

«Der Gaul scheute immer
gern, und der Doktor sagt, die
Lokomotive werde überhaupt
alle Rosse verrückt machen.
Die jüngern könne man
vielleicht mit der Zeit an das
Ungeheuer gewöhnen, die
ältern nicht mehr.»

Ernst Marti



Sonderdruck zur Ausstellung

175 Jahre Spanisch-Brötli-Bahn

20. August 2022 bis 14. Dezember 2023
Ortsmuseum Dietikon

Nach 175 Jahren wieder: Genial durchs Limmattal.



Limmattal Bahn
Die geniale Stadtbahn



Sonderdruck zur Ausstellung

175 Jahre Spanisch-Brötli-Bahn

20. August 2022 bis Mitte Dezember 2023

Ortsmuseum Dietikon

Konzept, Leitung:

Regula Stauber

Organisation:

Kommission für Ortsgeschichte



Impressum

Herausgeber: © Ortsmuseum Dietikon, 2022

Gestaltung: www.bbdesign.ch

Korrektur: Esther Mattille

Alle Bilder: Ortsmuseum Dietikon

Titelbild: 100-Jahr-Jubiläum der Spanisch-Brötli-Bahn,
Dietikon 1947

Preis: Fr. 5.-

Druck: Schellenberg Druck AG

Auflage: 1000 Exemplare, gedruckt auf FSC-Papier



ISBN 978-3-9525514-1-7

175 Jahre Spanisch-Brötli-Bahn



Regula Stauber,
Leiterin Orts-
museum Dietikon

Am 7. August 1847 wurde im Limmattal die allererste Bahnstrecke der Schweiz eingeweiht. Zwischen Zürich und Baden liegen nur knappe 25 Kilometer, heute auf der Autobahn ein Pappentier! Im Zeitalter der Postkutschen fühlte sich die Distanz bedeutend länger an. Auch der mentale Unterschied zwischen den beiden Städten war beträchtlich. In der einen herrschte immer noch zwinglianische Strenge, während sich in der anderen die begüterten Gäste aus dem In- und Ausland im Bade verlustigten. So heisst es etwa: «Während den täglich

6 bis 8 Stunden, welche die Badenden im Wasser verbrachten, wurde gespielt, gegessen, getrunken, musiziert, geschäkert ...»¹

Es erstaunt nicht, dass man in Zürich von den in Baden hergestellten kulinarischen Spezialitäten profitieren wollte. Das feine Blätterteiggebäck mit Namen Spanische Brötli² sollte täglich möglichst frisch vom sündigen Baden ins sittenstrenge Zürich gebracht werden. Die Lösung: Ein Dampfzug musste her!

An der neuen Bahnstrecke wurden verschiedene Bahnhöfe gebaut. Der erste Dietiker Bahnhof war nur sehr klein, steht aber heute noch und dient dem Modell Bahn Club Dietikon als Ausstellungsraum.

Nicht überall an der neuen Bahnstrecke herrschte Freude. Wie gross die Skepsis war, ist im Beitrag «Der erste Eisenbahnzug Zürich – Baden» festgehalten.

Ich habe einen persönlichen Bezug zu dieser Bahnstrecke, weil mein Grossvater Ernst Bräm beim Eisenbahnglück vom 17. August 1915 in Dietikon schwer verletzt wurde. Als Farbenfabrikant hielt er sich geschäftlich in Dietikon auf und wollte nach Schlieren zurückfahren. Kaum eingestiegen, passierte es. Er hatte Glück im Unglück, waren doch bei diesem Unfall sieben Tote zu beklagen. Lesen Sie dazu «Das Eisenbahnglück von 1915».


In die neuere Zeit führt die «Kleine Anfrage» von Walter Strohmeier vom 15. März 1960.

Viel Spass beim Lesen unseres Sonderdrucks!

¹ Andrea Schaer: Baden AG – vom Wildbad zum Kurort, in: Die Schweiz von 1350 bis 1850 im Spiegel archäologischer Quellen, Archäologie Schweiz, Basel 2018

² Seinen Namen hat das Gebäck von seiner ursprünglichen Herkunft aus Mailand, das im 16. Jahrhundert unter spanischer Herrschaft stand. Erstmals erwähnt wurden die Spanischen Brötli 1701 in einem Buch von Samuel Hottinger über die Stadt Baden und ihre Bäder.

Schweizerische Nordbahngesellschaft.



Wir bringen hiermit zur Kenntniss des verehrl. Publikums, dass
die erste Section der Schweizerischen Nordbahn
Zürich — Baden
am 9. August 1847
dem öffentlichen Verkehr übergeben wird, und dass bis auf weitere Anzeige nachfolgende Fahrten und Zeiten statt finden werden.

Von Zürich nach Baden.

Abfahrt von Zürich.	Ankunft			
	in Mitherten	in Schlieren	in Dietikon	in Baden
Täglich	7 30	7 37	7 44	7 50
Vormittag	10 —	10 7	10 14	10 20
Nachmittag	2 —	2 7	2 14	2 20
Special-Zug an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung.	6 —	6 7	6 14	6 20
Nachmittag	1 30	1 37	1 44	1 50

Von Baden nach Zürich.

Abfahrt von Baden.	Ankunft			
	in Dietikon	in Schlieren	in Mitherten	in Zürich
Täglich	8 30	8 37	8 44	8 50
Vormittag	11 —	11 7	11 14	11 20
Nachmittag	4 30	4 37	4 44	4 50
Special-Zug an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung.	7 —	7 7	7 14	7 20
Nachmittag	3 —	3 7	3 14	3 20

Ubrige Abfahrtszeiten finden nach den Bahnhofs-Uhren statt, nach welchen sich der Reisende ansehnlich zu richten hat.

Tarif für den Personentransport.

	Zürich.			Mitherten.			Schlieren.			Dietikon.			Baden.		
	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.
Zürich	—	—	—	50	20	15	10	50	35	25	15	75	55	40	20
Mitherten	20	20	15	10	—	—	—	20	15	10	5	40	30	20	10
Schlieren	50	35	25	15	20	15	10	5	—	—	—	20	15	10	5
Dietikon	75	55	40	20	40	30	20	10	20	15	10	5	—	—	—
Baden	1. 60	1. 20	80	40	1. 25	95	60	30	1. 05	80	50	35	85	65	40

Auf den Zwischenstationen werden keine andern als die im Lande gewöhnlich verkehrenden Münzen angenommen.

Die Administration wird es sich angelegen sein lassen, billigen Wünschen möglichst zu entsprechen. — Bei jeder Expedition ist ein Reiseverzeichniss angelegt, in welchem die Reisenden anfällige Beschwerden vormerken können.

Die ausführlichen Transport- und Reiseverzeichnisse nebst den Tarifen sind zu 2 Bahnen das Exemplar, zu Gunsten der Unterstüthungs-Cassa, bei den Expeditionen in Zürich und Baden erhältlich, wo überdies die Fahrpläne gratis ausgegeben werden.

Zürich, den 5. August 1847. Die Direction der Schweizerischen Nordbahngesellschaft.

Der erste Fahrplan der Schweizerischen Nordbahngesellschaft mit Tarif.



1947 wurde die Spanisch-Brötli-Bahn zum 100-Jahr-Jubiläum mit einem grossen Fest gebührend gefeiert.

Die Ankunft der Moderne 175 Jahre Eisenbahn im Limmattal

Vor 175 Jahren, am 7. August 1847, wurde die erste gesamtschweizerische Eisenbahn eingeweiht – die sogenannte «Spanisch-Brötli-Bahn».

Sie verband die beiden Städte Zürich und Baden miteinander und schuf die Voraussetzung für das spätere Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum im linksufrigen Limmattal.

Die Schweiz im Hinterteffen

Bereits in den 1830er-Jahren wurde in fast allen Nachbarländern der Schweiz mit dem Bau von Eisenbahnen begonnen. Auch hierzulande wurden zwar verschiedene Bahnprojekte geplant und diskutiert, aber es entbrannten schnell Streitigkeiten um die Linienführung im Mittelland. Diese Uneinigheiten und vor

allem die Wirren zwischen den liberal und den konservativ regierten Kantonen, welche 1847 im Sonderbundskrieg gipfelten, verzögerten die Realisierung der Bahnprojekte und brachten die Schweiz im Vergleich mit Europa in Rückstand.

Am 16. März 1846 wurde die «Schweizerische Nordbahn» unter der Leitung des Industriellen Martin Escher-Ess gegründet. Ursprünglich geplant war der Bau einer Bahnlinie von Zürich nach Baden, von wo aus diese dann einerseits weiter nach Koblenz und Basel und andererseits an Brugg vorbei nach Aarau hätte führen sollen. Der Kanton Basel

verweigerte jedoch die Konzessionen für eine Weiterführung der Strecke, womit das eigentliche Hauptziel der Nordbahn – der Anschluss an das bereits bestehende europäische Eisenbahnnetz – verfehlt wurde. Also blieb der Bau vorerst auf die Teilstrecke Zürich – Baden beschränkt.

Nur ein Jahr Bauzeit

Der Bau der Eisenbahnlinie Zürich – Baden wurde im April 1846 begonnen, eine Strecke von rund 23 Kilometern. Die Bauarbeiten wurden von beiden Seiten aus gleichzeitig in Angriff genommen. Mehr als 1000 Lohnarbeiter wurden dabei beschäftigt. Das schwierigste Bauprojekt war der Durchbruch des Schlossbergs bei Baden, welcher aufgrund des besonderen Risikos mithilfe von aargauischen Häftlingen ausgeführt wurde.

Ein schwerer Unfall ereignete sich am 11. November 1846 beim Tunnelbau: Eine Sprengladung ging zu früh los, wodurch sechs Arbeiter und Aufseher schwer verletzt wurden. Drei von ihnen starben in Folge des Unglücks.

Nach nur etwas mehr als einem Jahr Bauzeit konnte die Bahnlinie Zürich – Baden fertiggestellt werden. Bald trafen auch schon die ersten vier Lokomotiven der Nordbahn im Limmattal ein; sie wurden auf die Namen «Aare», «Rhein», «Reuss» und «Limmat» getauft. Diese vier Lokomotiven stammten aus der Werkstätte von Emil Kessler in Karlsruhe (Deutschland), denn in der Schweiz war man noch nicht genügend für den Lokomotivenbau ausgerüstet. Im Mai, Juni und Juli 1847 wurden Probefahr-

ten durchgeführt. Schliesslich fand am 7. August 1847 die Eröffnung der Strecke Zürich – Baden statt und am 9. August 1847 wurde der regelmässige Verkehr aufgenommen.

Rezept für «Spanische Brötli»

Aus dem selbstgeschriebenen Rezeptheftchen von Elisabeth Blaser aus dem Jahr 1847, publiziert im SBB-Nachrichtenblatt Nr.5/Mai 1947.



Foto: Thomas Weinmann

Man nimmt 2 Pfund Semmelmehl, 1½ Pfund frischen Anken, das halbe Pfund Anken wird mit dem Mehl vermischt, dann wird frisches Wasser und etwas Salz darein getan und mit einem breiten Messer wohl unter einander gerührt, doch dass der Teig wohl dick bleibt, dann mehrere Male ausgetröhlt¹ und wieder zusammen gelegt, dann wird er zuletzt ausgetröhlt, das übrige Pfund Anken wird im frischen Wasser ausknetet, dann überall über den Teig gestrichen, dann wird der Teig zusammengelegt und in eine Blatten, die mit Mehl gestreut sein muss, gelegt, und über Nacht im Keller stehen lassen; am Morgen wird der Teig genommen und wieder ein paar Mal ausgetröhlt, und dann gebacken. Aber bei starker Hitze.

Ergänzend sei nach dem Berner Kochbuch von 1836 beigefügt, dass der Teig «in Carreaux oder Dreiecke» geschnitten und mit dem Gelben vom Ei bestrichen werde.

¹ausgetröhlt: ausgewallt

Der grosse Tag im August 1847

Der erste Eisenbahnzug Zürich – Baden

Kurz vor dem festlichen Tage hiess es in Dietikon, der Doktor Kneubühler habe sein Ross verkauft.

Und Dani, ein Vertrauter des alten Arztes, wusste näheren Aufschluss: «Der Gaul scheute immer gern, und der Doktor sagt, die Lokomotive werde überhaupt alle Rosse verrückt machen. Die jüngern könne man vielleicht mit der Zeit an das Ungeheuer gewöhnen, die ältern nicht mehr.»

Da schmunzelten die Dietikoner: «Ja, ja, der Doktor Kari, das ist ein ganz Schlauser; der denkt immer zwei Schuh weiter als andere Leute.»

Auf dem nagelneuen, blitzblank herausgeputzten Stationsgebäude flatterten Fahnen und Wimpel und winkten nach der guten, alten Landstrasse hinüber, ihr zu verkünden, dass ihrer stolzen Bedeutung das letzte Stündlein schlage.

Im Glast der Augustsonne blinkten die von zahlreichen Probefahrten spiegelglatt gescheuerten Schienen. Gleich Silberfäden schnurgerader Bächlein rannen sie ruhig durch das Land. Vorsichtig spionierten die Vöglein das neugeschaffene Werk aus. Sie hüpfen den Eisenbändern entlang von Schwelle zu Schwelle; sie schnäbelten und pickten im sauber geebneten Kies herum. Eine Strasse war's ohne Zweifel, und doch fand sich nirgends ein Haferkörnchen. Es mussten geizige Fuhrleute sein, die hier verkehrten.

Im Laufe des Vormittages stellten sich allmählich die neugierigen Menschen ein. Die Bewohner der Dörfer an der Bahn verhielten sich zwar gleichgültig oder feindselig; sie hatten schon genug von dem Rummel gesehen. Dafür kam zahlreicher Zuzug

von den entlegenen Dörfchen im Land hinten und von den einsamen Bauernhöfen. Eichers Lehni, die ehemalige Magd vom Breithof, hatte einen geräumigen Kinderwagen mit Kindern voll befrachtet. Wie streng sie auch an ihrem knarrenden Wägeli ziehen musste, sie schritt doch glücklich einher; ihr Mann hatte die Bahn bauen helfen und gehörte mit zu den geladenen Gästen.

Grosse Aufregung überall

Der Schulmeister von Aesch, ein gedankenreicher Mann, marschierte an der Spitze seiner Schule ins Tal hinaus, wo heute grosse Dinge geschehen sollten. Ein ganz kleines Höcklein, das nicht recht marschieren konnte, trug er väterlich auf dem Arm; einige andere ABC-Schützen klammerten sich an die Fecken seiner Kutte. Er summt wohlgenut ein Freiheitslied vor sich hin. Einmal wandte er sich um und fragte die unruhige Schar: «Wie heisst der grosse Erfinder ...?» «Stephen-Sohn», klang es im Chor, und befriedigt lächelnd strich der alte Erzieher den grauen Knebelbart.

Erwartungsvoll staute sich die Menge bei der Bahnstation, deren Name «Dietikon» auf neu lackiertem Schilde prangte. Noch einmal wurden die landläufigen Meinungen über das neue Wunder ausgetauscht. Ein vorwitziger Knabe flüsterte seinem Klassengenossen zu, er lasse sich nicht zum Narren halten. Mit dem Dampfwagen, der sich von selbst bewege, sei es nichts. Sein Vater habe noch gestern abend gesagt: «Etwas Lebiges muss den Zug

vorwärts bringen; wenn's nicht Rosse sind, so tun's meinnetwegen Kühe.» Ein anderer erklärte ernsthaft: «Es ist wohl möglich, dass wir die Zugtiere nicht sehen. Die laufen vielleicht irgendwo hinter einem Hügel, und der Bahnzug geht an einem Seil über die Scheibe, versteht Ihr, genau gleich wie die Bänne, wenn wir Erde führen.»

Diese Ansicht schien vielen einleuchtend, und schon wurde behauptet, die Schienen seien nichts anderes als Röhren, durch die das berühmte Seil unsichtbar gleite. Ein stattlicher Bauersmann, der einen hohen Seidenhut mit ruppig aufstehenden Härchen trug, bahnte sich den Weg durch das gaffende Volk und fasste neben dem Stationsvorstand würdevoll Posto. Es war Niklaus Egger, das Oberhaupt der Nachbargemeinde. Schnell verbreitete sich die Kunde, er sei eingeladen, in den Zug zu steigen und die Fahrt nach Baden mitzumachen. Das erregte ein Aufsehen. Die Kühnen beneideten das Gemeindehaupt, die Ängstlichen bebten. Ein Frauli wischte mit dem Schürzenzipfel die Tränen und seufzte: «Er reut mich noch, der Egger; er ist gegen die Armen immer gut gewesen.» Als ihr entgegnet wurde, wie der Ammann ja gesund und wohl hier am Platze sei, meinte sie kläglich: «Ich glaube nicht, dass da einer mit dem Leben davonkommt. Wenn's dann dort vor Baden in den Berg hineinfährt, dann wird man bald etwas hören. – Ja, ja, er dauert mich der Klaus... Und seine Frau, die Vree; Seht, dort steht sie, blass und bleich. Mich wundert nur, dass sie ihn das tun lässt, so, wie sie sonst noch eine resolute ist.» Plötzlich verstummten alle Gespräche. Ein heiseres gellendes Pfeifen wurde hörbar.

Stossweise, in kurzen Absätzen und ein-drucksvoller Tonfülle heulte es.

Wie einst der Uristier!

Der Schulmeister von Aesch, hingerissen von der hellen Begeisterung, schwang den Hutbund, rief: «Hört, hört, wie das tönt, ganz gleich, wie einst der Uristier, der in der Murtenschlacht den Sieg ansagte!»

Der «Spanisch-Brötli-Bahnhof» von 1847, in Betrieb von 1847 bis 1867



Neben Zürich und Baden erhielt Dietikon als einzige Ortschaft einen Bahnhof mit Ausweichgleis. Das Gebäude diente zugleich als Wohnung für den Bahnwärter. Die Ausmasse betragen 10x5 Meter. Der Bahnhof stand dorfabgewandt zwischen Bahngeleise und Limmat auf Höhe der heutigen Bahnhofstrasse gegenüber dem späteren Bahnhof von 1867.

Nach dem schweren Eisenbahnunglück von 1915 verbesserten die SBB die Gleisanlagen. Der «Spanisch-Brötli-Bahnhof» wurde abgebrochen und rund 350 Meter nordwestlich im heutigen Schächli neu aufgebaut. Dabei wurde das Gebäude um einen Drittel verlängert und die Firsthöhe um 50 cm angehoben. Es diente lange Zeit als Bahndienstgebäude.

Im Jahre 1979 restaurierten die SBB den «Spanisch-Brötli-Bahnhof» für Fr. 150 000.–, woran sich die Gemeinde Dietikon mit Fr. 50 000.– beteiligte. Zum feierlichen Abschluss der Restauration wurden Publikumsfahrten mit der nachgebauten «Spanisch-Brötli-Bahn» organisiert. Der «Spanisch-Brötli-Bahnhof» dient seit 1980 dem Modell Bahn Club Dietikon als Clublokal.

Jetzt rumpelte und ratterte der Zug mit entsetzlicher Wucht heran; er schien gleich einem Orkan unaufhaltsam vorüberzurasen zu wollen. Doch nun ächzten die Räder unter dem Druck der Bremsen und nach einigen Augenblicken stand das wilde Ungetüm gehorsam still. Die Frauen nahmen ihre Schürzen von den Augen und auch die ganz Ängstlichen, die sich bereits zu eiliger Flucht gewandt hatten, wagten wieder näher zu treten.

Allgemeines Betrachten und Stauen. Wahrhaftig, es war doch so, wie der Schulmeister von Aesch immer erläutert hatte: Keine Rosse, kein Seil, keine Scheibe, nichts von mühselig arbeitenden Menschen, die irgendwie ein Riesenrad treiben mussten.

Im geheimnisvollen Innern des vordersten Wagens hauste lebendige, bewegende Kraft. Das trichterförmige Rohr stiess grauschwarze Wolken aus. Feuer musste allen Anzeichen nach in der dunklen Eisenkammer sein. Unheimlich sahen die Gesellen aus, die an der Pforte dieser Hölle hantierten.

Ernst Marti: Die liebe alte Strasse

Roman aus der neueren Kulturgeschichte der Schweiz, Zürich 1914, S. 153–158.

Ernst Marti (1871–1955) war Berner Pfarrer und Schriftsteller. Von 1895 bis 1936 wirkte Marti als Pfarrer in Gossaffoltern BE, danach lebte er in der Stadt Bern. Als Schriftsteller setzte er auf volkstümliche Weise ganz bewusst die Tradition Jeremias Gotthelfs fort. Mit seinem Buch «Die liebe alte Strasse» von 1914 schuf Marti eine vaterländische Geschichte, die den Kampf der Fuhrmannsgilde gegen die übermächtige Konkurrenz der Eisenbahn schildert.

(Literapedia Bern. Das Lexikon der Berner Schriftstellerinnen und Schriftsteller)

Vieler Augen richteten sich auf Klaus Egger: «Ob er's wohl wagen würde, einzusteigen?» Vornehm gekleidete Herren riefen ihn freundlich heran. Er sah aufgeregt und verstört aus. Von seiner Stirne triff Angstschweiss. Er wehrte mit dem buntgeblühten Sacktuch und schwang sich auf das Wagentreppchen mit der verzweifelt entschlossenen Miene eines Märtyrers, der das Schafott besteigt.

Auf zur wilden Jagd

Der neue Uristier fing wieder an zu brüllen. In diesem Augenblick stürzte Frau Verena Egger heran, fasste ihren Gemahl am Kuttenfetzen und schrie: «Bleib hier, Vater, nein tu's nicht!» Aber Klaus riss sich los.

Nun begann ein gewaltiges Pusten und Schnarren. Der Zugführer blies aus Leibeskräften in sein Pfeifchen, einmal lang, dann kurz. Aber der Maschinist hatte noch ein halbvolles Glas auszutrinken. Zum dritten und vierten Male tönte das Pfeifchen. Noch musste das Feuer geschürt werden. Es pfiff zum fünften Male; dann fluchte es aus der gleichen Kehle: «Geht's bald los? Wenn ich zum zweitenmal gepfiffen habe, so muss sich der Zug in Bewegung setzen. Habt ihr das noch nicht begriffen?»

Die Geschwindigkeit betrug kaum zwanzig Kilometer in der Stunde; aber der Volksmenge schien es, dass die wilde Jagd in fabelhafter Sturmeseile der Lägern zu sause.

Nicht nur in den Dörfern, sondern auch überall dem Schienenweg entlang standen Neugierige, besonders solche, die als Bahnfeinde das feiernde Volk mieden.

Passage aus dem Roman von Ernst Marti, 1914



Eines der schwersten Eisenbahnunglücke der Schweizerischen Eisenbahngeschichte forderte schliesslich sieben Tote.

Der Lokomotivführer des Tramzugs (Lokalzug Dietikon – Zürich) sowie zwei weitere Schwerverletzte verstarben in den Tagen nach dem Unglück im Kantonsspital Zürich.

Die Ursachen zum Unglück

1. Die ungünstige Geleisesituation im Bahnhof Dietikon, welche täglich gefährliche Geleisewechsel für den Lokalzug nötig machte.
 2. Zum Zeitpunkt des Unglücks war der Stationsvorstand abwesend und somit der Stationsgehilfe für die Abfertigung des Lokalzugs allein verantwortlich.
 3. Unglücklicherweise stellte der Stationsgehilfe das 300 Meter vom Bahnhof entfernte Einfahrtssignal für den Schnellzug schon vor der Abfahrt des Lokalzugs auf «Strecke frei».
 4. Der Lokalzug wurde vom Gehilfen mit Zwei Minuten Verspätung abgefertigt und befand sich noch auf der Weiche zwischen den beiden Geleisen, als der Schnellzug mit einer Geschwindigkeit von 75 km/h von Schlieren her nahte, fatalerweise an diesem Tag wenige Minuten zu früh.
- Trotz Vollbremsung des Schnellzugs war der seitliche Zusammenprall äusserst heftig. Die Lokomotive und beide Perso-

nenwagen des Lokalzugs wurden dabei völlig zertrümmert.

Der Limmattaler vom 19. August 1915 berichtete: «Der Transport der Schwerverwundeten geschah wie folgt: Vier wurden auf Tragbahnen in einem Gepäckwagen auf Stroh gebettet, um vom Hauptbahnhofe aus ins Kantonsspital verbracht zu werden. Einer wurde im Gemeindefrankenwagen und ein anderer in einem städtischen Krankenautomobil ebenfalls ins Kantonsspital verbracht. Zwei wurden in private ärztliche Behandlung gebracht. Die vier Toten wurden vorläufig im hiesigen Leichenhause aufgebahrt.»

Mitleid mit dem Gehilfen

Die Schuld wurde in erster Linie dem Stationsgehilfen zugeschrieben, welcher sogar verhaftet wurde.

Dazu konnte man im Limmattaler lesen: «Derselbe ist seit 1907 auf der Station als erster Gehilfe angestellt und da er allgemein das Zeugnis eines pflichtgetreuen Beamten geniesst, ist das Mitleid mit seiner Familie und ihm selbst in der Gemeinde allgemein.»



Eine Kleine Anfrage Im Land der tausend Pfützen

Der Präsident des Grossen Gemeinderates hat am 15. März 1960 dem Gemeinderat nachstehende Kleine Anfrage von W. Strohmeier, Mitglied des Grossen Gemeinderates, überwiesen:

«Die Gemeinde Dietikon ist in rascher, voller Entwicklung. Täglich sind es mehr, die zu ihren auswärtigen Arbeitsplätzen eilen, resp. fahren müssen und dabei auf die SBB angewiesen sind. Damit hat der Personen- sowie der Güterverkehr auf der SBB-Station Dietikon einen gewaltigen Aufschwung genommen. Wer nun jedoch glaubt, die SBB verspüre aus den sehr willkommenen Mehreinnahmen irgendeine Verpflichtung für etwas wie «Dienst am Kunden», wird diesen Glauben mit dem Betreten des Bahnhofareals sehr bald los. Was da an Staub, Wasser und Schmutz besonders in den Stosszeiten herumfliegt, ist gelinde gesagt «skandalös». Kaum ist es möglich, ohne Übergewand und Gummistiefel dieses Land der «tausend Pfützen» unbeschadet zu passieren. Auch dem Autofahrer muss es peinlich sein, nicht durchfahren zu können, ohne ungewollt die Fussgänger zu beschmutzen.

Seit Jahr und Tag hören wir von Um- und Neubau-Bahnhof-Projekten. Nichts ist geschehen. Wie viele Jahre wir noch warten müssen, bis endgültig etwas Neues geschieht, steht in den Sternen geschrieben. Dass jedoch bis zu diesem unbekanntem Termin



Walter Strohmeier,
Autor der Kleinen
Anfrage von 1960.

nichts, aber auch gar nichts getan werden müsse, um die Bahnhof-Misere auf ein erträgliches Mass zu bringen, darf von einer grossen Gemeinde wie Dietikon nicht weiter hingenommen werden.

Es ergeht deshalb die Anfrage an den tit. Gemeinderat Dietikon, ob er nicht mit allem Nachdruck und unverzüglich die zuständige Kreisdirektion der SBB auffordern will, einige längst fällige Anordnungen zu treffen?

Es sind dies:

1. Ausbau des Bahnhofareals zu einem sauberen, d.h. dauernd sauberen Zustand.
2. Schaffung einer Lautsprecher-Anlage zur Orientierung der Reisenden auf den Perrons und in den Wartsälen bei Verspätungen, Extrazügen, Perron-Wechsel, Zugskompositionen usw.
3. Neuerstellung einer Telephonkabine auf dem Perron Richtung Zürich.

Das sind nur einige dringende «lösbare» Forderungen der Hunderte, ja Tausende, die täglich direkt oder indirekt sich einem Bahnbetrieb fügen müssen, der unhaltbar bis lebensgefährlich geworden ist. Die Erfüllung dieser Wünsche liegt ebenso sehr im Interesse der Bahnbehörden selbst.

Die grosse Arbeiter- und Angestellten-schaft als Benützer der SBB erwarten eine energische Aktion.»

Der Gemeinderat beantwortet diese Kleine Anfrage folgendermassen:

Mit Beschluss vom 28. März 1960 wurde die von W. Strohmeier, Mitglied des Gros-

sen Gemeinderates, gestellte «Kleine Anfrage» betr. Bahnhofplatz Dietikon der Kreisdirektion III der SBB zur Stellungnahme übermittelt.

Diese liess sich unterm 20. April wie folgt vernehmen:

«Wir setzen Ihr Verständnis voraus für den Umstand, dass die SBB im Hinblick auf den kommenden Ausbau der Bahnhofanlagen in Dietikon für bauliche Investitionen zu äusserster Zurückhaltung gezwungen sind.

Den Beginn der Ausbauarbeiten sehen wir in den Jahren 1965/66. Von hier aus gesehen ist es daher nicht zu verantworten, den Bahnhofplatz in Dietikon vor diesem Zeitpunkt durchgreifend zu sanieren, es sei denn, die Gemeinde Dietikon übernehme die Kosten für eine solche durchaus verfrühte Platzgestaltung unter finanzieller Beteiligung der SBB im Rahmen der in den nächsten 5 Jahren zu erwartenden Unterhaltskosten. Wir nehmen jedoch an, dass auch Sie die Lösung nicht in dieser Richtung suchen. Es bleibt somit nichts anderes übrig, als den Bahnhofplatz bis zum endgültigen Ausbau durch Ausbesserungsarbeiten zu unterhalten, wofür unser zuständiger Bahningenieur den Auftrag hat.

Wir sind bestrebt, Lautsprecheranlagen für die Orientierung des reisenden Publikums in jedem grösseren Bahnhof zu erstellen, wobei vor allem Rücksicht genommen werden muss auf verkehrliche Umstände wie Umsteigebahnhöfe, Abzweigstationen, internationaler und Saisonverkehr etc. Aus diesem Grunde haben wir die Bahnhöfe und Stationen in verschiedene Dringlichkeitsstufen eingeteilt. In der Dringlichkeitsliste figuriert Dietikon aber erst an

26. Stelle mit der dritten Dringlichkeit. Wir bitten Sie daher zu verstehen, dass innert kürzester Frist in Dietikon keine Lautsprecheranlage erstellt werden kann.

Hinsichtlich der gewünschten Telephonkabine teilen wir Ihnen mit, dass diese durch die Telephondirektion Zürich aufgestellt und betrieben werden müsste. Wir bitten Sie deshalb, Ihr Gesuch dieser Verwaltung zu unterbreiten. Diese wird sich alsdann – sofern sie dem Begehren zu entsprechen bereit ist – mit uns hinsichtlich der Standortfrage in Verbindung setzen, die wir gerne zu prüfen bereit sein werden.»

Unbefriedigter Gemeinderat

Obwohl der Gemeinderat mit Genugtuung vermerkt hat, dass die Bahnhofanlagen in Dietikon nun in den Jahren 1965/66 ausgebaut werden sollen, kann er sich in keiner Weise von der Antwort der Kreisdirektion III der SBB befriedigt erklären. Denn es mag jetzt schon festgestellt werden, dass sich die Gemeinde Dietikon kaum jemals an den Baukosten der SBB beteiligen kann und wird. Eine gleiche Stellungnahme vertritt der Regierungsrat des Kantons Zürich, hatte er doch bereits am 27.8.1951 in seiner Beantwortung der Interpellation von Kantonsrat A. Mossdorf betr. Bahnhofausbau Zürich erklärt, er habe stets dagegen Stellung genommen, dass sich der Kanton und seine Gemeinden finanziell an Bundesausgaben beteiligen. Er betrachte eine konsequente und klare Abgrenzung der Tätigkeitsbereiche von Bund und Kantonen als eine wesentliche Voraussetzung für die Neuordnung des eidgenössischen Finanzhaushaltes. Die Deckung der Bau-



Beschaubarer Bahnhofplatz mit BDB-Station, 1930.

ausgaben der SBB müsse deshalb grundsätzlich Sache des Bundes sein. [...]

Wer soll das bezahlen?

Dieses Vorgehen birgt jedoch die Gefahr in sich, dass weniger wichtige Verkehrsbauten ausgeführt, dringlichere aber zurückgestellt werden, weil ein Kanton oder eine Gemeinde nicht die nötigen Mittel aufbringe. Genau so verhält es sich nun beim Bahnhof Dietikon, wo die SBB das Ansinnen stellen, die Gemeinde möge für die Kosten der Instandstellung ihrer Bahnhofsanlagen aufkommen. Es wird doch vernünftigerweise kaum bestritten werden können, dass die SBB für die Wartung ihrer Anlagen selbst besorgt sein müssen und dem Bahnkunden einwandfreie Verhältnisse für die Benützung ihres Verkehrsmittels zur Verfügung zu stellen haben. Dass sie dies aber bis anhin nicht getan haben, geht ausdrücklich aus der Kleinen Anfrage von W. Strohmeier hervor. [...]

Der Hinweis auf die Einstufung des Bahnhofes Dietikon an die 26. Stelle der Dringlichkeit erscheint ebenfalls als eine grosse Zumutung an die hiesigen Bahnbenützer. Denn nach dem statistischen Jahrbuch des Schweizerischen Städteverbandes wurden im Jahr 1958 in Dietikon 278 264 Fahrkarten verkauft. Die Brutto-Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen

Fr. 1 123 700.-. Soviel ferner bekannt ist, sollen sich die Brutto-Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr jährlich sogar auf ca. 2,5 Millionen Fr. belaufen. In Dietikon werden z.B. auch mehr Fahrkarten verkauft als in Chur und Burgdorf. Zudem muss noch darauf hingewiesen werden, dass die Bevölkerung von Dietikon durch die verschiedenen Tarifierhöhungen der letzten Jahre bedeutend stärker belastet worden ist als diejenige anderer Ortschaften. So ist der Fahrpreis der am meisten verkauften Fahrkarte für die Strecke Dietikon – Zürich von Fr. 1.35 auf Fr. 2.20 angestiegen. Der Aufschlag betrug sogar bei der letzten Anpassung über 20 Prozent.

Auf Grund dieser Erwägungen und Bedenken hat sich der Gemeinderat entschlossen, erneut bei der Kreisdirektion III der SBB vorzusprechen, um ein besseres Verständnis für die dringende Sanierung der gerügten Zustände auf dem Bahnhof Dietikon erwirken zu können. Ferner wurde der Telephondirektion Zürich das Gesuch unterbreitet, auf dem Eisenbahnperron Richtung Zürich eine öffentliche Sprechstation zu errichten. Schliesslich wurde auch das Bauamt angewiesen, beim Bahningenieur um eine sofortige und dauernde Instandstellung des Bahnhofplatzes nachzusehen.

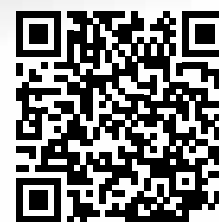
16.5.1960

PLANZER

Ihr Schweizer Logistikpartner in Familienhand – seit 1936



Mathilde Planzer
Dietikon, 1938



Wir gratulieren herzlich zu
175 Jahre Spanisch Brötlibahn

Wir bei Planzer wissen, was es bedeutet, Traditionen über Generationen hinweg zu pflegen – nur über diese Schiene kann man Wertschätzung und Nachhaltigkeit wirklich leben.