

Die Wipkingerbrücke von 1901

«Käferberg» 1969 Nr. 4

Grossvater Wipko und Enkel Jakob plaudern darüber.

Jb.: Wiederum hast du ein interessantes Bild!

Wi.: Du wirst es wohl deuten können!

Jb.: Nach der Kirche in der Mitte und dem hinter Flaggen versteckten «Anker» wird das die 2. Wipkingerbrücke sein. Rechts drüben sieht man ja noch ein Stück des Tramsteges, der für das Hönggertram erstellt werden musste.

Wi.: Das hast du richtig beobachtet, und als 1898 der Tramsteg gebaut wurde, da war es ein offenes Geheimnis, dass die nicht einmal 6 m breite 1. Wipkingerbrücke den angewachsenen Verkehrsanforderungen sowohl bezüglich Breite als namentlich auch bezüglich Solidität durchaus nicht mehr genügte. Jb.: Und dieser Flaggenschmuck, die Tännchen und Triumphbogen zeigen wohl die Einweihung der neuen Brücke an.

Wi.: So ist es. Der Einweihung der Wipkingerbrücke von 1901 galt dieser Schmuck.

Jb.: Grossvater, du hast einmal erzählt, ihre Vorgängerin sei 1872 erbaut worden. Dann hat sie ja nicht einmal 30 Jahre lang ihren Dienst versehen können. Wi.: Ja, etwa gleich lang wie die einstige Wagenfähre von 1844. Jb.: Hatte die erste Brücke nach so kurzer Zeit ausgedient, weil sie seinerzeit einem Anfänger im Brückenbau übergeben worden war, der die niedrigste Offerte eingereicht hatte?

Wi.: Zum Teil schon. Sie war nicht ganz einwandfrei gebaut. Das zeigte sich, als man von 1891 an überall die eisernen Brücken zu überprüfen begann. Jb.: Warum von diesem Jahre an?

Wi.: 1891 gab es ein furchtbares Eisenbahnunglück in der Nähe von Münchenstein bei Basel, weil die dortige eiserne Brücke über die Birs während der Durchfahrt eines Zuges einstürzte, wobei 73 Personen den Tod fanden. Jb.: Und warum stürzte diese Brücke ein?

Wi.: Bei diesem schweren Unglück hat man erkannt, dass auch das Eisen ermüden und darum die frühere Tragfähigkeit verlieren kann. Deshalb wurde die Überprüfung aller eisernen Brücken angeordnet. Jb.: Und die Wipkingerbrücke?

Wi.: Die Untersuchung zeigte eben, dass ihr - und übrigens auch dem noch etwas jüngeren Höngger Brücklein - nicht mehr recht zu trauen sei. Im Frühjahr 1898 wurden darum beide für schwere Fuhrwerke gesperrt. Jb.: Wo mussten fortan schwer beladene Wagen die Limmat überqueren? Wi.: Entweder bei Engstringen oder bei der Bahnhofbrücke. Die Walche- und die Kornhausbrücke existierten damals noch nicht.



Einweihung der Wipkingerbrücke 1901

Jb.: Mit dem grossen Umweg werden wohl viele unzufrieden gewesen sein.

Wi.: Ja, natürlich. Darum reichte der von den Wipkingern in den Grossen Stadtrat gewählte Bankrat Heinrich Kleiner! eine Interpellation ein, in welcher er Aufschluss verlangte, wann eine neue Wipkingerbrücke gebaut werde.

Jb.: Und die Antwort?

Wi.: Sie fiel recht erfreulich aus. Die betreffende Abstimmungsvorlage sei schon in Ausarbeitung.

Jb.: So, musste darüber auch abgestimmt werden?

Wi.: Selbstverständlich! Am 17. August 1900 wurde die Vorlage mit grosser Mehrheit angenommen, und schon 11 Monate später, also nach recht kurzer Bauzeit, konnte die neue Brücke eingeweiht werden.

Jb.: Das wird ein Freudenfest gewesen sein für die Wipkinger!

Wi.: Aber sicherlich. Davon wissen alte Wipkinger und Wipkingerinnen noch zu erzählen, die damals als Kinder dabei waren. Zeitungsberichten aus jener Zeit ist zu entnehmen, dass für die nächtliche Feier die Brücke zum Festplatz eingerichtet war. In der Mitte desselben war ein Podium für die Darbietungen von Töchter- und Männerchor Wipkingen. Hier wurde auch das Tanzbein geschwungen, angefeuert von einer rassigen Musik. Beidseitig sorgte je ein Wirt für das leibliche Wohl und die durstigen Kehlen. Reihen von Lampions, die über den Brückengeländern schaukelten, erleuchteten die Brücke, während ein Scheinwerfer hübsche Farbeneffekte herzauberte. Selbst die Käfer vom Käferberg durften dabeisein, denn die Wipkinger hatten auf ihrer Seite

mächtige Maikäfer aufgestellt, und auch ihre Häuser waren geschmackvoll illuminiert. Feuerwerk fehlte nicht. Feuerkugeln schossen knallend in die Luft, Sonnen sprühten, und feurige Sterne versanken zischend in den Fluten. Gab es einmal eine Pause, so drang von unten her das Murmeln der alten Limmat durch die Abendkühle herauf, als wollte sie ebenfalls ihren Beifall kund tun, Jb.: Wer hatte das alles organisiert?

Wi.: Der damalige Quartierverein Wipkingen, der nach der Eingemeindung von 1893 der Gemeinnützigen Gesellschaft die Wahrung der Quartierinteressen abgenommen hatte, 1904 aber wieder mit der GGW vereinigt wurde. Jb.: Und wer kam für die Kosten auf?

Wi.: Auch der Quartierverein Wipkingen, das heisst, eine von ihm durchgeführte Sammlung hatte 496.- Franken eingebracht.

Jb.: Von Seite des Industriequartiers wird auch noch etwas beigesteuert worden sein.

Wi.: Eben nicht! Die Wipkinger hatten ihre Nachbarn über der Limmat drüben zur Feier eingeladen, aber der Vorstand des dortigen Vereins lehnte die Einladung ab mit der sonderbar anmutenden Begründung, dass er sich nicht veranlasst fühle, an einer einzig das Quartier Wipkingen berührenden Feier teilzunehmen.

Jb.: Wirklich eine unerklärliche Einstellung. Waren darum nur Wipkinger an dem Fest?

Wi.: Nein, entgegen der Parole des dortigen Vorstandes und vielleicht ihm zum Trotz erschienen dann doch viele Gäste von drüben, um wacker mitzufesten. Dem freundnachbarlichen Vorstand sei aber bei der nächsten Versammlung bedeutet worden, den Rücktritt zu nehmen. - Auf dringende Einladung der Wipkinger waren übrigens Stadtpräsident Pestalozzi und ein weiterer Stadtrat erschienen.

Jb.: Weiss man auch noch, was auf den Tafeln stand, die an den Triumphbogen hingen?

Wi.: Ja, Emil Siegfried-Notz vom «Kehlhof», damals Präsident des Quartiervereins Wipkingen, erwähnt sie in seinem im hohen Alter verfassten Schriftchen «Plaudereien aus Alt-Wipkingen». Die Tafeln waren beidseitig beschrieben. Ein Spruch hiess: Wo der alten Fähre einst die Wandersleute Leben, Hab und Gut zagend anvertrauten, Krönst du, schöne, stolze Brücke, heute Strom und Ufer und die Wack'ren, die dich bauten!

Auf der Tafel am jenseitigen Ufer nahm ein Spruch Bezug auf die vorhin erwähnte Absage, sich am Feste zu beteiligen:

«Wipkingerbrücke» heisst sie ja,
So tönt's vom Industrie-Vorstand,
Das geht eus ja grad nüd vill a,
Mir wiesed's höfli vo der Hand!

Jb.: Dieses «Spitzeln» hatten die dort drüben wirklich verdient. Die neue Brücke war doch sicherlich auch ihnen recht willkommen. \Wi.: Selbstverständlich. Kurz vorher waren nämlich Hardbrücke und Hard-strasse gebaut worden, um mit einer sogenannten Ringstrasse für bessere Verbindung zwischen Oberstrass, Unterstrass, Wipkingen nach Aussersihl und dem damals an den jetzigen Standort verlegten Güterbahnhof zu sorgen. In Wipkingen fehlte zu jener Zeit noch der Ausbau der Röschibach- und der Rotbuchstrasse, während nun mit der Wipkingerbrücke ein wichtiges Glied dieser Kette erstellt war.

Jb.: Wie breit war eigentlich diese Brücke von 1901?

Wi.: Insgesamt 18 m, die Fahrbahn allein 10,50 m, so verblieben für die beiden Trottoire je 3,75 m. Jb.: Und wieviel kostete sie?

Wi.: Etwa sechsmal mehr als die erste Brücke. Der Voranschlag rechnete mit Fr. 318000.-, und diese Summe reichte so ziemlich, weil - nicht immer zur Freude der Wipkinger - gespart wurde, wo es möglich war. So wurde die Brücke statt asphaltiert vorerst nur gewalzt, also chaussiert. Darauf nahm auch einer der Sprüche Bezug: Vollendet ist die neue Brücke, Erschöpft ist wohl auch der Kredit, Asphalt bleibt deshalb zurücke, Chaussierung seine Stell' vertritt.

Jb.: Die Wipkinger konnten also auch hier das «Spitzeln» nicht ganz beiseite lassen.

Wi.: Das schon, aber sie waren doch hoch erfreut. «Wipkingen darf mit Recht stolz sein auf diese neue Brücke. In Verbindung mit der neuen Hardstrasse bietet nun der Südeingang in unser Quartier einen prächtigen und imponierenden Anblick», so ist im Jahresbericht 1901 des Quartiervereins zu lesen. Ein prächtiges Werk wurde die neue Brücke auch genannt, und sie werde auf lange Zeit hinaus allen Ansprüchen des Verkehrs genügen.

Jb.: Gelt, Grossvater, damals konnte man noch nicht ahnen, dass bis heute der Verkehr hier so ungeheuerlich anwachsen würde.

Wi.: Nein, das war nicht vorauszusehen. Die Brücke von 1901, die ja letzthin abgebrochen worden ist, hat immerhin gut doppelt so lang ihren Dienst versehen als die Vorgängerin. Hoffen wir, dass die Doppelbrücke, die heute im Entstehen ist, wiederum doppelt so lang als jene von 1901 genüge! Dann könntest du, mein lieber Köbi, den Bau der 4. Wipkingerbrücke nicht mehr erleben, vielleicht erst deine Urenkel!