

# Eine stehende anstelle der fliegenden Brücke!

«Käferberg» 1968 Nr. 5

Grossvater Wipko und Enkel Jakob bei der Wipkingerbrücke.

Jb.: Gelt, Grossvater, die Brücke hier ist altersschwach geworden und soll ersetzt werden!

Wi.: Ja, altersschwach ist sie, und den jetzigen Riesenverkehr kann sie einfach nicht mehr bewältigen.

Jb.: Grossvater, im letzten «Käferberg» hast du geschrieben, hier sei 1844 eine Wagenfähre als fliegende Brücke erstellt worden. Wi.: Das stimmt.

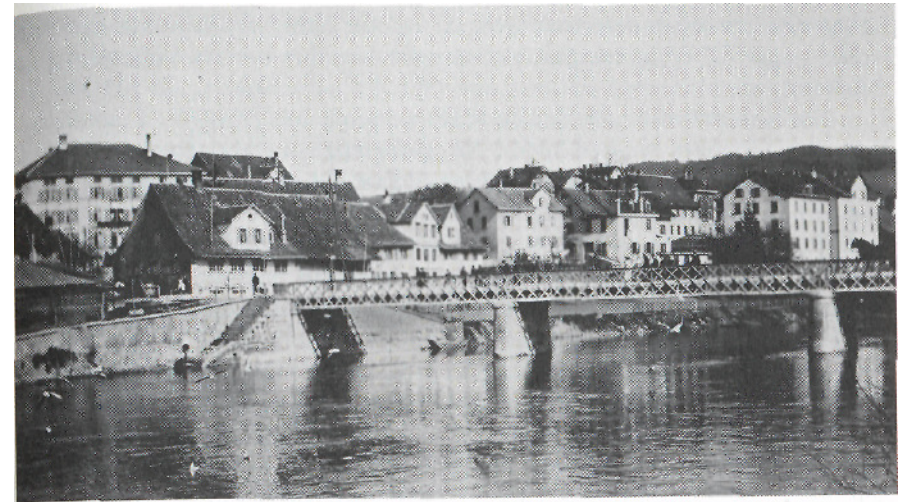
Jb.: War das aber nicht eine umständliche Sache, mit Wagen auf diese Fähre zu fahren und auf der ändern Seite wieder hinab?

Wi.: Sicherlich war das nicht so einfach, besonders weil der Wasserstand der Limmat stark wechseln konnte. Je nachdem wurden für Zu- und Wegfahrt kürzere oder längere «Landbruggen» an die Fähre gehängt. Den mit der Überfahrt verbundenen Zeitverlust und auch das Fährgeld nahm man gerne in Kauf. Hauptsache war, dass man hinüberkam. Jb.: Welches waren denn die nächstgelegenen festen Brücken? Wi.: Flussaufwärts die Rathausbrücke, flussabwärts früher jene bei Wettingen drunten, doch erhielt Unterengstringen im gleichen Jahre schon eine stehende Brücke, als in Wipkingen erst die fliegende gebaut wurde. Jb.: So weit weg lagen die nächsten Brücken! Da musste man sich schon mit dieser Wagenfähre begnügen. Aber eine stehende Brücke wäre natürlich doch viel praktischer gewesen.

Wi.: Das haben sich die Leute auch immer gedacht und es auch ausgesprochen. So kann in den Protokollen der 1859 gegründeten Gemeinnützigen Gesellschaft Wipkingen allerlei darüber gelesen werden. Jb.: Zum Beispiel?

Wi.: Als der Präsident im Jahre 1860 nach Schluss einer Versammlung fragte, ob jemand ein Thema vorzubringen habe, das er von der Gesellschaft besprochen wünsche, oder einer Beratung wert erachte, machte Friedensrichter Dietchi die Anregung, obschon es noch nicht gerade an der Zeit sei, so könnte man doch jetzt schon darüber reden, ob und inwiefern eine stehende Brücke über die Limmat bei Wipkingen für die Gemeinde von Nutzen wäre. Jb.: Ist diese Anregung bald besprochen worden?

Wi.: Weisst, Köbi, gut Ding will Weile haben. Vier Jahre später sprachen so «freundnachbarliche» Gründe dafür, dass man mit dem Wipkinger Brücken-



*Wipkingens alte Brücke,  
alter »Anker« und Dorfstrasse 4a-IO*

projekt vorwärts mache. Man dürfe keine Zeit verlieren, weil bereits dem einen oder ändern ins Ohr geraunt worden war, Höngg spekuliere auf eine Limmatbrücke auf seinem Terrain und Wipkingen müsse einem solchen Projekte mit aller Energie zuvorkommen.

Jb.: Aha, machten sich die Höngger damals daran, das schmale Brücklein zu bauen, das bis zur Erstellung der «Europabrücke» stehen geblieben? Wi.: Ja, das hatten sie im Sinn. Sie hätten unter anderem gerne eine direkte Verbindung nach Altstetten und damit zur «Spanischbrötlibahn» besessen.

Jb.: Und wer war schneller, die Höngger oder die Wipkinger? Wi.: Damals die Wipkinger. Die Höngger hatten vorerst schwierige Hindernisse zu überwinden. Jb.: Was meinst du damit?

Wi.: Am linken Ufer sollte jene Brücke auf einen Zipfel der Gemeinde Aussersihl zu liegen kommen, denn das heutige Industriequartier war damals ein Teil dieser Gemeinde. Die wenigsten Aussersihler hatten aber ein Interesse daran, dass dort drunten eine Brücke gebaut werde.

Jb.: Hätten sie trotzdem an die Brücke zahlen sollen? Höngg hatte ja den Hauptnutzen.

Wi.: Darum war Höngg auch bereit,  $\frac{1}{20}$  der Kosten zu übernehmen. Altstetten war einverstanden mit  $\frac{1}{10}$ , während den Aussersihlern, die sowieso finanziell sehr schwach dastanden, immerhin  $\frac{3}{20}$  zugemutet wurden. Jb.: Waren diese damit einverstanden?

Wi.: Durchaus nicht. Sie sabotierten so lang als möglich die in Bildung begriffene Baukommission, und reichten gegen deren Beschlüsse immer wieder

Rekurse ein. Insbesondere verlangten sie von der Hönggerbrücke aus eine Talstrasse gegen Oberengstringen hin, um dorthin eine bessere Verbindung zu erhalten.

Jb.: Und warum wurde eine solche nicht vorgesehen?

Wi.: Die Höngger wollten nicht. Sie fürchteten, «umfahren» zu werden. Höngg wollte keine vom Verkehr abgeschlossene Berggemeinde werden, steht in einem Protokoll.

Jb.: Heute wären sie wohl froh, der Verkehr würde ihren Dorfkern in Ruhe lassen! - Und Aussersihl?

Wi.: Es musste auf regierungsrätlichen Entscheid hin doch 100% der erst 1873/74 erstellten Brücke berappen.

Jb.: Und wie verhielt sich Aussersihl zum Projekt der Wipkingerbrücke? Wi.: Ganz anders. Schon im Jahre 1867 schrieb Aussersihl in einer neunseitigen Rekurschrift in Sachen Hönggerbrücke unter anderem, der Strassenverkehr gegen Wipkingen verlange, dass dort an einen Brückenbau gedacht werden müsse. Und zu Beginn des Jahres 1871 konstatierten sie, eine Brücke bei Wipkingen sei für Aussersihl zweckmässiger als eine bei Höngg. Jb.: Hatten nicht Wipkingen und Aussersihl schon die Wagenfähre gemeinsam erstellt?

Wi.: So war es, und eine aus beiden Gemeinden zusammengesetzte Kommission beaufsichtigte den Bau und den späteren Betrieb und sorgte für die immer wieder nötigen Reparaturen.

Jb.: Besonders die beiden zusammengekoppelten Fährschiffe werden oft Schaden genommen haben.

Wi.: Auch das stimmt. Und als zu Beginn des Jahres 1870 diese Schiffe nach zehnjährigem Gebrauch wieder einmal dienstuntauglich geworden waren, schrieb Wipkingen an Aussersihl, ob es nicht zeitgemässer wäre, statt neue Schiffe anzuschaffen, einleitende Verhandlungen betreffend einer stehenden Brücke anzuknüpfen. Jb.: Und Aussersihl?

Wi.: War sofort einverstanden und schon ein paar Tage darauf war eine gemeinsame Kommission gebildet.

Jb.: Und die Finanzen? Aussersihl war ja noch ärmer als Wipkingen! Wi.: Zur teilweisen Finanzierung regte die Gemeinnützige Gesellschaft Wipkingen eine Sammlung an. Sie schrieb am 1. Februar 1870 an die beidseitigen Gemeinderäte: «Anlässlich der letzten Versammlung wurde uns die Mitteilung gemacht, dass die Gemeinderäte von Aussersihl und Wipkingen die Angelegenheit einer stehenden Brücke bereits an die Hand genommen haben ... Indem wir Ihnen vorerst unsere Freude darüber aussprechen, möchten wir Sie zugleich bitten, möglichst rasch vorzugehen ... Wir machen noch anhängig, eine Sammlung von freiwilligen Beiträgen, die uns von verschiedenen Seiten in namhaften Beträgen in Aussicht gestellt sind, zu besorgen, und ihre Behörden, wo es notwendig ist, in allen Teilen zu unterstützen ...» Jb.: Haben diese Männer auch Wort gehalten?

Wi.: Das taten sie. Besonders solche, die über der Limmat drüben, also schon auf Aussersihler Gebiet wohnten, aber doch Mitglieder der GGW waren, setzten sich" für diese Sammlung ein und brachten in Aussersihl Fr. 13786.66 zusammen, in Wipkingen nicht ganz die Hälfte davon, nämlich Fr. 6167.-.

Jb.: Und nun wurde die Brücke gebaut?

Wi.: Vorerst mussten Pläne erstellt werden für eine eiserne Brücke mit zwei steinernen Pfeilern. Hier auf diesem Bilde siehst du sie. Die Aufnahme stammt aus der Sammlung der Firma Landolt-Arbenz & Co. AG, Zürich, und stellt die erste Wipkinger Brücke dar, wie sie 1895 ausgesehen hat. Das Haus auf der Wipkinger Seite drüben, hart neben der Brücke, ist der alte «Anker». Gar vieles hätte dieses Haus über die Baugeschichte der Brücke zu erzählen gewusst, denn noch floss viel Wasser die Limmat hinab von der Erstellung der Pläne an bis zur Probelastung im Sommer 1872. Darüber ein andermal.