

# Die erste Brücke von Wipkingen

«Käferberg» 1968 Nr. 10

Grossvater Wipko und Enkel Jakob plaudern über die Leidensgeschichte bei deren Bau.

Jb.: Du, Grossvater, auf dem Bilde da erkenn ich wieder die erste Brücke von Wipkingen.

Wi.: Ja, das ist sie wieder, diese erste Brücke. Eine andere Aufnahme als in Nr. 5 des «Käferberg», aber auch aus dem Jahre 1895. Das Bild verdanke ich dem Baugeschichtlichen Archiv der Stadt Zürich. Jb.: Das alte Kirchlein macht sich hier recht gut.

Wi.: Aber 15 Jahre später, nachdem die Kirche Wipkingen gebaut worden war, musste es einer Strassenverbreiterung weichen. Du siehst ja, wie es die Zufahrtsstrasse zur Brücke einengt.

Jb.: Gelt, das Haus rechts ist wieder der alte «Anker»? - Was bedeuten denn wohl die hohen Stangen dort?

Wi.: Hast du noch nie Stangen über alten Häusern gesehen? Jb.: Doch, doch, die zeigen ja jeweilen an, dass hier ein Neubau erstehen werde.

Wi.: So war es auch hier. Bald nach 1895 wurde der alte «Anker» abgebrochen.

Jb.: Und die Stangen sind darum so hoch, weil der neue «Anker» ja viel höher wurde.

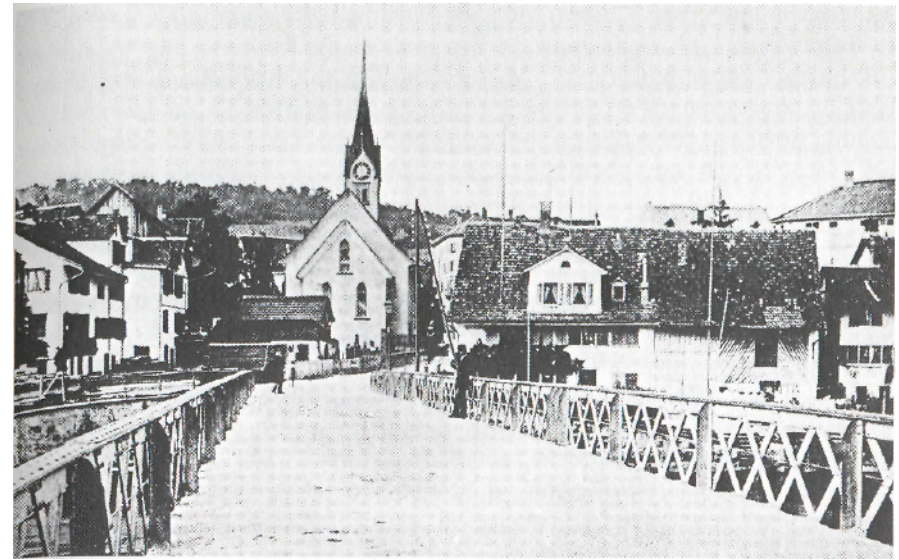
Wi.: Viel höher als das alte Bauernhaus, zu dem auch Stall und Scheune gehört hatten.

Jb.: Grossvater, du hast das letztmal noch erklärt, der alte «Anker» hätte noch viel über den Bau dieser ersten Brücke hier zu erzählen gewusst. Weisst du etwas darüber?

Wi.: Ja, noch ziemlich viel. Ich kann ja dort fortfahren, wo ich das letztmal aufgehört habe. - Nachdem im Sommer 1870 Ing. Freudweiler in Zürich die Pläne und den Kostenvoranschlag abgeliefert hatte, wurde der Brückenbau im «Bund» und in der «NZZ» zur Konkurrenz ausgeschrieben. Jb.: Sind Offerten eingegangen?

Wi.: Ja, bis zum angegebenen Termin deren drei, nämlich von damals bekannten Berner, Luzerner und Zürcher Firmen. Jb.: Und wer erhielt die Arbeit? Wi.: Keine von diesen. Jb.: Wieso?

Wi.: Am letzten Tag traf noch von Wald im Zürcher Oberland ein Brief ein. In diesem bat ein Mechaniker Robert Reimann, die Brückenbaukommission



*Wipkingerbrücke 1872 eröffnet (etwa 1895)*

solle noch zuwarten mit der Vergebung der Arbeit, er werde innert zwei Tagen noch eine günstige Offerte einreichen. Jb.: Und?

Wi.: Diese 4. Offerte traf wirklich ein mit der kleinen angekündigten Verspätung.

Jb.: Zwei Tage hatten doch nichts zu bedeuten!

Wi.: Die zwei Tage nicht, aber die kleine Verspätung war ein böses Omen. Jb.: Was meinst du damit?

Wi.: Verspätungen und immer wieder Verspätungen, monatelange Verspätungen mussten beim Bau hingenommen werden!

Jb.: Warum wurde denn dieser Rob. Reimann mit dem Auftrag bedacht?

Wi.: Das kannst du selber herausfinden, wenn du an die schwache Finanzkraft von Aussersihl und Wipkingen denkst. Jb.: Aha, er wird am billigsten eingegeben haben!

Wi.: So war es. Dass aber hinter billigen Eingaben meistens allerlei Häklein stecken, darüber gingen der Brückenbaukommission erst später die Augen auf.

Jb.: Was war denn das für ein Mann, dieser Robert Reimann? Wi.: In Wald droben recht angesehen, war z. B. Kantonsrat, aber im Brückenbau noch ein blutiger Anfänger. Jb.: Trotzdem wurde er berücksichtigt!

Wi.: Ja, paar tausend Fränklein wegen, die seine Offerte billiger war. Jb.: Was verlangte er denn?

Wi.: Fr. 51 780.- standen im Vertrag, der mit ihm abgeschlossen wurde.

Jb.: Und wurde dann gleich mit der Arbeit begonnen?

Wi.: Nein, noch nicht. Eine gewisse Verzögerung trat vorerst durch den Deutsch-französischen Krieg ein, der im Sommer 1870 ausbrach. Jb.: Dauerte dieser Krieg auch paar Jahre?

Wi.: Nein, innert  $\frac{3}{4}$  Jahren war die französische Heeresmacht so gründlich geschlagen, dass Frankreich um Frieden bitten musste. - Während dieser Zeit war es schwierig, aus dem Ausland Eisen einzuführen. Eine eiserne Brücke auf zwei steinernen Pfeilern war ja geplant. Übrigens mussten die Pläne noch dem Regierungsrat unterbreitet werden, der diese erst am 4. Februar 1871 genehmigte. Damit war eine günstige Bauzeit verpasst. Jb.: Wieso?

Wi.: Du weisst doch, dass für gewöhnlich die Limmat Ende Winter am wenigsten Wasser führt, und darum wäre diese Zeit am günstigsten gewesen für den Bau der Brückenpfeiler. Jb.: Bis wann sollte die Brücke fertig sein?

Wi.: Laut Vertrag mit Reimann Ende August 1871. Für jede Woche Verspätung sollte eine Konventionalstrafe von 1<sup>o</sup>70 der Akkordsumme entrichtet werden, also für die 1. Woche gut Fr. 500.-, für die 2. Woche gut Fr. 1000.-usw., höhere Gewalt vorbehalten. Jb.: Und traf so etwas ein?

Wi.: Der Sommer jenes Jahres war sehr niederschlagsreich, so dass die Limmat viel Wasser führte. Die Arbeit an den Flusspfeilern wurde eingestellt, ja Ende Juni wurde der für Fussgänger und für Materialtransporte erstellte provisorische Steg von den Fluten weggerissen, und das darauf gestandene, für die Arbeiten benötigte Lokomobil musste aus dem Wasser herausgefischt werden.

Jb.: Sind dabei auch Arbeiter verunglückt?

Wi.: Glücklicherweise nicht.

Jb.: Musste nun wieder die Wagenfähre in Funktion treten? Wi.: Die war schon abgebrochen und zum grössten Teil verkauft worden, das Schifferhäuschen für sage und schreibe Fr. 190.-! Ein gebrauchtes Seil konnte aber billig erworben werden. Damit konnte wenigstens eine Personenfähre eingerichtet werden, und Rud. Siegfried im «Anker» spedierte seine Fahrgäste für je 5 Rp. hinüber und herüber.

Jb.: Aber wohl nur, bis ein neuer provisorischer Steg erstellt war. Wi.: Die Brückenkommission drängte natürlich auf dessen rasche Erstellung und auf die Weiterführung der Arbeiten an den Brückenpfeilern. Aber als laut Vertrag die Brücke Ende August fertig sein sollte, war noch nicht einmal dieser Notsteg vorhanden und an den Brückenpfeilern war nicht weitergearbeitet worden!

Jb.: Da wird wohl reklamiert worden sein!

Wi.: Ja, immer wieder gingen Briefe an Reimann ab, und dieser versuchte jeweilen zu beschwichtigen, wies auch Briefe vor, mit denen er seinen Unter-

akkordanten zur Eile aufgefordert hatte. Misstrauisch geworden, wurden im September von der Baukommission zwei Mann nach Wald hinaufgeschickt, um die dortigen Vorarbeiten zu kontrollieren. Eisen war voraussichtlich genügend vorhanden, aber noch nichts verarbeitet! - Die Baukommission traf Vorbereitungen, die Fortsetzung der Arbeiten neu ausschreiben zu lassen, unterliess es dann aber doch, um Reimann nicht zu sehr zu kompromittieren. Jb.: Und ging der Brückenbau vorwärts?

Wi.: Mitte Januar 1872 waren wenigstens die Brückenpfeiler fertig.

Jb.: Und die Brücke selber?

Wi.: Im April, nach dreivierteljähriger Verspätung! Doch fehlte noch die Beschotterung. Und noch etwas fehlte, daran waren die Wipkinger selber schuld: Die Zufahrt zur Brücke hatten sie noch nicht erstellt, und damit brachten sie sich selber in Verlegenheit. Jb.: Wieso?

Wi.: Am 28. April 1872 wurde nämlich das neu erstellte Schulhaus Rosengarten mit einem Freudenfeste, an dem sich die ganze Gemeinde beteiligte, eingeweiht. Ein gross angelegter Umzug, in welchem die vier Jahreszeiten dargestellt wurden, sollte über die neue Brücke das «freundnachbarliche Hard, das ja doch so halb unser ist» (so steht in einem Berichte) besuchen. Dies musste unterbleiben der unfertigen Zufahrt wegen. Jb.: Und wann wurde die neue Brücke eingeweiht?

Wi.: Gar nie! Die Jahreschronik 1872 der Gemeinnützigen Gesellschaft berichtet darüber: «Einige Zeit nach der Schulhauseinweihung war es möglich, die Brücke dem Verkehr zu öffnen - festlos, kalt, und doch nicht weniger erwünscht. Wer der erste Beschreiter gewesen, meldet keine Chronik». Am 26./21. Juni fand die Probelastung statt, wozu die Nordostbahn 1500 Zentner Schienen lieh. Jb.: Fiel sie befriedigend aus?

Wi.: Im grossen ganzen schon. Immerhin zeigte es sich, dass viele Niete schlecht angezogen waren, und bis auch dies in Ordnung kam, dauerte es noch bis - im Mai 1873! Dadurch verzögerte sich auch die Abrechnung, die erst im September 1874 fertig wurde. Die Kosten ohne Zufahrten betrugen Fr. 55659.67. Daran hatten die beiden Gemeinden je die Hälfte zu zahlen. Doch erhielt Aussersihl noch einen Staatsbeitrag von Fr. 7000.- und Wipkingen der teureren Zufahrt wegen einen solchen von Fr. 10000.-. Jb.: Du, Grossvater, wie stand es mit der Konventionalstrafe? Wi.: Diese wurde fallen gelassen, obschon man Reimann gegenüber oft damit gedroht hatte. Aber auch eine Gratifikation, um die der Unternehmer in zwei Briefen ganz unverfroren ersucht hatte, wurde nicht ausbezahlt.