

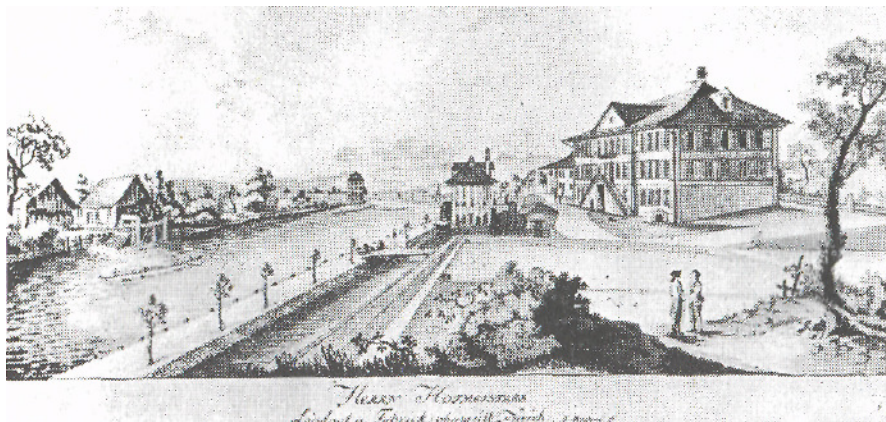
Fliegende Brücken her!

«Käferberg» 1968 Nr. 4

Wohl bestanden vor 150 Jahren an verschiedenen Stellen der Limmat für den Querverkehr sogenannte «Fahr», bei denen Personen und in beschränktem Masse auch Waren gegen Entschädigung mit Hilfe von Weidlingen über den Fluss gerudert wurden. Bei hohem Wasserstand war das aber eine lebensgefährliche Angelegenheit. Darum kam der Wunsch auf nach etwas Besserem. Eine feste Brücke zu bauen, dazu reichte vorerst nirgends das Geld, und doch sollten auch schwerere Lasten und beladene Wagen über den Fluss geführt werden können, da sonst stundenlange Umwege in Kauf genommen werden mussten.

Auf Wipkingen Gebiet wurde 1825 im *Leiten* eine erste leistungsfähige Fähre erstellt. Dort führte *Heinrich Hofmeister* eine gut florierende Kattunfabrik, in der ja auch der Vater von Salomon Rütschi-Bleuler arbeitete und in welcher später die Seidenwebschule, heute Textilfachschule eingerichtet wurde. Viele Arbeiter wohnten aber nicht in Wipkingen, sondern über der Limmat drüben, mussten also täglich mehrmals den Fluss überqueren. Zudem lagen die Fabrikeinrichtungen, wie auf dem Bilde nebenan ersichtlich ist, teilweise am jenseitigen Ufer, so dass die Stoffe während der Verarbeitung hin und her transportiert werden mussten. Nun gelangte Hofmeister mit einem Gesuche an den Regierungsrat, der damals noch «Kleiner Rath» genannt wurde, es möge ihm erlaubt werden eine Fähre, eine «fliegende Brücke», über die Limmat zu bauen. Nachdem eine Kommission die Angelegenheit untersucht hatte, wurde die Bewilligung erteilt, wobei mehrere zum Teil verständliche, zum Teil aber eigenartige Bedingungen auferlegt wurden. So durfte Hofmeister die Fähre nur zum ausschliesslichen Gebrauch seiner Fabrik benützen, also keine fremden Personen und deren Waren über die Limmat setzen. Hingegen war er bei allfälligem Feuersausbruch verpflichtet, für das schleunige Übersetzen von Feuerläufern und Löschgeräten besorgt zu sein. Auf die Schifffahrt flussabwärts und auf das «Recken», das heisst Ziehen der Schiffe von einem Uferwege aus flussaufwärts, musste möglichst Rücksicht genommen werden. Es wurde nun ein Drahtseil hoch über die Limmat gespannt, das beidseitig gut verankert war. Von diesem «Scheertau» führten Lenktaue zur Fähre hinab. Sie bestand aus zwei nebeneinander gekoppelten Schiffen, auf die ein Boden als Brücke zu liegen kam, weshalb die ganze Einrichtung auch «Schiffbrücke» genannt wurde. Je nachdem das Steuerruder gestellt wurde, drückte das fließende Wasser die Fähre zum einen oder ändern Ufer hinüber, und das geschah gleichsam im Fluge, darum «fliegende Brücke».

Das gute Funktionieren dieser Fähre wirkte ansteckend. Schon 1826 stellte Heinrich Strickler, der in seiner Spinnerei an der Limmat bei *Höngg* auch



Fabrik von Hch. Hofmeister im Letten um 1820, heute Textilfachschule

Arbeiter von Altstetten und Schlieren beschäftigte und sich darum vor die gleichen Probleme wie Hofmeister im Letten gestellt sah, ein Gesuch für eine ähnliche Fähre und schrieb u.a. ... «Bei mehrmaliger Ansicht des wohlgelegenen Werkes im Letten und der wirklich wohltätige und sichere Gebrauch desselben haben mich zu der Überzeugung geführt, dass eine solche Überfahrtseinrichtung bei meiner Spinnerey in Höngg trotz bedeutenden Kostenaufwandes wünschbar und zweckmässig sei ...» Der Schluss des Gesuches lautete im Briefstil, wie er damals gegenüber Behörden gang und gäbe war: «Durch diese ausgeführten Gründe bewogen, nehme ich die Freiheytt meine Ehrerbietigste Bitte an Sie, Hochgeachteter Herr Amts-Bürgermeister und Hochgeachtete Herren Kleinen Käthe gelangen zu lassen, dass Hochdieseiben grossmütig geruhen mögen, die Bewilligung zu der obgenannten Überfahrts-einrichtung zu erteilen.» Trotz Bewilligung wurde diese Fähre wohl aus finanziellen Gründen erst gut 10 Jahre später erbaut.

Inzwischen war im Jahre 1830 bei *Oberengstringen* eine Wagenfähre bewilligt worden, nachdem ein Dutzend Gemeinden rechts und links der Limmat ein Gesuch eingereicht oder unterstützt hatten. Oberengstringen erhielt nun die Erlaubnis, als Ersatz für die zumal mit der I. Anlegung verbundenen Kosten ein Fährgeld zu beziehen.

Als *Wipkingen* 1832 das damalige «Fahr» in eigene Hände nehmen wollte, dachte man schon an eine Wagenfähre. Aber erst 1841 stellten die Gemeinden Wipkingen und Aussersihl das Gesuch, von der Gemeindelände Wipkingen, also von dort aus, wo heute die Wipkingerbrücke steht, eine Wagenfähre zu erstellen, ähnlich derjenigen von Hofmeister im Letten, nur noch grösser. Auch wurde ersucht, wie in Engstringen ein Fährgeld erheben zu dürfen. Die Bewilligung traf im folgenden Jahre ein, worauf zur Ausführung geschritten wurde. Freundlicher Weise erteilte Heinrich Hofmeister allerlei Ratschläge

anhand der Erfahrungen, die er bei seiner Fähre gemacht hatte. Trotzdem konnte die neue fliegende Brücke erst gegen Ende 1844 eröffnet werden. Über die Probelastung vom 11. Oktober schrieb die «Freie Stimme» - eine Zeitung des Bezirks Zürich -: Gestern wurde hier die neu erbaute Schiffbrücke probiert, welche mit einer Last von 200 Ctr. nur $4\frac{1}{2}$ Zoll tiefer im Wasser ging und den Fluss so ruhig durchschnitt, dass es an dem ganzen Spannwerk nur die geringste Bewegung verursachte. Es darf daher die Fahrbrücke mit vollem Recht dem Publikum als sehr gelungen empfohlen werden. Bei dieser Fähre waren zwei 60 Schuh, also 18 m lange Schiffe nebeneinander gekoppelt. Auf der Aussersihlerseite stand für den Fährmann ein Häuschen mit Wartezimmer und Hinterraum. Die Gesamtkosten betrug 5702 fl. (Gulden zu $\frac{2}{3}$ Fr.).

Die Finanzierung erfolgte zum grössten Teil mit 100 Aktien zu je 50 fl. Als Fährmann wurde Jakob Sifrig im «Anker» gewählt und mit ihm ein ausführlicher Pachtvertrag abgeschlossen, worin auch die Laterne und die Glocke erwähnt wurden, die besonders bei Nacht und Nebel in Funktion zu treten hatten, damit die Schifffahrt flussauf- und flussabwärts nicht gefährdet wurde. Als jährlicher Pachtzins hatte der Fährmann 472 fl. zu bezahlen. An beiden Ufern hatte er ein Brett mit den Fahrtaxen anzuschlagen. Die Tarife waren folgende, wobei 1 Schilling als Vierzigstel eines Guldens etwa 6 Rp. bedeutete:

1. eine Person	1 Seh.
2. eine einspännige Chaise samt den darauf befindlichen Personen und dem Kutscher	6 Seh.
3. eine zweispännige Kutsche oder Chaise	10Sch.
4. jedes Pferd mehr	2 Seh.
5. ein einspännig beladener Wagen	4Sch.
6. ein zweispännig beladener Wagen	7 Seh.
7. ein dreispännig beladener Wagen	10Sch.
8. ein vierspännig beladener Wagen	14 Seh.
9. ein fünfspännig beladener Wagen	18 Seh.
10. ein sechsspännig beladener Wagen (die Fuhrleute jeweilen mitgerechnet)	22 Seh.
H. ein unbeladener Wagen und jedes Pferd ohne den Fuhrmann	2 Seh.
12. ein Stück Grossvieh, wie Pferde oder Hornvieh, ohne den Treiber	2 Seh.

Bis 1872 war diese Fähre im Betrieb, doch mussten jährlich Reparaturen vorgenommen und alle 8-10 Jahre die Schiffe durch neue ersetzt werden. Trotzdem konnten die Aktien regelmässig mit 4% verzinst werden. Während der ganzen Zeit stellte die Familie Siegfried im «Anker» den Fährmann, mit dessen Arbeit man stets recht zufrieden war.