

Zwei Brücken, aber neben-, nicht übereinander

«Käferberg» 1969 Nr. 2

Grossvater Wipko und Enkel Jakob wieder im Gespräch.

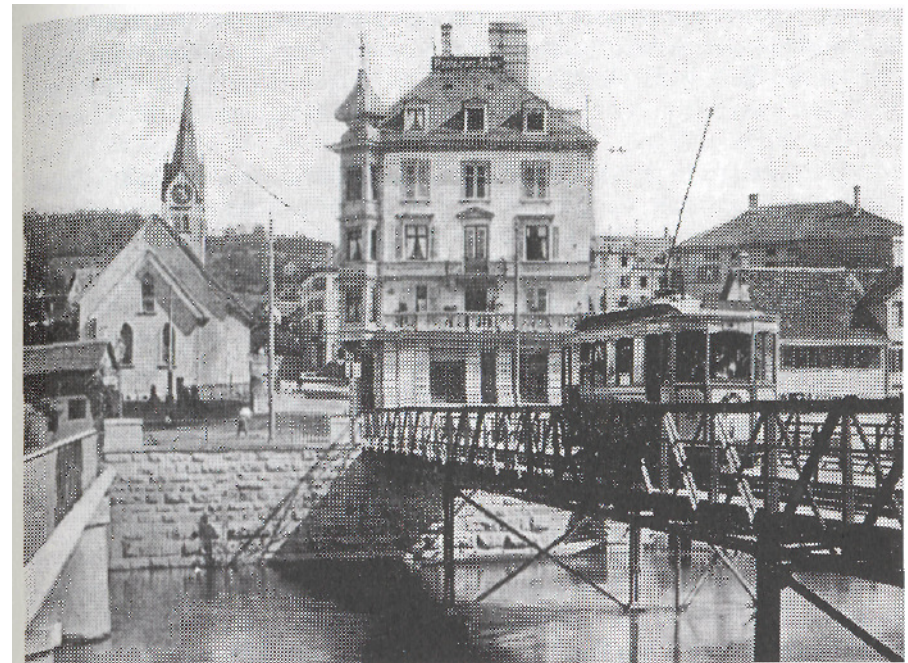
Jb.: Ei, Grossvater, was hast du da wieder für ein Bild? Wi.: Schau es genau an, einiges wird dir schon bekannt sein. Jb.: Ja, der einstmalige neue «Anker», der vor Jahresfrist abgebrochen worden. Und das alte Kirchlein von Wipkingen, 1910 verschwunden, also ist das Bild noch älter. Doch diese Brücke mit dem Tram, das kann doch nicht die erste Wipkingerbrücke von 1872 sein.

Wi.: Nein, von jener siehst du links drüben noch ein Stück. Wenige Jahre gab es da nämlich zwei Brücken nebeneinander, nicht übereinander, wie sie jetzt im Bau sind und, wenn alles programmgemäss vorwärtsgeht, in 1 1/2 Jahren fertig dastehen werden. Jb.: Wieso denn diese Trambrücke?

Wi.: Noch vor der Vereinigung von Wipkingen mit der Stadt, also vor 1893, hätten die Wipkinger anstelle der alten Postkutsche gerne eine bessere Verbindung mit der Stadt gehabt. 1878 schlug Lehrer Streuli an einer Versammlung der GGW ein Referat vor über die Bedeutung des Tramways für Zürich, seine Aussengemeinden und damit auch für Wipkingen. Jb.: Ist nicht bald darauf in Zürich das Rösslitram eröffnet worden? Wi.: Das stimmt. 1882 war es so weit. Ein Jahr darauf erhielt der Gemeinderat von Wipkingen einen Kredit von Fr. 1000.- für die Vorarbeiten zu einer Tramverbindung hieher. Jb.: Und ging es nun rasch vorwärts?

Wi.: Noch nicht. 7 Jahre später hiess es in einem Bericht: «Gegen Ende des Jahres 1890 wurde wieder von einer Strassenbahnverbindung nach Wipkingen gesprochen, doch ist die Sache nicht so weit gediehen, dass ich Ihnen für die nächste Zeit die Lösung eines Abonnementes empfehlen könnte!» Jb.: Dachte man auch ans Rösslitram?

Wi.: Vorerst schon. Aber bald war dieser gemütliche Pferdebetrieb schon überholt. Er war sowieso für steile Strecken ungeeignet. Eine andere Kraft musste da her. Nun hatte man damals elektrische Motoren erfunden, die auch für Strassenbahnen benutzt werden konnten. 1894 nahm eine Aktiengesellschaft den elektrischen Betrieb nach der Burgwies und dem Römerhof auf. - Dem Industriequartier und Höngg hatten es die Wipkinger zu verdanken, dass sie 1898 auch eine Tramverbindung mit der Stadt erhielten. Jb.: Oha, waren diesmal die Höngger rascher als die Wipkinger?



links: erste Brücke von 1872; rechts: Tramsteg von 1898 für das Hönggertram

Wi.: So war es. Eigentlich war eine Bahn vom Stampfenbach her über Wipkingen-Höngg bis nach Wettingen hinab geplant. Jb.: Nicht schlecht.

Wi.: Kam aber nicht zur Ausführung. - Als der Höngger Gemeinderat sich nicht recht an ein Tramprojekt heranwagte, weil er - und ganz mit Recht - einen defizitären Betrieb befürchtete, musste er Verse wie folgt entgegennehmen:

In Höngg da wartet man aufs Tram, dass man nach Zürich fahren kann. Doch der Gemeinderat weise spricht: Mit Euch in Höngg pressiert's noch nicht! Jb.: Nicht gar schmeichelhaft!

Wi.: Das wird ihn schon etwas gewurmt haben. - Im Industriequartier hatte nun eine AG die Konzession erhalten zum Bau der Industriequartier-Strassenbahn - der I. St. B. - vom Hauptbahnhof zur Wipkingerbrücke hinab. Flugs bildete sich in Höngg die AG Elektrische Strassenbahn Zürich-Höngg - St. Z. H. - und erhielt von Stadt, Kanton und Bund die Konzession für die Strecke Wartau-Höngg zur Endstation der I. St. B. Jb.: Bis nach Bern hinauf müssen solche Gesuche?

Wi.: Ja, Stände- und Nationalrat hatten darüber zu befinden. Sogar zu späteren Preiserhöhungen mussten diese beiden Räte ihren Segen geben. - Im April 1898 wurde die I. St. B. eröffnet und am 27. August des gleichen Jahres die St. Z. H., was in Höngg mit einem Freudenfest gefeiert wurde. **Jb.:** Und die Wipkinger?

Wi.: Die waren recht froh über die beiden Bahnen. Im Jahresbericht des Quartiervereins Wipkingen, der damals statt der GGW die Quartierinteressen zu wahren hatte, steht darüber: «Eines der freudigsten Ereignisse, vielleicht das freudigste seit langer Zeit bildete für unser Quartier die im Frühjahr 1898 stattgefundene Eröffnung der elektrischen Strassenbahn Hauptbahnhof-Wipkingerbrücke, der sich sodann im August diejenige der Linie Hardstrasse-Höngg anschloss. Mit diesem Netz war ein alter Herzenswunsch unserer Bevölkerung nach besserer Verbindung endlich in Erfüllung gegangen und das bis jetzt in ziemlicher Abgeschiedenheit befindliche Wipkingen erst recht in die Reihe der grossstädtischen Quartiere getreten ...»

Die ehrwürdige Postkutsche stellte ihre Tätigkeit ein, und fortan rollte und polterte bei den einen Tramwagen ein Postwägeli hintennach. **Jb.:** Wozu dieser Tramsteg? Es bestand doch schon eine Brücke. **Wi.:** Diese war aber nur 18 Schuh breit und schon nicht mehr im besten Zustand. Und weil die Höngger mit ihrem Tram nicht warten wollten, bis die geplante neue Wipkingerbrücke stand, musste dieser Steg gebaut werden. Während des Baus der neuen Brücke durfte er übrigens von leichteren Fuhrwerken befahren werden. 1901 hatte er schon ausgedient, doch hatten die Höngger Mühe ihn zu verkaufen und bekamen nur noch Fr. 2000.- dafür, während er um die Fr. 30000.- gekostet hatte.

Jb.: Du Grossvater, das Tram war noch ein bescheidenes Wägeli, wenn man an die heutigen Ungetüme des Dreizehners denkt!

Wi.: Immerhin waren da drin 16 Sitz- und 15 Stehplätze. Das genügte für den Anfang.

Jb.: Du, grad seh ich, dass der Steg ja nur eingleisig war. **Wi.:** Natürlich, die ganze Hönggerlinie war eben noch eingleisig. Wenige Ausweichstellen dienten dazu, dass die entgegenkommenden Wagen kreuzen konnten, wobei sie gelegentlich aufeinander warten mussten. **Jb.:** Noch recht idyllisch!

Wi.: Dazu zwei Müsterchen: Fuhr da in den ersten Jahren der St. Z. H. ein älterer Mann mit einem Handwagen Höngg zu und hielt ganz richtig die rechte Strassenseite inne. Dort aber war auch das Geleise der Bahn. Ein Tramwagen holte ihn ein und der Wagenführer klingelte. Der Mann mit dem Handwagen reagierte nicht darauf. Erneutes Klingeln, worauf der Mann ein paarmal energisch mit dem linken Arm winkte, was bedeuten sollte: Links vorfahren muss doch ein schnelleres Fahrzeug! Der Wagenführer musste aussteigen und dem ändern klar machen, dass das Tram eben auf Schienen fahre und nicht ausweichen könne. **Jb.:** Ha, ha, ha!

Wi.: An einem Sommerabend mussten die Fahrgäste beim Escher-Wyss-Platz ^{UI}verhältnismässig lange auf den Spätkurs warten. Der Wagen stand nämlich vor dem Sonnenberg, und die beiden Angestellten löschten in der Wirtschaft ihren Durst, ohne dabei extra zu pressieren, **Jb.:** Was kostete damals eine Fahrt? **Wi.:** 10 Rp. die halbe Strecke und 15 Rp. die ganze. **Jb.:** Bis zum Hauptbahnhof hin?

Wi.: Nein, bis über die Wipkingerbrücke hinüber. Wer bis zum Bahnhof fahren wollte, konnte sitzen bleiben und musste einfach noch ein Billett der I. St. B. lösen.

Jb.: Klappte es mit der Zusammenarbeit?

Wi.: Nicht recht. Anfangs übergab nämlich die St. Z. H. den ganzen Betrieb samt den 6 neuen Motorwagen der I. St. B., war aber mit der Entschädigung nicht zufrieden und übernahm nach 2 Jahren den Betrieb ihrer Strecke selber, worauf aber die Fahrgäste beim Escher-Wyss-Platz jeweilen umsteigen und eventuell auf Anschluss warten mussten. **Jb.:** Rentierte eigentlich diese St. Z. H.?

Wi.: Nein, eben nicht. Nur an schönen Sonntagen und an besonderen Anlässen war Hochbetrieb, zum Beispiel 1909 beim Gordon-Bennett-Wettfliegen.

Jb.: Was war das?

Wi.: Ein Ballon-Wettfliegen. Nicht weniger als 67 Ballone starteten damals von Schlieren aus, was auch nach Höngg eine gewaltige Zuschauerschar anlockte.

Jb.: Da werden die Aktionäre über den schönen Reinertrag dieser Tage geschmunzelt haben!

Wi.: Es schaute für sie doch nichts heraus. Nur 1914 und 1916 erhielten sie eine Dividende, aber von nur je 3 %. Sonst gab es nie etwas, ja in den ersten Jahren mussten noch Sammlungen vorgenommen werden, um die Defizite zu decken. Übrigens betrug das Aktienkapital Fr. 300000.-, nämlich 600 Aktien zu Fr. 500.-.

Jb.: Wann hat dann die Stadt die St. Z. H. übernommen?

Wi.: Sonderbarerweise geschah dies in 3 Etappen. **Jb.:** In 3 Etappen? Da steig ich nicht mehr nach!

Wi.: 1903 hatte sie die gut rentierende I. St. B. aufgekauft und verlängerte diese Linie 1908 bis zur Nordbrücke hinauf. Damit nun das Stück über die Wipkingerbrücke auch ihr gehörte, kaufte es die Stadt den Hönggern ab. 1912 erwarb die Stadt noch das Stück bis zur Stadtgrenze am Ende der Hönggerstrasse samt den Motorwagen und betrieb nun, ab 1913, die ganze Strecke bis nach Höngg hinaus, wobei die Höngger für das auf ihrem ja noch nicht zur Stadt gehörenden Stücke eine jährliche Entschädigung von vorerst Fr. 9000.- erhielten. Schliesslich wurde dieses Stück 1923 auch noch aufgekauft. Bei der Liquidation der St. Z. H. vom Jahre 1924 erhielten deren Aktionäre eine Abfindung von 34%. - Heute ist diese Linie zugegebenermassen eine der bestrentierenden der ganzen Stadt.