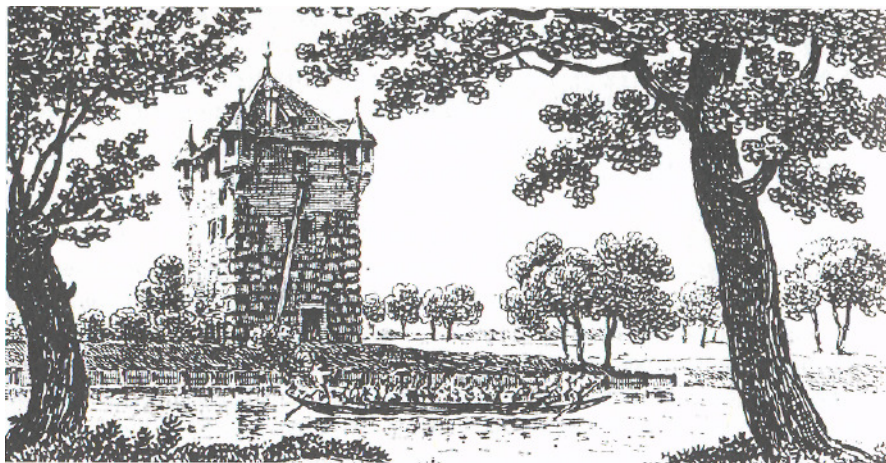


Als Wipkingen noch keine Brücke hatte

«Käferberg» 1968 Nr. 1

Lieber Leser, wenn du nächstens mit mir zur Wipkingerbrücke hinabsteigst, so werden wir noch rechts und links, hüben und drüben in Stein die Jahrzahl 1901 eingemeisselt sehen können. Du wirst dann wohl kaum fragen, was diese Zahl zu bedeuten habe, du weisst es schon oder merkst es gleich: Diese Brücke, die heute altersschwach und abbruchreif geworden, begann im Jahre 1901 ihre guten Dienste zu leisten. Einzelne Wipkingerinnen und Wipkinger, die nun freilich auch nicht mehr zu den Jüngsten zählen, erinnern sich vielleicht noch an den Freudentag der Einweihung dieser Brücke. Darüber wird in einer späteren Nummer des «Käferbergs» einiges berichtet werden. Und vor 1901? - Auf diese Frage erhältst du die eigenartige Antwort: Ein paar Jahre lang bestanden zwei Brücken nebeneinander. Die eine war 1872 gebaut worden mit einer Breite von 18 Schuh, das heisst 5,40 m. Die andere diente der Högger-Strassenbahn, die am 27. August 1898 den Betrieb aufgenommen hatte und einen eigenen Limmatübergang benötigte, weil die alte Brücke zu schmal war, das Tram auch noch aufnehmen zu können. Und vor 1872? - Da bewältigte eine Fähre, auch «fliegende Brücke» genannt, während fast drei Jahrzehnten den ganzen Verkehr. Und bei der Probelastung vom Jahre 1844 spedierte sie wirklich fast im Fluge am gespannten Drahtseil nicht weniger als 2 beladene Fuhrwerke, 4 Pferde und 15 Passagiere, zusammen rund 100 Zentner, ans andere Ufer hinüber. Du wirst aber wohl belustigt herauslachen, wenn du dir vorstellst, eine Fähre müsste heutzutage noch da drunten den Verkehr bewältigen.

Ja und vor 1844? - Wenn man Glück hatte, war nach vielleicht stundenlangem Warten ein Schiffer oder Fischer so gnädig, eines der am Ufer verankerten Ruderboote loszuketten und den einsamen Wanderer gegen Entgelt hinüber zu rudern. In einer früheren Nummer des «Käferbergs» wurde erzählt, wie die Zürcher im Jahre 1352 den von den feindlichen Österreichern reparierten Steg beim Hardturm mit Hilfe von Flössen zertrümmerten. Von diesem Zeitpunkt an duldeten sie während Jahrhunderten zwischen Zürich und Baden überhaupt keine Brücke mehr über die Limmat. Und warum nicht? - Brückenpfeiler gefährdeten den Verkehr auf dieser Wasserstrasse. - Die Limmat eine Wasserstrasse? Fast ungläubig stellst du vielleicht diese Frage. Aber in früheren Zeiten war es eben so: Wo man die Wahl hatte zwischen einem Land- und einem Wasserweg, gab man dem Wasserweg den Vorzug, weil er billiger war. Unsere Limmat könnte da viel erzählen. - Schon die Pfahlbauer, die am See ganze Dörfer auf Pfählen errichteten, werden lieber



mit ihrem Einbaum die Limmat hinabgefahren sein, statt sich durch Urwald und Sumpf den Weg bahnen zu müssen. Von den alten Römern weiss man, dass eine wichtige Verkehrsstrasse vom Comersee zu den Städten am Rhein drunten über Bündnerpässe nach Chur und Walenstadt führte, von wo aus Schiffe den Weitertransport der Waren übernahmen, wobei die Zollstation Zürich, das damalige Turicum, passiert wurde. - In frühchristlicher Zeit gelangte Messwein aus Zypern und aus Griechenland, aber auch aus dem Veltlin auf diesem Wege zu den Kirchen und Klöstern am Rhein. Im frühen Mittelalter war Glarus Eigentum des Klosters Säkingen, und die ihrem «goczhus» geschuldeten Abgaben wurden meistens von Ziegelbrücke aus mit Schiffen transportiert. Später wurden dort Schiefertafeln und Schiefertische verladen, und weil es im gleichen ging, wurde noch Glarnerzieger und Kräutertee mitgenommen. Oft ging diese Fahrt bis ans Meer hinab. Die Holländer bezogen auch gerne Bauholz aus dem Glarnerlande, das zu Flössen vereinigt auf dem Wasserweg spedit wurde. Für den Transport der schweren Frachten von Eisen aus dem Gonzen war der Wasserweg ebenfalls sehr vorteilhaft. - Nachdem 1336 in Zürich die Zunftverfassung eingeführt worden war, bildete sich unter den Schiffluten eine Niederfahrgesellschaft, die den Transport auf der Limmat zu besorgen hatte, während eine Oberfahrgesellschaft den Verkehr auf dem See übernahm. Im Jahre 1447 stellte Kaiser Friedrich III, der Zürich wohlgesinnt war, einen Brief aus, in dem es unter anderem hiess, «und haben wir der statt zu Czurich (= Zürich) die gnad getan, das sy von Czurich uf der Lingmat biss in den Ryn und den Ryn gantz ab mit ihren aygen schiffen fahren ...» und zwar ohne Zoll zahlen zu müssen.

In mehrjährigen Abständen oder gar jährlich kontrollierten die Zürcher ihren Wasserweg bis zur Einmündung in die Aare und nahmen die entstehenden Unkosten in Kauf. Bei einer solchen zweitägigen Inspektionsfahrt von 4 Her-

ren samt einem Schreiber und 5 Dienern sowie von 6 Meistern und einem Knecht des Niederwasserfahrts entstanden im Jahre 1596 Kosten im Betrage von mehr als 142 Pfund, wobei damals für ein paar Pfund schon ein Pferd gekauft werden konnte.

Berühmt wurde die Hirsebreifahrt vom Jahre 1576 nach Strassburg hinab, damals führte diese Stadt ein Schützenfest durch, das mehrere Wochen dauerte und an dem sich auch Zürcher beteiligten. Andere Zürcher wollten ihre Mitbürger in der Feststadt besuchen und mit einer eintägigen Blitzfahrt zeigen, dass Strassburg eigentlich gar nicht so weit von Zürich weg liege. Sie luden einen riesigen Topf mit heissem Hirsebrei auf ein Schiff. In aller Frühe wurde abgefahren und dank unermüdlichem Einsatz der Ruderer gelangten sie noch am gleichen Tage in Strassburg an, wo sie festlich empfangen wurden und den noch warmen Hirsebrei verteilten.

Und der Rückweg? - Bei solch weiten Fahrten wäre ein Rücktransport der Schiffe allzu zeitraubend und zu mühsam und darum recht kostspielig gewesen. Deshalb wurden die Schiffe am Bestimmungsort verkauft. Es bestanden zum Beispiel mit Basel schriftliche Abmachungen betreffend Übernahmepreis solcher Schiffe.

Das Boot, das wir auf dem nebenstehenden Bilde beim Hardturm vorbeifahren sehen, diente einem andern Zwecke, nämlich einer sogenannten «Badenfahrt». Während Jahrhunderten fuhren die Zürcher, die irgendwie das nötige Geld aufbringen konnten, alljährlich für Wochen nach Baden. Dort wurde täglich gebadet, doch gab man sich auch allerlei weltlichen Genüssen hin, denn in der Stadt Baden ging es nicht so sittenstreng her und zu wie in Zürich. - David Hess schilderte im Jahre 1817 in seinem Buche «Die Badenfahrt» recht köstlich das Drum und Dran einer solchen. «Man benutzte die Gelegenheit, die sich im Sommer wöchentlich mehrmals darbot, im Schiff nach Baden zu fahren ... Ich bin oft dahin gereist, im Wagen, zu Pferd und zu Fuss, aber nie so angenehm und nie so schnell wie im Schiff ... Eine reizendere Wasserreise, als diese, ist kaum zu denken ...» Ganz gefahrlos war aber diese Schifffahrt nicht. Besonders beim sogenannten «Kessel» zwischen Würenlos und Wettingen musste der Schiffmeister genau wissen, wo er seinen mit 30 und mehr Personen beladenen Weidling durchzusteuern hatte, ansonst das Schiff kentern konnte, wobei schon ganze Gesellschaften ertrunken waren. Meistens wurden aber die aufkreischenden Insassen nur mit ein paar Wasserspritzern erschreckt, und nach insgesamt zwei Stunden war das Ziel erreicht. Man konnte sich nun den Badefreuden hingeben, während die Schiffer in ISstündiger strenger Arbeit ihr Boot wieder nach Zürich hinauf stachelten. Noch vieles hätte uns die Limmat zu berichten. Ihre Wellen aber raunen uns zu: Wir eilen dahin von Ort zu Ort. Klatschend schlagen wir an Steine, die uns den Weg versperren wollen, doch kein Hindernis hält uns auf. Zur Ruhe werden wir erst kommen, wenn wir eingegangen sind ins grosse unendliche Meer, das uns als seine Kinder liebend in die Arme schliesst. - Menschlein, ruft uns die Welle noch nach, gleicht nicht dein Lebensweg dem unsrigen?