

Straßenbahn-Projekte

1. Hauptbahnhof—Escher-Wyß-Platz—Hardturm.
2. Hauptbahnhof—Escher-Wyß-Platz—Wipkingen—Höngg.

Die Konzessionsgesuche für Erstellung oben genannter elektrischer Straßenbahn-Linien wurden ungefähr in der gleichen Zeit beim Eidgenössischen Eisenbahn-Departement eingereicht. Gesuchstellerin für das erste Projekt war die

Industriequartier-Straßenbahn-Gesellschaft Zürich

mit Ingenieur Kuhn, Hafnerstraße, an der Spitze; für das zweite Projekt die

Straßenbahn-Gesellschaft Zürich—Höngg

Präsident H. Gwalter, Gemeindepräsident, Höngg.

Nach langen Verhandlungen mit den maßgebenden Instanzen und nach Zeichnung des erforderlichen Aktienkapitals wurden die beiden Gesuche bewilligt.

Man wird sich wahrscheinlich heute fragen, warum die erstgenannte Linie bis zum Hardturm ausgedehnt werden sollte, währenddem sich die damalige Hardturmstraße noch in einem bedenklichen Zustande befand und sozusagen noch keine Ueberbauung stattgefunden hatte. Die Erklärung liegt darin, daß der unternehmungslustige, weitblickende Ingenieur Kuhn in jener Zeit auf der hintern «Waid», Höngg, drei Bauernhöfe zu dem Zwecke aufgekauft hatte, um daselbst ein großes Kurhaus mit Park usw. zu erstellen.

Als erste Renditebedingung mußte selbstredend für eine befriedigende Verkehrsmöglichkeit gesorgt werden. Zu diesem Zwecke beabsichtigte der Initiant im Anschlüsse an das Tram die Erstellung einer Drahtseilbahn vom Hardturm über die Limmat und über den Rebberg nach der hintern «Waid». Für die damalige Zeit eine kühne, sogar eine tollkühne Idee, welche nicht nur vielfacher Kritik, sondern auch spöttischem Lächeln begegnete. Die Hauptschwierigkeit, an welcher schließlich das Projekt scheitern sollte, bildete, wie vorausgesehen, die Finanzierung. Nachdem es dem Initianten, trotz aller Bemühungen, nicht gelang, einheimische Kreise dafür zu interessieren, trat er noch mit einer englischen Finanzgesellschaft in Unterhandlung. Die Aussichten sollen anfänglich, wie man hörte, nicht ungünstig gewesen sein, als dann plötzlich der «Burenkrieg» zwischen England und Transvaal ausbrach, welcher Umstand von den Engländern als Vorwand zum Abbruch der Verhandlungen benutzt wurde! Dadurch wurde nicht nur das Projekt begraben, sondern auch die finanzielle Position des Initianten derart erschüttert, daß von der ganzen Geschichte nur noch ein vollständiges Fiasko übrig blieb.

Das Mißlingen dieses Planes hatte auch zur Folge, daß die Industriequartier-Straßenbahn vorläufig nur bis zum Escher-Wyß-Platz ausgeführt und die Strecke bis zum Hardturm der Zukunft überlassen wurde. Ebenso mußte die Weiterführung bis zur Nordbrücke einstweilen unterbleiben, weil die Tragkraft und die Breite der damaligen Limmatbrücke den Tramverkehr nicht erlaubt hätten und die Röschibachstraße noch nicht ausgebaut war. Für das Höngger Tram mußte etwas oberhalb der Brücke ein Notsteg errichtet werden, der nach Erstellung der neuen Limmatbrücke wieder abgebrochen wurde. Mit der Eröffnung der beiden Trams hatte unsere Gemeinde nach jahrzehntelanger Abgeschiedenheit endlich eine befriedigende Verbindung mit dem übrigen Europa gefunden!

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.