

Der Leidensweg der Wipkinger Bahnhoffrage

Für Uneingeweihte wird es vermutlich ein Rätsel sein, daß die von der Eisenbahnlinie Zürich—Winterthur mitten entzweigeschnittene Gemeinde Wipkingen etwa 70 Jahre auf die Erstellung eines Bahnhofes warten mußte. Es sei aber hier konstatiert, daß es von Anfang an an bezüglichen, energischen Anstrengungen nie gefehlt hat. Allerdings mögen gerecht Denkende berücksichtigen, daß seit 1855, d. h. seit jenem Bahnbau, sich in unserer Gemeinde einiges geändert hat! Davon werden sie sich auch beim Lesen dieses Schriftchens überzeugen können.

Das damalige Bauerndörfchen mit etwa 800 Einwohnern, sozusagen ohne Industrie, mit sehr bescheidenem Straßennetz, ohne Unterstützung von oben, von den damaligen Nordostbahnmagnaten von vornherein als «Quantite negligeeable» behandelt, ist heute zu einem der volkreichsten Stadtquartiere angewachsen.

Außer der überaus dünnen Bevölkerungsschicht war es namentlich auch der absolute Mangel an geeigneten Zufahrtsstraßen, der das Bahnhofproblem erschwerte. Wer schon ein Bild des damaligen Wipkingen näher betrachtet hat, wird umsonst nach einer Nord-, Rotbuch-, Dammstraße gefahndet haben. Die einzig in Betracht fallende Röschibachstraße war zu jener Zeit noch eine ziemlich steile Flurstraße von etwa 3% Meter Breite, beidseitig von tiefem Graben und Bord eingefäßt, welche den bezeichnenden Namen «Hohlweg» führte, der beim Eisenbahngeleise endete. Der mit Steuerkapital ohnehin nicht besonders gesegneten Gemeinde wären somit außer der Bahnhof-Erstellung noch außerordentliche Lasten für Straßen zugefallen, indem die Nordostbahn-Herren jeglichen Beitrag strikte verweigerten. Außerdem machten sie zur Begründung ihres ablehnenden Standpunktes technische Schwierigkeiten für eine Stationsanlage an gewünschter Stelle geltend. Seitens der benachbarten Gemeinden war an keine Unterstützung zu denken. Man wird es daher erklärlich finden, wenn die verantwortlichen Behörden vor einer beinahe unmöglichen Aufgabe standen. Trotzdem gab man nachweisbar die Hoffnung und die Bemühungen nicht auf, aber gegenüber den von der Nordostbahn angeführten technischen Ablehnungsgründen war nicht aufzukommen.

Dieselben basierten auf der Behauptung, daß bei einem Gefalle von 12 Promille, wie dies auf der Strecke zwischen Tunnel und Limmatbrücke der Fall war, das bergseitige Anfahren schwerer Züge ab projektierte Station zur Unmöglichkeit werde, es wäre denn mit Verstärkungslokomotive, was selbstredend nicht in Frage komme.

Als dann anfangs der neunziger Jahre das frühere Dammungetüm zwischen Eisenbahnbrücke und Langstraße durch die jetzigen Viaduktbauten ersetzt und dadurch das Gefalle verbessert, d. h. reduziert worden war, hielt es der Quartierverein Wipkingen als seine Pflicht, wiederum einen energischen Vorstoß zu unternehmen. Wipkingen war ja inzwischen zu einem Glied des vereinigten Zürichs avanciert und durfte mit Recht auf städtische Hilfe hoffen. Allein es stand uns wiederum eine böse Enttäuschung bevor. In einer mündlichen Konferenz mit der zuständigen Eisenbahndirektion der SBB. wurde zwar diesmal auf Geltendmachung technischer Schwierigkeiten verzichtet, dagegen für die Erstellung einer Station auch nicht das geringste Interesse bekundet und jeglicher finanzielle Beitrag entschieden abgelehnt.

Daraufhin wurde der Stadtrat um Intervention angegangen; dieser lehnte jedoch das Gesuch ebenfalls ab, und der Große Stadtrat sanktionierte diesen Entscheid mit großer Mehrheit! Die Bahnhoffrage von Wipkingen befand sich wieder auf dem nämlichen Punkte wie vor 45 Jahren. Die Wipkinger mußten sich weiter mit der Aschenbrödel-Rolle im Kreise der städtischen Quartiere abfinden. Es sollte noch über ein Vierteljahrhundert dauern, bis diese Frage endlich eine glückliche Lösung fand.

Aus der Bauzeit des mächtigen Bahndammes, der aus dem Material des Tunnelaushubs aufgeschüttet wurde, wußte mein Vater zu erzählen, daß der Unternehmer zu dieser Arbeit einige hundert «Schwabenmeitli» engagiert hatte, die jeweils singend und jauchzend mit ihren langen «Rollwägelizügen» vom Tunnel her über die Limmatbrücke und über das hohe Holzgerüst des Bahndammes hinunterfuhren. Anstelle der für solche Arbeiten sonst bevorzugten, aber damals noch seltenen Italiener waren schwäbische Amazonen getreten, die es damals schon verstanden, Helvetiens Söhne «kirre» zu machen!

Mögen im Erfolgsfalle beide Teile ihr Glück dabei gefunden haben!

Das Hauptkontingent der Italiener rückte erst 1883, nach Eröffnung der Gotthardbahn, bei uns ein.

Aus dem Heft: Plaudereien über Alt-Wipkingen von Emil Siegfried (geb. 1867) geschrieben im Herbst, 1942, Eigenverlag, Sammlung Ernst Sutter, Heute im Besitze des Quartiervereins Wipkingen © 2003.