

## Eine Reise mit der «Wurst-mit-Brot-Bahn»

von Peter Meier

Im Zuge der Bahn-Euphorie um die vorletzte Jahrhundertwende wurde 1903 die Wetzikon-Meilen-Bahn (WMB), im Volksmund liebevoll «Wurst-mit-Brot-Bahn» genannt, in Betrieb genommen. Eine weniger schöne Bezeichnung für diese Bahn war «Bünzlitrucke», daher diese Nennung an zweiter Stelle. Die WMB war bis 1950 in Betrieb.

Die gut 22 km lange Strecke führte von der Schiffstation in Meilen über Obermeilen, das Uetiker Grossdorf und Kleindorf, Männedorf, Oetwil a.S. und Grüningen nach Wetzikon. Abbildung 1 zeigt eine Vignette der WMB von Grüningen. Die Fahrt mit Halt an allen zwanzig Stationen dauerte 77 Minuten. 1920 wurden über eine halbe Million Reisende und mehr als 10 000 Tonnen Güter befördert.



Abb. 1 / Fig. 1

Mit einer Postkarte der WMB wurde am 23. Dezember 1933 dem Inhaber des Restaurants «Frohsinn» in Gossau ZH – das es heute noch gibt – die Ankunft eines 130 kg schweren Fasses Wein von Ryffel Uerikon avisiert (Abbildungen 2a und 2b). Sollte er dieses nicht innert 24 Stunden abholen und die 10 Rp. für die Avisierung bezahlen, würden ihm Lagergebühren berechnet.

Abbildung 3 zeigt Eisenbahnwagen der Wetzikon-Meilen-Bahn, wohl aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges in Grüningen, weil im Vordergrund das Auto «ZH 26301» mit Holzvergäsern ausgestattet ist. Benzin und Diesel waren damals ein rares Gut, auch in der Schweiz. Die Lösung: Antrieb mit Brennholz als Treibstoff! In den beiden massiven Kesseln wurden Buchenholzklötzchen, sogenanntes Tankholz, so stark erhitzt, dass ein brennbares Gas freigesetzt und im Motor verbrannt werden konnte. Weil die Reichweite stark eingeschränkt war, führten manche Fahrzeughalter Reserveholz auf dem Dach mit, um unterwegs «nachtanken» zu können.

## Un voyage en «train saucisse et pain»

par Peter Meier

Dans le sillage de l'euphorie ferroviaire de l'avant-dernier siècle, le chemin de fer Wetzikon-Meilen (WMB), affectueusement appelé «Wurst-mit-Brot-Bahn» (litt. «le train saucisse avec du pain») dans le langage populaire, a été mis en service en 1903. Une appellation moins jolie pour ce chemin de fer était «Bünzlitrucke» (\*), d'où cette mention en deuxième position. Le WMB a circulé jusqu'en 1950.

La ligne, longue de vingt-deux bons kilomètres, partait de l'embarcadere de Meilen pour rejoindre Wetzikon en passant par Obermeilen, le grand village d'Uetiker Grossdorf et Kleindorf, Männedorf, Oetwil a.S. et Grüningen. La Fig. 1 montre une vignette du WMB à Grüningen. Le trajet, avec arrêt aux vingt stations, durait 77 minutes. En 1920, plus d'un demi-million de voyageurs et plus de dix mille tonnes de marchandises ont été transportés.



No. der Sendung	Absender und Versandstation	Kont. Zahl	Art der Verpackung	Art der Ware	Gewicht	Fracht usw. Fr. Rp.
6	Ryffel Uerikon	1	Fass	Wein	130	10 Aw

Der Ueberbringer dieser Anzeige wird als zum Bezug obenbezeichneter Güter bevollmächtigt betrachtet.

Fig. 2a et 2b.



Abb. 3 / Fig. 3

Trotz hoher Frequenzen während des Zweiten Weltkrieges, zeichnete sich das Ende der Bahn ab, wurde doch am Unterhalt gespart und nur noch das Allernötigste repariert. Auch die engen Strassenverhältnisse in den Dörfern, besonders in Grüningen, und die vielen Unfälle mit Autos zeigten dringenden Handlungsbedarf.

Am 13. Mai 1950 schlug für die Wetzikon-Meilen-Bahn die letzte Stunde: Sie wurde stillgelegt, abgebrochen und durch die Busse der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland (VZO) ersetzt. Heute kann man nur noch an wenigen Orten Reste der Streckenführung erkennen, wie etwa den Bahndamm zwischen Holzhusen und Grüningen, und in Utikon gibt es nach wie vor eine Tramstrasse.

Andere kleine Überlandbahnen erlebten das gleiche Schicksal, wie etwa die Uster-Oetwil-Bahn und die Uerikon-Bauma-Bahn.

#### Bildnachweis

Abbildung 3 aus dem Internet. ■

**AJJP** **Kompetenz und Qualität**  
 Association Internationale des Journalistes Philatéliques

**Vorteile für Mitglieder:**

- ✓ Drei Bulletins pro Jahr – komplett in Farbe und im A4-Format
- ✓ anerkannter Presseausweis
- ✓ freier Eintritt bei vielen Ausstellungen und Messen
- ✓ kostenloses Text- und Grafikmaterial
- ✓ Vorzugspreise bei der AJJP Broschüren-Reihe
- ✓ Kollegenrabatte bei Verlagen
- ✓ vergünstigte Mitgliedsbeiträge für Fachjournalisten bei nationalen Verbänden u.v.a. mehr

[www.aijp.org](http://www.aijp.org)

AJJP-Generalsekretariat Rainer von Scharpen, Tücholskyweg 5, D-55127 Mainz, rainervonscharpen@t-online.de

Le 23 décembre 1933, une carte postale de la WMB annonçait au propriétaire du restaurant Frohsinn à Gossau (ZH) – qui existe encore aujourd’hui – l’arrivée d’un tonneau de vin de 130 kilogrammes de Ryffel Uerikon (Fig. 2a et 2b). S’il ne venait pas le chercher dans les 24 heures et ne payait pas les 10 centimes de frais pour l’avis, des frais de stockage lui seraient facturés.

La Fig. 3 montre des wagons de chemin de fer du Wetzikon-Meilen-Bahn à Grüningen, probablement à l’époque de la Seconde Guerre mondiale, car au premier plan, la voiture aux plaques «ZH 26301» est équipée de gazéificateurs à bois. A cette époque, l’essence et le diesel étaient des denrées rares, même en Suisse. La solution: se propulser avec du bois de chauffage comme carburant! Dans les deux chaudières massives, des blocs de bois de hêtre, appelés «bois de réservoir», étaient chauffés à une telle température qu’un gaz combustible était libéré et pouvait être brûlé dans le moteur. Comme l’autonomie était fortement limitée, certains propriétaires de véhicules emportaient du bois de réserve sur le toit afin de pouvoir «faire le plein» en route!

Malgré une fréquentation élevée pendant la Seconde Guerre mondiale, la fin du train se profilait à l’horizon, car on économisait sur l’entretien et on ne réparait que le strict nécessaire. L’étroitesse des rues dans les villages, en particulier à Grüningen, et les nombreux accidents avec des voitures, montraient également qu’il était urgent d’agir.

Le 13 mai 1950, la dernière heure a sonné pour le chemin de fer Wetzikon-Meilen: il a été désaffecté, démolé et remplacé par les bus des «Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland». Aujourd’hui, on ne peut plus voir que des vestiges du tracé de la ligne à quelques endroits, comme le remblai entre Holzhusen et Grüningen, et il existe toujours une voie de tram à Utikon.

D’autres petits chemins de fer interurbains ont connu le même sort, comme le chemin de fer «Uster-Oetwil» et celui reliant Uerikon à Bauma. ■

Traduction: Jean-Louis Emmenegger