. (SIG) und die Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren (SWS). Für die elektrische Ausrüstung der Fahrzeuge und festen Anlagen wurde die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) betraut. Baugleiche Fahrzeuge erhielt die ebenfalls 1903 eröffnete Trogenerbahn (TB). Bezüglich der Stromversorgung war man sich einig geworden, diese nicht selber zu erzeugen, sondern diese aus dem Kraftwerk Beznau in Form von Drehstrom 25'000 V / 50 Hertz zu beziehen. In der Unterstation Grüningen benötigte man zwei 160 kVA-Transformatoren, mit denen die Spannung auf 460 V reduziert wurde. Mit dieser Spannung wurden zwei rotierende Umformermaschinen betrieben welche einen Gleichstrom von 750 V ins Fahrleitungsnetz der WMB speisten. Parallel dazu diente eine Pufferbatterie mit 376 Elementen, welche es ermöglichte die Bahn zwei Stunden ohne Umformerbetrieb fahren zu lassen. Die Umformeranlage lieferte BBC.

Die Fahrleitungsanlage war ursprünglich für Rollenstromabnehmer gebaut, der Fahrdraht von 90 mm² Querschnitt war in der Regel in 6,4 m über der Gleismitte an eisernen Auslegern befestigt welche an einbetonierten Holzmasten angebracht waren. Zwei Freileitungen

Übersichtskarte der
Zürcher - Oberländer
Trambahnen



Zürcher Oberländer Trambahnen

von 180 mm² Querschnitt führten von Grüningen aus nach Meilen und Wetzikon und sorgten für eine einwandfreie Stromversorgung der Bahn.

Die Stromabnahme für die Fahrzeuge erfolgte anfänglich mit Rollenstromabnehmer. Ab 1921 wurden diese durch Lyrabügel ersetzt und die Fahrleitungsanlagen dazu angepasst. Für den Oberbau verwendete man Vignolschienen mit einem Metergewicht von 25 kg und Rillenschienen zu 30,5 kg pro Laufmeter. Alle 12 m langen Schienen waren auf Eisenschwellen verlegt. Der Unterbau bestand aus einer 15 cm starken Bruchsteinunterlage und darüber einer 15 cm dicken Kiesschicht. Die Weichen waren als einzungige Federweichen ausgeführt, wobei diese auch von Hand gestellt werden konnten.

Für Revisionen und Unterhaltsarbeiten am Rollmaterial wurde in Grüningen ein dreigleisiges Depot / Werkstätte – Gebäude mit Unterhaltsgruben errichtet. Zum geschützten Abstellen von Fahrzeugen dienten in Meilen und Wetzikon zweigleisige Remisen.

Die Streckenführung

Die eigentliche Überlandstrecke begann beim SBB-Bahnhof Wetzikon, wobei kurz nach dem Bahnhof auf einer eisernen Brücke die Glattalbahn Zürich – Uster – Rapperswil überquert wurde. Entlang der Strasse führte das Geleise nach Grüt und über Grünau und dem Berghof nach Gossau hinunter. Die Strecke führte dort durch eine reizvolle Gegend vorbei am Isertweiher. In Gossau-Berg befuhr die WMB nach dem noch heute erhaltenen Bahnhof eine starke Linkskurve vorbei an der Kirche von Gossau, um dann nach kurzer Fahrt die Station Ottikon zu erreichen. Weiterhin entlang der Strasse erreichte die Bahn eines der Zürcher Landstädtchen Grüningen. Die Ortsdurchfahrt war dort äusserst eng und führte an Schloss und Kirche vorbei zur Station Grüningen, wo sich auch das Depot, Werkstätte und Direktion der WMB befanden. Kurz nach Binzikon verliess die WMB die Strasse im Heispiel, um auf eigenem Trassé die dortige Strassenkurve zu umgehen. Es folgten die Weiler Holzhausen

und Willikon und schliesslich erreichte man das Langholz. In dieser verlassenen Gegend befand sich die Umsteigestation mit Gleisverbindung zwischen der WMB und UOe. Nach dem Langholz steigt die Strecke weiter an bis zur Passhöhe im Mühlehölzli wo man einen Ausblick auf den Zürichsee und in die Alpen geniessen kann. Dort bog die WMB nach rechts auf ein längeres Stück mit Eigentrasse ab und schlängelte sich durch die Allenbergkurven hinunter um schliesslich die Station Männedorf-Auf Dorf zu erreichen. Bahndammabschnitte sind dort heute noch zu erkennen. Entlang der Tramstrasse strebte nun weiter die WMB in Richtung Uetikon. Bevor die Bahn die Seestrasse erreichte, musste noch die enge und gefährliche Unterführung der rechtsufrigen Zürichseebahn Zürich - Meilen - Rapperswil bewältigt werden. Entlang der Seestrasse erreichte dann die WMB den SBB-Bahnhof Meilen. Dort führte die Bahn bis ins zum 3. Oktober 1931 noch hinunter zur Schifflande in Meilen. Auch am anderen Ende der WMB in Wetzikon führte bis 1939 ein Trambetrieb zum «Ochsen» in Oberwetzikon (Kempten).

Der Bahnbetrieb im Laufe der Zeit

Die Frequenzen entwickelten sich in den Jahren des 1. Weltkrieges recht gut. Die WMB hatte den Vorteil des elektrischen Betriebes und musste den Fahrplan wegen der damaligen Kohleknappheit kaum einschränken. Im Jahr 1920 beförderte die Bahn 532'345 Personen, wobei zu diesem Zeitpunkt bereits der Höchststand erreicht wurde. Die Wirtschaftskrise und die Autokonkurrenz machte sich gegen Ende der 1920er-Jahre immer mehr bemerkbar. Bald fielen auch verschiedene Unterhaltsarbeiten an welche zu Buche schlugen. So mussten vielfach angefaulte Holzmasten durch neue ersetzt werden. Auch der Gleisunterhalt erforderte immer wieder umfangreiche Reparaturen. Damals hinterliess das Trämli, auf den noch ungeteerten Strassen bei trockener Witterung, immer eine Staubwolke hinterher. Im Jahr 1940 beförderte die WMB nur noch 225'973 Fahrgäste und erreichte so den Tiefenrekord.

Fortsetzung auf Seite 24

Zürcher Oberländer Trambahnen



Grünigen war der Standort der Direktion und Depotanlagen der WMB.

Auf dem Bild die Triebwagen CFe 4/4 3, Ce 2/2 12 und 14 und im Hintergrund beim Depot der Ce 2/2 11.

Aufnahme: Slg. H. Bodmer, Gossau ZH



Wetzikon zur Zeit der Eröffnung im Jahr 1903. Die Fahrzeuge sind noch mit Rollenstromabnehmer ausgerüstet. Vorne der Ce 2/2 12 und hinten der CFe 4/4 2.

Aufnahme: Slg. H. Bodmer, Gossau ZH

Unten: Linienentwicklung der WMB im Allenberg.



Zürcher Oberländer Trambahnen

Bereits 1932 befasste man sich mit einer Umstellung der Bahn auf Autobus- bzw. Trolleybusbetrieb, wie dies auch bei manchen anderen Überlandbahnen in der Schweiz üblich war. Namentlich der Trambetrieb Wetzikon – Kempton gab wegen dem schlechten Schienenzustand Anlass zu Diskussionen. Am 14. Mai 1939 wurde dieser Trambetrieb eingestellt. Die Wetziker Firma Franz Brozincvic & Cie. lieferte dazu zwei Autobusse an die WMB. 1941 mussten diese Autobusse mit einer Holzvergasungsanlage betrieben werden und nachts ab dem 7. November 1940 mussten Bahn und Bus verdunkelt mit reduzierter Geschwindigkeit verkehren.

Während der ganzen Betriebszeit betrug der Personalbestand rund 35 Angestellte. Unregelmässigkeiten, Betriebsstörungen oder gar Unfälle waren auch bei der WMB unvermeidbar. Anfänglich waren es Fussgänger und Fuhrwerke, welche sich noch nicht so recht an das neue Verkehrsmittel gewohnt haben. Später mit zunehmendem Automobilverkehr gab es Zwischenfälle mit dem Privatverkehr.

Am 21. Januar 1910 versagte die Stromversorgung, ausgelöst durch heftige Schneefälle. Im Juni 1932 entgleiste wegen schlechtem Gleiszustand in Oberhof bei Grüningen der Motorwagen Ce 2/2 12 und kippte um. Vom 1. – 3. Februar 1942 sorgten wiederum heftige Schneefälle für die Lahmlegung der WMB praktisch auf der ganzen Strecke. Am 1. August 1947 ereignete sich in Gossau ein tragischer Unfall mit zwei Frauen. Trotz Abgabe eines Warnsignals beachteten die beiden das Herannahen des Zuges nicht. Trotz Schnellbremsung konnte das Unglück nicht verhindert werden, eine der Frauen verlor dabei ihr Leben. Am 3. November 1949 stürzte im Mühlehölzli beim Weiden eine Kuh in einen ein Meter tiefen Schacht und musste daraufhin notgeschlachtet werden. Seinerzeit erstellte die WMB diesen Entwässerungsschacht und verschloss diesen mit einem Holzdeckel der jedoch im Laufe der Jahre morsch geworden ist. 1950 bezahlte die WMB Fr. 133.35 Entschädigung für die verunfallte Kuh.

Ergänzungshalber sei noch zu erwähnen, dass es zwischen 1912 und 1949 ein zusammenhängendes Schmalspurnetz von rund 130 km Länge vom Aargau bis ins Zürcher Oberland gab. Durch die folgenden Unternehmungen war dies möglich:

- Bremgarten – Dietikon – Bahn; BD (Wohlen – Dietikon)
- Limmattal-Strassenbahn; LSB (Dietikon – Schlieren – Altstetten)
- Städtische Strassenbahn Zürich; StStZ (Altstetten – Bellevue – Stadelhofen)
- Forchbahn; FB (Stadelhofen – Forch – Esslingen)

Nach dem 2. Weltkrieg erhielt die WMB von der kantonalen Finanzdirektion ein Gutachten, der den Ersatz der Bahn durch einen Autobusbetrieb vorsah. Es herrschte die Ansicht, dass Strassenbahnen mit ihren Gleisanlagen den Automobilverkehr nur behindern würden. Der Kostenaufwand zur Sanierung der WMB wurde auf 1,3 Mio. Franken beziffert. Dazu kam ein jährliches Defizit von 40'000 Franken. Ein Busbetrieb würde lediglich ein Defizit von 50'000 Franken erwirtschaften. Dies war der Grund, dass der Verwaltungsrat bereits 1943 beschloss die WMB aufzuheben und durch Autobusse zu ersetzen. Damit war der Niedergang der WMB besiegelt. Die betroffenen Gemeinden waren jedoch überhaupt nicht einverstanden aber im Jahr 1945 wurden dann die Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland (VZO) gegründet. An den Anlagen sowie am Rollmaterial der WMB wurde seither nur noch das notwendigste unterhalten, sodass diese zusehends verlotterten. Am 26. Mai 1946 stimmte das Zürcher Volk mit 65'957 Ja gegen 44'183 Nein deutlich der Reorganisation der Zürcher Oberländer Bahnen zu und versetzten so den drei Bahnen, der WMB, UOe und der normalspurigen, dampfbetriebenen Uerikon – Bauma – Bahn (UeBB) den Todesstoss. Die Forchbahn war von dieser Entscheidung nicht betroffen obwohl auch dort Stimmen für eine Umstellung auf Autobus in den 1950er-Jahren unüberhörbar war.

Bild Seite 22/23: Be 4/6 639+644 bei der Bettingerstrasse am 23.04.2015; Foto Dominik Madörin

Zürcher Oberländer Trambahnen

Am Samstag 13. Mai 1950 fuhr die WMB unter reger Anteilnahme der Bevölkerung zum letzten Mal von Wetzikon nach Meilen. Die Stationsgebäude wurden an die Gemeinden verkauft und erinnern noch heute an den Bahnbetrieb. Vierterorts wurden die Geleise kurz überteert und wurden erst bei einem fälligen Stras-

senausbau entfernt. Die Fahrzeuge wurden teilweise verschrottet, die drei grossen Triebwagen wurden via Forchbahn zum Depot Irchel der StStZ geschleppt. Zwei dieser Triebwagen kamen nach Deutschland zur Iserlohner Kreisbahn, der Rest wurde abgebrochen.



Bild links: Tramverkehr in Grünigen - Ce 2/2 11 mit K-Wagen, dahinter CFe 4/4 3, im Hintergrund ein Fe 2/2 Gütermotorwagen.

Die kleinen Motorwagen wurden auch für den Güterverkehr eingesetzt.

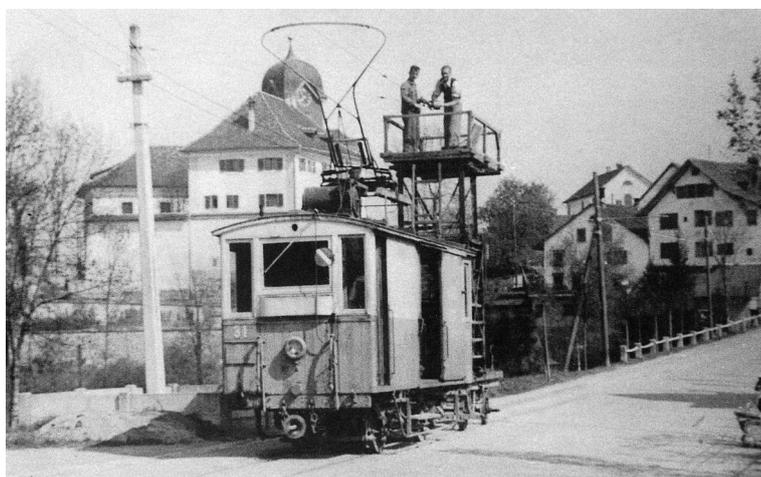
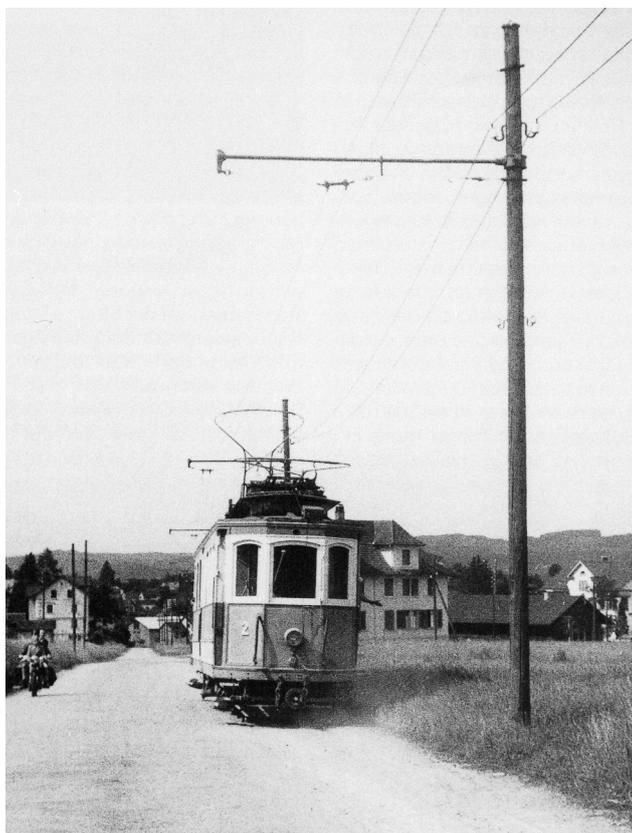
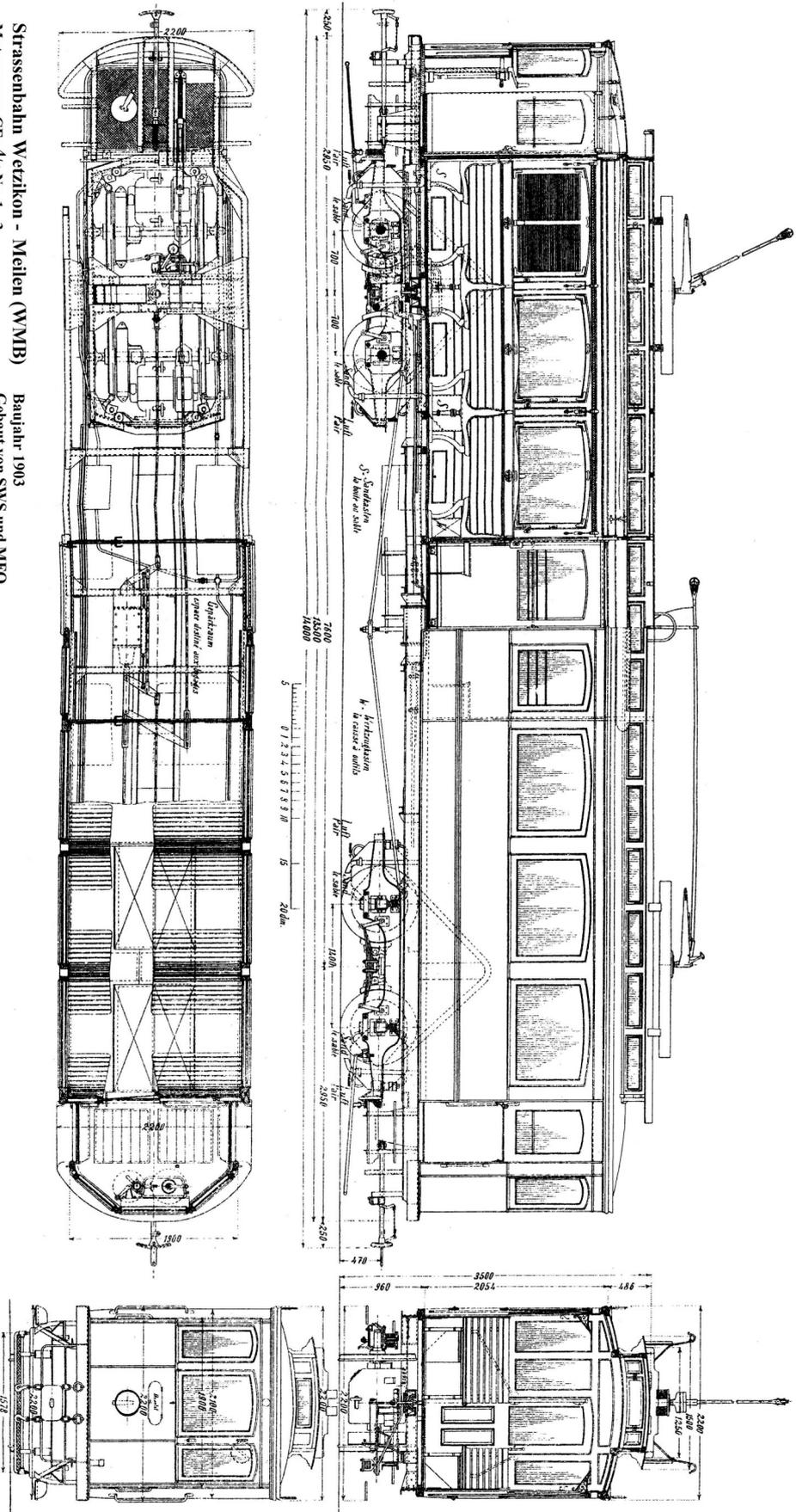


Bild links: Bei trockener Witterung wird die WMB stets von einer Staubwolke verfolgt, CFe 4/4 2 beim Grüt. Die zweidrähige Fahrleitung stammt noch vom Rollenstromabnehmerbetrieb.

Bild oben: Die Gütermotorwagen wurden auch für den Unterhalt herangezogen. Fe 2/2 31 mit Turmwagen X 71 bei Grünigen. Bilder: Slg. H. Bodmer, Gossau ZH

Zürcher Oberländer Trambahnen



Strassenbahn Wetzikon - Meilen (WMB)
 Motorwagen CFe 4/4 Nr. 1-3
 Baujahr 1903
 Gebaut von SWS und MFO

CFe 4/4 Nr. 1 - 3

Die für direkte Züge von Wetzikon nach Meilen beschafften vierachsigen Motorwagen wurden zum damaligen Stückpreis von 37'000 Franken angeschafft. Die Motorleistung betrug 4 x 22 PS = 88 PS Stundenleistung. Der Motorwagen Nr. 2 erhielt 1909 vier neue stärkere Fahrmotoren à 45 PS (4 x 45 PS = 180 PS Stundenleistung). Damit war das Ziehen von zwei bis drei Anhängewagen möglich.

- WMB CFe 4/4 1: 1950 Abbruch
- WMB CFe 4/4 2: 1950 zu Iserlohner Kreisbahn (Westfalen); ET31; Abbruch 1957
- WMB CFe 4/4 3: 1950 zu Iserlohner Kreisbahn (Westfalen); ET31; Abbruch 1957

Zürcher Oberländer Trambahnen

Der Rollmaterialpark der WMB

Triebfahrzeuge:

Personenmotorwagen	CFe 4/4	Nr. 1 – 3	Baujahr 1903 durch SWS und MFO
Personenmotorwagen	Ce 2/2	Nr. 11 – 14	Baujahr 1903 durch SIG und MFO
Personenmotorwagen	Ce 2/2	Nr. 15	Baujahr 1907 durch SWS und MFO
Gütertriebwagen	Fe 2/2	Nr. 31 – 32	Baujahr 1903 durch SIG und MFO

Anhängewagen:

C2	Nr. 21 – 23	Baujahr 1903 durch SIG
----	-------------	------------------------

Güterwagen:

K2	Nr. 41 – 43, 44, 45	Baujahre 1903, 1907 und 1920 durch SIG und SWS	
L2	Nr. 51 – 53, 54	Baujahre 1903, 1908 durch SIG und SWS	
S	Salz- und Schotterwagen	Nr. 61 – 62	Baujahr 1903 durch SIG
X	Turmwagen	Nr. 71	Baujahr 1903

Das gesamte Rollmaterial wurde durch die folgenden Firmen hergestellt und geliefert:

Für den Wagenbaulichen- und mechanischen Teil:

SIG: Schweizerische Industriegesellschaft, Neuhausen am Rheinfluss

SWS: Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik, Schlieren

Für die elektrische Ausrüstung:

MFO: Maschinenfabrik Oerlikon, Zürich-Oerlikon

Baugleiche Fahrzeuge besass die ebenfalls 1903 eröffnete Trogenerbahn: (TB, St. Gallen – Speicher – Trogen)

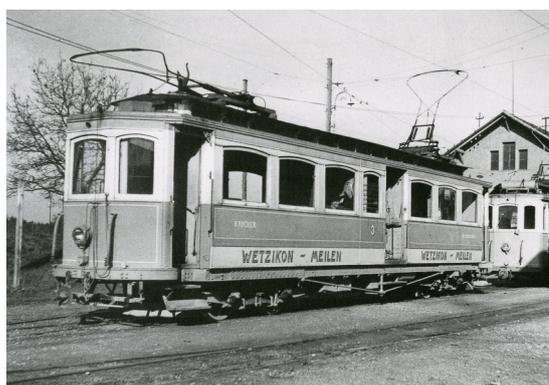
In den Führerständen waren alle Bedienungs- und Messinstrumente zur sicheren Führung der Fahrzeuge angeordnet. Die Fahrgeschwindigkeit, sowie die elektrische Bremse wurden mit dem Stufenkontroller geregelt. Die Stromabnahme erfolgte anfänglich mit zwei auf dem Dach montierten Rollenstromabnehmer, wobei jeweils nur einer, der entsprechenden Fahrtrichtung, verwendet wurde. Ab 1921 wurden diese durch zwei sogenannte Lyrabügel nach dem System der Städtischen Strassenbahn Zürich (StStZ) ersetzt.

Nebst der elektrischen Widerstandsbremse waren alle Triebfahrzeuge (ausser Ce 2/2 Nr. 11 – 14) mit der automatischen Druckluftbremse System Böcker (ab 1911 Knorr) ausgestattet. Um die abgestellten Fahrzeuge zu sichern, diente zusätzlich noch eine Handspindelbremse.

Das gesamte Rollmaterial besass die damals übliche Steif- oder Trompetenkupplung. Bei der «Wurst mit Brot - Bahn» wie sie von der Bevölkerung liebevoll genannt wurde gab es nur eine Wagenklasse mit Holzbänken mit Raucher- und Nichtraucherabteilen. Beleuchtung und

Heizung erfolgten schon damals elektrisch. Anfänglich waren die Personenfahrzeuge vermutlich hellgrün oder gelb gestrichen. 1908 musste aber das gesamte Rollmaterial neu gestrichen werden und man wählte dann eine Art blaugrüne und weisse Farbgebung. Die beiden Gütertriebwagen erschienen anfänglich grau wurden aber später den Personenfahrzeugen angeglichen. Die Güterwagen waren grau (ausser den K 41-43, 45 grünlich).

Dass die WMB aus finanziellen Gründen bis auf die vorgeschriebenen Revisionen nie grössere Umbauten vornehmen konnte, verblieb so der Fahrzeugpark weitgehendst im Ursprungszustand.



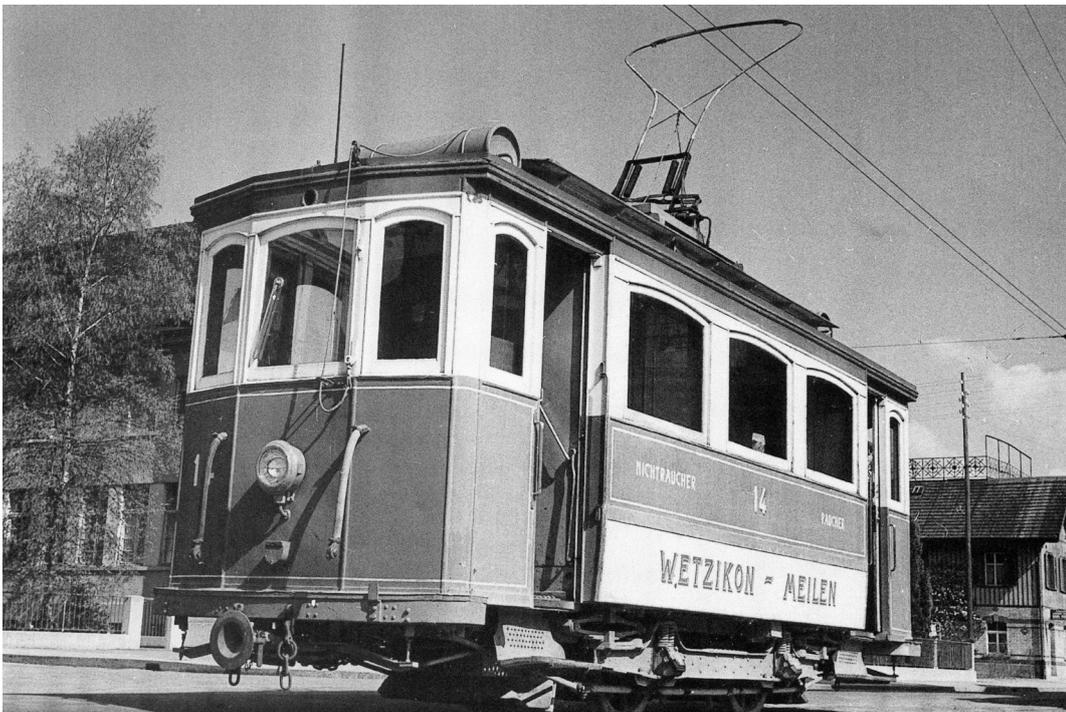
Zürcher Oberländer Trambahnen



Eine wundervolle Typenaufnahme !

Der CFe 4/4 3 posiert vor dem Stationsgebäude in Grüningen.

Foto: Peter Willen, Bern



Eine sehr schöne Ansicht des Ce 2/2 14, aufgenommen in Wetzikon.

Foto: Slg. H. Bodmer, Gossau ZH

Bild Seite 27:

Der CFe 4/4 3 wartet in Grüningen auf seine Fahrgäste.

Foto: Armin Wanner, Esslingen

Ce 2/2 Nr. 11 – 14

Diese zweiachsigen Fahrzeuge wurden für den lokalen Tramverkehr oder für frequenzschwache Zeiten zum Preis von 22'000 Franken beschafft. In den Jahren 1908, 1923 und 1926 wurde an diesen Fahrzeugen die Druckluftbremse nachgerüstet. Die Fahrzeuge besaßen 2 Fahrmotoren à 35 PS und wiesen 18 Sitzplätze auf. 1934/35 erhielten diese Fahrzeuge eine Sicherheitssteuerung (Totmannpedal). So konnte ab dem 25. März 1935 auf der Strecke Oetwil—Meilen der Einmannbetrieb eingeführt werden.

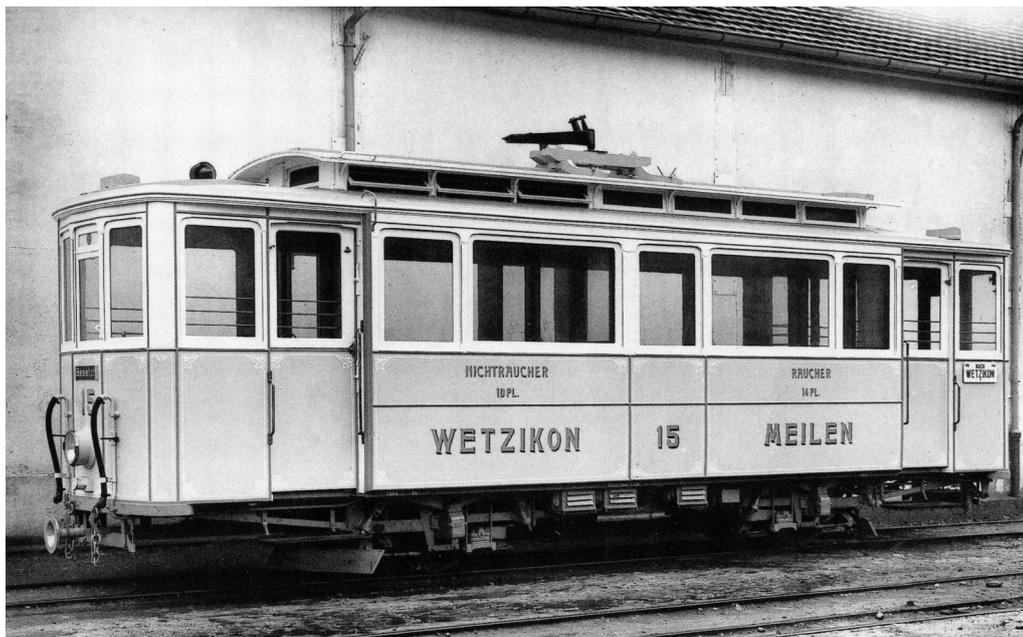
WMB Ce 2/2 11: 1950 zu Dürener Eisenbahnen DEAG Nr. 18 später 19; Abbruch 1961

WMB Ce 2/2 12: 1950 Abbruch

WMB Ce 2/2 13: 1950 Pfadfinderhütte Robenhausenerriet

WMB Ce 2/2 14: 1950 zu Dürener Eisenbahnen DEAG Nr. 14 später 18; Abbruch 1965

Zürcher Oberländer Trambahnen

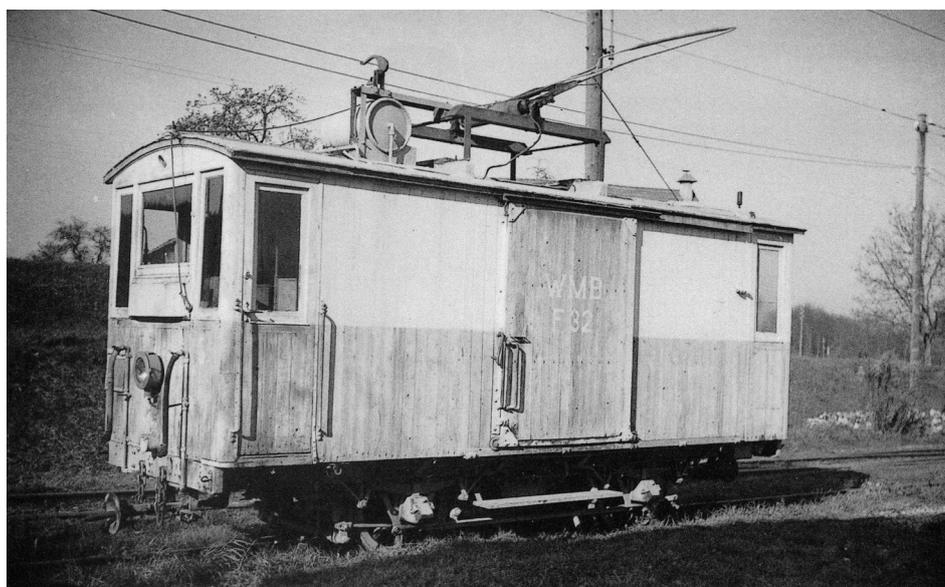


Ce 2/2 Nr. 15

Im Jahr 1907 beschaffte die WMB nochmals einen zweiachsigen Motorwagen. Im Gegensatz zu den älteren Fahrzeugen war dieser etwas grösser gebaut und besass von Anfang an eine Druckluftbremse. Der neue Wagen wurde vor allem auf der Tramstrecke Wetzikon – Kempten eingesetzt und erhielt den Übernamen «Bünzli-trucke». 1950 wurde dieses Fahrzeug verschrottet.

WMB Ce 2/2 15: 1950 Abbruch

Fotos: Slg. H. Bodmer, Gossau ZH



Fe 2/2 Nr. 31 – 32

Für den Güter- und Gepäcktransport beschaffte die WMB zwei zweiachsige Gütermotorwagen. Diese dienten ebenso für Dienstfahrten und Hilfszüge für den Baudienst. Im Jahr 1950 fanden diese keinen Abnehmer und wurden abgebrochen.

WMB Fe 2/2 31: 1950 Abbruch
WMB Fe 2/2 32: 1950 Abbruch

C2 Nr. 21 – 23

Die WMB besass drei kleine zweifenstrige Personenanhängewagen mit 12 Sitzplätzen 1917/18 und 1919/20 wurden die Wagen 21 und 22 bei SIG um ein Fenster verlängert wobei dann 18 Sitzplätze zur Verfügung standen. Da die Umbaukosten zu hoch waren verblieb der Wagen 23 bis 1950 im Ursprungszustand.

C2 21: 1950 Wagenkasten nach Zürich-Höngg
C2 22: 1950 Abbruch
C2 21: 1950 Wagenkasten nach Langholz als Schuppen

Güterwagen:

K 41: 1950 Abbruch
K 42: 1950 Abbruch
K 43: 1950 Abbruch
K 44: 1950 an Forchbahn; 1983 Abbruch
K 45: 1950 an Sernftalbahnhof; 1969 Abbruch
L 51; 1950 an Trogenerbahn; 1969 Abbruch
L 52; 1950 an Langenthal – Melchnau – Bahn; 1964 Abbruch
L 53; 1950 an Langenthal – Jura – Bahn;
L 54; 1950 an Forchbahn; 1962 Abbruch
S 61; 1950 Abbruch
S 62; 1950 Abbruch

Zürcher Oberländer Trambahnen

Was blieb von der WMB noch übrig - was ist heute noch zu sehen?

Vielerorts stehen noch die Stationsgebäude und an einigen Häusern sind noch die Fahrleitungshaken (Rosetten) zu sehen. Noch lange waren auch zugeteerte Schienen in den Strassen vorhanden, welche jedoch mittlerweile alle verschwunden sind. Im Allenberg oberhalb Männedorf – Stäfa sind noch teilweise Bahndämme erkennbar, sofern nicht schon eine Überbauung stattgefunden hat.

Gleichzeitig mit der Eröffnung der WMB nahm auch die Trogenerbahn ihren Betrieb auf. So hatten die WMB CFe 4/4 1 – 3 noch fünf Brüder im Appenzellerland. Nachdem ja die Original – Triebwagen der WMB der Verschrottung verfielen, öffnete sich 1975 die Möglichkeit von der Trogenerbahn den baugleichen BDe 4/4 23 als Denkmal ins Zürcher Oberland zu holen. Der TB-Wagen wurde noch im Depot Speicher umbemalt und erhielt den Schriftzug «Wetzikon – Meilen» und wurde äusserlich instand gestellt. Die «Mittwoch-Gesellschaft»

in Meilen war dafür besorgt, dass das Fahrzeug beim Bahnhof Meilen aufgestellt werden konnte. 1983 wurde der SBB-Bahnhof Meilen umgebaut und neu gestaltet und der WMB-Wagen musste seinen Standort verlassen. 1986 – 1987 wurde dann das Fahrzeug im Tramdepot Seefeld der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) mit einem Aufwand von 3000 Arbeitsstunden durch den Verein Tram-Museum Zürich restauriert. Anlässlich des Stadtfestes im Jahr 1988 in Grüningen war dieser Wagen dort kurz zu Gast und anschliessend wurde er bis April 1992 im Brünigbahndepot in Luzern remisiert. Mit dem Neubau des Verwaltungsgebäudes der VZO in Grüningen konnte nun endlich eine Unterkunft für den nun mit der Nummer 2 versehenen Triebwagen gefunden werden. Im Gebäudekomplex wurde eine Art Glasvitrine erstellt, in welcher heute dieser Veteran vom Publikum bewundert werden kann und so an die Zürcher Oberländerbahnen erinnert als sie noch gemütlich durch die Dörfer rumpelten.



Ablad des von der Trogenerbahn stammenden BDe 4/4 23 in Meilen am 28.06.1975.

Foto: H. Bodmer, Gossau ZH