

Rechtsufrige Seebahn — Station Letten

Im Gegensatz zum langen Leidensweg der eigentlichen Station Wipkingen wurde 1894, ohne spezielle Anstrengung, die Gemeinde mit der an der äußersten Grenze erstellten Station Letten «beschenkt». Für den Großteil der Bevölkerung war sie allerdings von Anfang an zu ablegen, als daß sie für einen größeren Passagierverkehr (speziell mit der Stadt) hätte in Frage kommen können. Aber es war immerhin ein kleiner Anfang verbesserter Verkehrsmöglichkeit für die in dieser Beziehung nicht verwöhnten «Laubkäufer».

Das Bahnprojekt hatte übrigens auch mit mancherlei Opposition zu kämpfen. Es waren namentlich die beiden Tunnels auf Stadtgebiet und deren Kosten, welche heftige Kritik hervorriefen, und zu dem Gegenprojekt, der Erstellung einer Eisenbahnbrücke von Tiefenbrunnen über den See nach Enge führten. Auch Herr Schindler-Escher, der Besitzer des schönen Landgutes zwischen Wasserwerkstraße und Limmat, das längs des Kanals durchschnitten werden sollte, ließ behufs Abwendung dieser Gefahr auf eigene Kosten ein Projekt ausarbeiten, das beim Drahtschmidli-Tunnelausgang eine Eisenbahnbrücke über die Limmat mit Ausmündung in das Industriebahngeleise am Sihlquai vorsah. Die «Rechtsufrige» hätte dann auf diesem Geleise in den Hauptbahnhof einmünden sollen.

Von all diesen Varianten wollten jedoch die Seegemeinden unter keinen Umständen etwas wissen, sondern sie beharrten energisch auf einer direkten Linienführung auf eigenem Geleise mit dem Hauptbahnhof und trugen mit dieser, sicherlich verständigen Forderung auch den Sieg davon.

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.