

## Limmatbrücken

Brücken bilden oft das Sorgenkind und den Zankapfel der beid-seitigen Ufergemeinden. Wenn diese Gefahr für Wipkingen weniger akut geworden war, so lag der Grund darin, weil bis Anno 1872 überhaupt keine Brücke, sondern nur eine Fähre bestand, deren Trace dann auch widerspruchlos für die neue Brücke maßgebend war.

Die 1843 erstellte Fähre diente außer dem Personen- auch einem ganz bedeutenden Warenverkehr; sie war daher äußerst solid gebaut und besaß zwei lange und breite Fähreschiffe zur Aufnahme von Fuhrwerken aller Art nebst den nötigen Zugtieren. Eine Anzahl Wipkinger Landwirte besaßen im Hard und im untern Industriequartier ausgedehnte Wiesen, Aecker und Streueland. Umgekehrt besaßen die meisten «Händler» Bauern Reben auf dem rechten Limmatufer. Schon die Bearbeitung all dieser Grundstücke brachte der Fähre einen lebhaften Verkehr. Dazu kam der teilweise Verkehr aus dem Hinterland und sogar aus dem Ausland. (Bitte, nicht lachen!)

Wie Kenner der damaligen Verhältnisse bestätigen werden, bildete Württemberg in jener Zeit in der Hauptsache die zürcherische Kornkammer. Die «Schwaben»-Fuhrleute brachten wöchentlich große Fuder diverser Getreidesorten auf vierspännigen Wagen nach Zürich, und da sich das Kornhaus auf dem jetzigen Platze des Landesmuseums befand, wählten sie meistens die Route über die Wipkinger Fähre. Auf den Fähreleuten lastete an solchen Tagen keine geringe Verantwortung; glücklicherweise erfolgten aber dank ihrer Vorsicht und Tüchtigkeit keine ernstlichen Unfälle.

Der immer stärker anwachsende Verkehr, dem die Fähre mit der Zeit nicht mehr gewachsen war, bewog die beiden Gemeinden Außersihl und Wipkingen, der dringenden Frage der Erstellung einer Brücke näher zu treten. Dieselbe konnte 1872 dem Betrieb übergeben werden und erfreute sich von Anfang an eines lebhaften Verkehrs, der sich allmählich derart steigerte, daß unter Bezug auf die Gefahr allzu starker Belastung einschränkende Vorschriften erlassen werden mußten. Nachdem dann noch das Projekt der Fortsetzung des Trams bis zur Nordbrücke dringend geworden, drängte sich die Notwendigkeit der Erstellung einer neuen, allen Verkehrsanforderungen entsprechenden Brücke auf.

Es ist dies der heute noch bestehende Limmatübergang. Die Eröffnung fand im Sommer 1901 statt. Der Quartierverein Wipkingen hatte am Abend vorher auf der Brücke eine kleine Feier veranstaltet. An den Eingängen beider Ufer waren Triumphbögen befanden, die von der Idee befangen waren, die Brücke werde im alleinigen Interesse des Quartiers Wipkingen gebaut, und dieses Stiefkind im Kreise der vollwertigen Gemeindeglieder müsse mit seinen Forderungen im Zaume gehalten werden!

Wenn man sieht, wie heute im städtischen Haushalt mit Millionen umgesprungen wird, wirkt die Erinnerung an jene Knorzerei doppelt peinlich.

Weitere Verkehrserleichterungen wurden später durch die Erstellung des *Dammsteges* und durch die Ersetzung der Fähre beim *Hardturm* durch einen massiven Steg erreicht.

*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.*