

Das Tram lässt auf sich warten



Der Rössliplatz um 1908. Bis 1968 befand sich hier die Endstation der Tramlinie 4. (Bild: BAZ)

Das Tram als öffentliches Massennahverkehrsmittel ist ein typisches Produkt des rasanten Städtewachstums im späten 19. Jahrhundert. Das Tram ermöglichte die Ausdehnung der Städte über bislang «natürliche» Grenzen hinaus, vorgegeben durch die zu bewältigende Fussdistanz, und damit immer grössere Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort. Zwischen 1880 und dem Ersten Weltkrieg wuchs Zürich am stärksten. In dieser Zeit überflügeln die sogenannten Ausgemeinden und Vororte die Stadt Zürich hinsichtlich der Bevölkerungszahl bei weitem. In diese Phase fielen auch die Anstrengungen Wipkingens um Einbindung ins Zürcher Strassenbahnnetz.

Wipkingen will Anschluss an die innere Stadt

1882 eröffnete die Zürcher Strassenbahn AG die ersten Tramlinien, und zwar das legendäre Rösslitram ins Zürcher Seefeld, in die Enge sowie zum Friedhof Sihlfeld. Ein Jahr zuvor hatten sich Zürich, Riesbach, Enge und Aussersihl zum «Strassenbahnverband» zusammengeschlossen, um den Trambau voranzutreiben.

Wie die meisten damaligen Ausgemeinden war auch Wipkingen sehr an einer direkten Verbindung mit der Stadt Zürich durch ein öffentliches Transportmittel interessiert. Das Projekt einer Dampfomnibusbahn von Zürich über Wipkingen nach Höngg, das Anfang der siebziger Jahre an die Gemeinde herangetragen wurde, verwarf Wipkingen jedoch als zu abenteuerlich. Viel



Das Hönggertram oberhalb des «Sydefädeli», kurz nach dem Ersten Weltkrieg. Die Linie war besonders beliebt für Sonntagsausflüge. Im Hintergrund rauchen die Fabrikschlote des Industriequartiers - die GGW wehrte sich erfolglos gegen «Rauchplage» und Chemiegerüche. (Bild: GGW)

mehr versprach sich der Gemeinderat von einer eigenen Bahnstation an der Strecke Zürich-Oerlikon. Zwischen 1875 und 1881 trat der Gemeinderat in Verhandlungen mit der Schweizerischen Nordostbahn. Die Bemühungen scheiterten jedoch an der starren Haltung des Bahnunternehmens. So beschloss der Gemeinderat von Wipkingen 1881, «da ja eine Station keine Aussicht auf Erfolg habe, sich bei den Verhandlungen des Stadtrathes von Zürich und Gemeinderathes Riesbach und Aussersihl betreffend Erstellung von Strassenbahnen zu beteiligen».¹⁰ Mit diesem Beschluss begann ein wahrer Spiessrutenlauf für die Wipkinger. Einzig Aussersihl unterstützte von Anfang an die Bemühungen seiner Nachbargemeinde. Die übrigen Gemeinden sowie die Zürcher Strassenbahn AG zeigten zwar Verständnis, fanden aber immer wieder neue Gründe gegen einen Bau. Zunächst sollten sich die ersten Linien bewähren, dann hatte Wipkingen Vorarbeiten zu leisten, schliesslich verunmöglichte der schlechte Geschäftsgang einen Ausbau des Netzes. Die Linie nach Wipkingen war für die private Zürcher Strassenbahn AG uninteressant, da sie keine Rendite versprach, denn noch war das Tram für die Arbeiter als tägliches Beförderungsmittel zur Arbeit zu teuer. Die Verhandlungen wurden 1884 abgebrochen.

Das Hönggertram auf dem provisorischen Steg, der 1879-1901 über die Limmat führte. (Bild: BAZ)



Inzwischen hatte sich Zürich rasch entwickelt, die Innenstadt war zur City, das Hard zum Industriequartier geworden. Die Bevölkerungszahlen in den Aussenquartieren nahmen fast explosionsartig zu. Unter dem Eindruck dieser Entwicklung begann eine private Gesellschaft 1889 mit der Planung einer Tramlinie vom Hauptbahnhof zur Wipkingerbrücke. Wenig später bildete sich im wohlhabenden Weindorf Höngg ein Komitee, das den Bau einer Bahn von Wipkingen nach Höngg vorbereitete.

1898 wurden beide Linien eröffnet. «Eines der freudigsten Ereignisse, vielleicht das freudigste seit langer Zeit», urteilte der Quartierverein. «Mit diesem Acte ist ein alter Herzenswunsch unserer Bevölkerung nach besserer Verbindung endlich in Erfüllung gegangen & das bis jetzt in ziemlicher Abgeschlossenheit befindliche Wipkingen erst recht in die Reihe der grossstädtischen Quartiere getreten.» Und ohne Nostalgie fügte er an: «Die bis dahin das einzige Verkehrsmittel des rechten Limmattals bildende, alte, ehrbare Postkutsche, stellte mit Neujahr 1899 ihre Tätigkeit ein.»¹¹

Eine Tramlinie in der Nordstrasse?

Nach der Eingemeindung von 1893 und noch bevor die erste Linie gebaut war, forderte der neugegründete Quartierverein eine zusätzliche Verbindung über Unterstrass nach Wipkingen. Wipkingen hoffte, durch den Bau einer weiteren Tramlinie auch für wohlhabendere Leute als Wohnsitz attraktiv zu werden und endlich seinen Ruf als Arbeiterdorf abzuschütteln. Die Landbesitzer erwarteten ein schnelles Steigen der Bodenpreise infolge der Erschliessung.

Als die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) ab 1894 den Bau der Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach plante, versuchte der Quartierverein Wipkingen eine Zweiglinie zu erwirken. Er setzte sich sofort mit der MFO in Verbindung und schrieb sogar an den Bundes- und Regierungsrat, die neben der Stadt für eine Konzessionsvergabe zuständig waren, um dem Projekt zum Durchbruch zu verhelfen. Die MFO versicherte im August 1894, die Direktion sei damit einverstanden, «die nötigen technischen Vorarbeiten für die Concessionserwerbung an die Hand zu nehmen», und auch das Eidgenössische Eisenbahndepartement signalisierte eine wohlwollende Haltung. Es bedurfte jedoch auch der Mitarbeit der Stadt Zürich, und die war inzwischen nicht mehr an privaten Linien auf Stadtgebiet interessiert. Mit dem Argument, die Nordstrasse müsse zuerst noch ausgebaut werden, schob sie das Projekt auf die lange Bank, bis die MFO schliesslich das Interesse an der Zweiglinie verlor.¹²

Ab 1908 hatte Wipkingen einen verbesserten Tramanschluss. Denn dank dem Ausbau der Röschibachstrasse bummelte die Linie 4 seither bis zum Röschibachplatz hinauf, der die Endstation bildete. Bis 1968 blieb dies so, dann fiel die Wipkinger Tramlinie dem Westtangentebau zum Opfer.

Doch auch 1908 waren die Wipkingerinnen und Wipkinger noch nicht zufrieden. Sie forderten nun eine Ringlinie als Verbindung mit den Nachbarquartieren, zunächst als Tram-, schliesslich erfolgreicher als Buslinie. Die Stadtratsprotokolle dieser Zeit legen beredtes Zeugnis für die unentwegten Bemühungen Wipkingens ab. Nach vielen Jahren ständiger «Zwängerei» stimmten die Zürcher 1926 über die erste Autobuslinie auf Stadtgebiet ab. Sie wurde als Linie A am 5. August 1927 eröffnet und führte vom Rigiplatz über die Wipkingerbrücke zur Utobücke. Fünf Jahrzehnte beharrlichen Bemühens um Einbindung in das öffentliche Verkehrsnetz fanden damit ihren Abschluss.



Buslinie 46:

Zur eigentlichen Lebenslinie des Quartiers ist in jüngerer Zeit die Buslinie 46 geworden. 1941 versprach der Stadtrat der Wipkinger Bevölkerung diese Verbindung als Ersatz für aufgehobene Zughalte. Doch erst seit 1954 verkehrt der Bus (vorerst als Linie 71) zwischen Schwert und Hauptbahnhof, ab Nordbrücke ohne Halt. Später wurde die Linie bis in den Högger Rütihof verlängert, der Fahrplan verdichtet, die Haltestellen wurden vermehrt.

1927 erkämpften sich Wipkingerinnen und Wipkinger die erste städtische Busverbindung, die heutige Linie 33. 1942 wurde sie auf Trolleybus umgestellt. (Bild: BAZ, 1942)