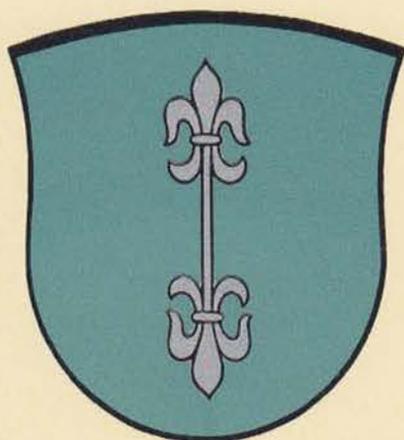


NEUJAHRSBLETT  
VON DIETIKON  
1979



Neujahrsblatt von Dietikon 1979

---

32. JAHRGANG

## Geschichte der Bahnhöfe von Dietikon

von

OSCAR HUMMEL

Herausgegeben von der Kommission für Heimatkunde

---

BUCH- UND OFFSETDRUCKEREI OSCAR HUMMEL, DIETIKON

## VORWORT

Die Einweihung des neuen Bahnhofgebäudes in Dietikon hat eine 110 Jahre dauernde Entwicklungsgeschichte abgeschlossen. Der Tag der Einweihung am 31. Oktober 1977 setzte unter das Kapitel «Bahnhofbauten» für Dietikon einen vorläufigen Schlussstrich. Dietikon darf für sich in Anspruch nehmen, als einzige Gemeinde der Schweiz während einer kurzen Zeit drei Bahnhofsgenerationen auf dem SBB-Areal erlebt zu haben: Das Stationsgebäude der Spanisch-Brötli-Bahn, erbaut im Jahre 1847, sein Nachfolger, der 1867 von der Nordostbahn erbaute Bahnhof mit dem später erfolgten Wartsaalanbau und das neue Mehrzweck-Bahnhofgebäude als Teil der Zentrumsplanung von Dietikon.

Auf meiner Suche nach Plänen, Dokumenten und Briefwechselln aus der Bauzeit der beiden ersten Bahnhöfe bin ich sowohl im Verkehrshaus in Luzern als auch in den Archiven der Schweizerischen Bundesbahn, im Staatsarchiv und im Archiv der Stadt Dietikon lediglich auf Abbildungen gestossen; Schriftliches fehlt praktisch überall. Es ist anzunehmen, dass sowohl der Spanisch-Brötli-Bahnhof als auch sein Nachfolger nach Plänen und Zeichnungen, jedoch ohne wesentliche Korrespondenz erstellt wurden. Das Kapitel «Bauten — Umbauten» beginnt am 22. Juni 1886, als die Gleisanlage erweitert werden musste. Aus der Folge der weiteren Um- und Erweiterungsbauten habe ich einige Projekte herausgegriffen. Originell sind jeweils die dazugehörenden Korrespondenzen, Skizzen und Pläne.

Die Anlagen der Bundesbahnen haben zwischen Zürich und Baden ein ungeheures Ausmass angenommen. Ich denke dabei an die durchgehenden zwei Doppelspuren, die Erweiterungen in Altstetten, der Bahnhofneubau in Dietikon, die Ortsgüteranlage, die neue Linienführung nach dem Bahnhof Killwangen Richtung Heitersberg—Mägenwil und die Bauten des Rangierbahnhofes Limmattal. Im Vergleich zu diesen Giganten ist die räumliche Erweiterung in Dietikon nicht aussergewöhnlich. Interessant und zum Teil originell ist dagegen die Bahnhofsgeschichte von Dietikon.

Oscar Hummel

In der bis 1893 selbständigen zürcherischen Gemeinde Enge ergriff am 25. Juni 1841 der Gemeinderat die Initiative zur Gründung einer «Eisenbahn-Actien-Gesellschaft». Ein von Hand geschriebenes «Kreisschreiben an die löblichen Gemeinderäthe des Bezirkes Zürich» wirbt um Mitwirkung bei diesem Vorhaben. Der Wortlaut dieses Schreibens ist nach der Abbildung der ersten Seite abgedruckt.



*Wortlaut des*

*«Kreisschreibens an die löbl. Gemeinderäthe des Bezirkes Zürich»*

Seit einer Reihe von Jahren hatten Sie Gelegenheit, in öffentlichen Blättern Ankündigungen von Zusammenkünften der Vorsteherschaft der Basler-Zürcher Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu lesen und das Resultat der diesfälligen Unterhandlungen, das einmal kommen muss, scheint, wenn nicht thatkräftig allem Möglichem aufgebothen wird, nicht so zu werden, dass Vaterlandsfreunde mit Beruhigung der Zukunft entgegensehen können.

Unser Canton, der in Cultur, Industrie und Jntelegenz auf einer hohen Stufe steht, würde gewiss in wenigen Jahren kahl und öde sein, wenn nicht die Eisenbahn zustande kommt. Ein Haupthinderungsgrund mag wohl namentlich in den vielseitigen (verschiedenen) Aufregungen der neueren Zeit liegen, dass dieses schweizerische Unternehmen nicht gelingen zu wollen scheint.

Es werden die heiligsten Interessen eines Volkes, eines Landes oder Staates in kleinerem oder grösserem Umfange über untergeordneten Partheimeinungen oft ausser Acht gelassen, während man bei solchen Unternehmungen Hand in Hand gehen sollte und nun so eher, da man bestimmt weiss, dass man anderwärts während unsers Haders den Vortheil zu ziehen gedenkt. Wird einmal und in diesem Moment auf die Ausführung einer Eisenbahn Verzicht geleistet, so sinkt die schon von Aussen hart genug gedrückte Industrie noch mehr und zieht gewiss die traurigen Folgen der Verarmung nach sich, die in Zukunft schwerlich wieder zu beheben sein würden.

In Berücksichtigung dieser Umstände, zu denen namentlich noch kommt, dass im Publikum Unternehmungen solcher Art mehr Sache des Volkes als des Staates sind, haben wir unserer Gemeinde Veranlassung gegeben, sich hierüber aussprechen zu können und einstimmig fand siech die Bethelilung mit Action sowohl als die Wunschäusserung bei der h. Regierung dieser ihr an Hand gegebenen Gegenstand auch ihrerseits zu unterstützen für zeitgemäss und notwendig.

Das von der Gemeinde Enge diesfalls Geschehene kann aber nicht genügen und dürfen, sind wir so frei, Ihnen dieses zur Kenntnis zu bringen mit dem Wunsche, Sie möchten diesen Gegenstand ebenfalls vor Ihre Gemeinde bringen und dahin zu wirken suchen, dass Sie sich ebenfalls mit Actien beteiligen oder aber, wenn es besondere Verhältnisse nicht gestatten, dass dieser hochwichtige Gegenstand namentlich für diesen Bezirk, lebhaft bei der h. Regierung auch von Ihrer Seite angeregt wird.

Wir glauben und sind der Hoffnung, es werde die Weitsichtigkeit sowohl als auch die Notwendigkeit der eifrigsten Theilnahme und Mitwirkung zum Gelingen dieses Unternehmens eingesehen oder bei einer allfälligen Gedankenaustauschung noch mehr erörtert werden können. Ihnen jedoch hierin nicht vorgreifend, bemerken wir bloss, dass wir, wenn es von Ihnen gewünscht werden sollte, eine Einladung zu einer Conferenz zu geeigneter Zeit an einem dem Bezirke entsprechenden Ort zu erlassen übernehmen würden.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, werteste Herren, die Versicherung unserer collegialischen Hochschätzung.

Enge, den 25. Juni 1841

Im Namen des Gemeinderates  
Der Präsident: J. J. Streuli  
Der Aktuar: (unleserlich)

# 1. Schätzungsbericht

über

die Landabtheilungen zur schweizerischen Nordbahn  
von Zürich bis an die Cantonsgrenze unterhalb Dietikon.

Die obige Beschreibung der im Kanton Luzern liegenden Grundbesitzungen des Kantons Luzern vom 16. bis 21. März 1844. Die Abtheilung der zum schweizerischen Nordbahn zugehörigen Grundbesitzungen zwischen Luzern und der Grenze des Kantons Luzern zusammengefasst auf der Karte über Abtheilung der Grundbesitzungen und der Grundbesitzungen § 18 dieser Karte für die schweizerischen Nordbahn zwischen Luzern und der Grenze des Kantons Luzern.

Die Abtheilungsbefugnisse sind in Gegenwart der beiden Kantonsoberhäupter und der auf die Localität abwesenden Grundbesitzer, nach dem Grundbesitzungsregister der Abtheilung der Grundbesitzungen des schweizerischen Nordbahn, den Katastern und den Grundbesitzungen der schweizerischen Nordbahn gemeinlich betreffend die Abtheilung über die Karte und die Wege zu den Grundbesitzungen gegeben worden. In der Abtheilungsbefugnis sind die für die Kantonsseite von 25' entsprechende Land aufgeführt, dagegen wurde bei der Abtheilungsbefugnis der Grundbesitzungen mitgeteilt, dass insbesondere auf die Befugnisse Gebäu- und Abtheilungsbefugnisse abgetheilt werden, wennfall die auf solche Grundbesitzungen in der Befugnis angegebenen Grundbesitzungen sind die Kantonsseite, sondern sind die Kantonsseite der Karte im Kauf zu verkaufen werden.

In Abtheilung soll Grundbesitzung, Abtheilung, Menge, Zusammenfassung, Markt, Gehäuden und Zinsen. Wenn Land ist von den schweizerischen Grundbesitzungen und Grundbesitzungen, dann auf solche Weise, dass die Kantonsseite der Karte im Kauf zu verkaufen werden, die für die Kantonsseite angegebenen Grundbesitzungen sind auf der Karte im Kauf zu verkaufen, die in der Karte 10 Zinsen soll angegeben sein, wenn jedoch in der Karte Befugnis angegeben werden sollte, dass auf die Kantonsseite, welche durch die Karte Befugnis sind die Grundbesitzungen der Grundbesitzungen im Kauf zu verkaufen sind, dass die im Kauf zu verkaufen sind im Kauf zu verkaufen 4000."

gewinnen ist als das in der Pflanzung angewandene von 10000<sup>0</sup>, und das eine Eisen-  
kappe für die Einrichtung der Leitungsröhren bedenkende Gewicht und Unbegreiflichkeit  
selbstversteht selbst bei jedem einzelnen im Jahresbericht, sowie in den Gutbefindungs-  
summen für Mecklenburg bewilligt sind.

Die Eisenpfeilröhren bedecken ein Viertelmeil bei der Pflanzung. Dabei würde  
jedes für Mecklenburg weniger als bei Ostpreußen und bei quindem Reich bei Kauf-  
preis weniger als bei Österreich eingesetzt. So bei dem Gemeinland Österreich mit  
Deutschland würde dieselben im Pflanzungswert unterworfen, weil bei diesen  
quindem Reich es nicht einen anderen Gutbefindungs bedarf, und darüber dem  
einzelnen Kaufpreis der Eisenpfeilröhren gesetzt ist. Die ganzen Abrechnungen der  
Gemeinschaft würde der Jahresbericht gewinnend angewandene, als bei dem  
Abrechnung von Preußen, weil man voraussetzt, dass der Abrechnungspflichtige dieselbe  
mit geringeren Preis abdecken können, jedoch eine solche Gutbefindungsform  
ausfallen, um wieder von der Direction auf anzufügen andere Gutbefindungs der abge-  
pflanzten und zu Abrechnen bedenkenden Reiches sich nicht für Ostpreußen gering-  
ere Zahlen zu erhalten. Die Eisenpfeilröhren bedecken im vorerwähnten Betrag  
gewinnend eingesetzt werden, da die verlangten Eisenpfeilröhren angewandene  
würden.

Im Allgemeinen glücken die Abrechnungswerte der Direction außer zu möglich,  
den abgepflanzten Reiches anzubringen, dieselben nicht einzuführen wird im  
quindem Zahlen zu erhalten, welche der Direction nicht möglich ist.  
Die Gutbefindungsform für Eisenpfeilröhren fallen jährlich quindem Reich  
weg und die Verantwortung der Landes wird entlastet und erste Kaufpreis be-  
freit.

Mit vollkommenem Gehorsam und Ergebenheit

der Pflanz der ersten Reiches

Dietrich den 21. März 1846.

(sig) J. C. Wetli, allg. - dienstl.

(sig) H. B. B. B. B.

(sig) H. B. B. B. B.

*1. Schätzungsbericht über die Landabtretungen zur schweizerischen Nordbahn von Zürich bis an die Cantonsgrenze unterhalb Dietikon.*

In Folge Einladung des tit. Statthalteramtes Zürich haben die Unterzeichneten vom 16ten bis 21. März 1846 die Abschätzung der für die schweizerische Nordbahn benötigten Grundeigenthümer zwischen Zürich und der Grenze zum Canton Aargau vorgenommen, gestützt auf das Gesetz über Abtretung von Privatrechten und das gemäss § 18 dieses Gesetzes für die schweizerische Nordbahn erteilten Concession des grossen Rathes.

Die Lokalbesichtigungen fanden in Gegenwart der Herren Statthalter, Friedensrichter und den auf die Localität citierten Grundeigenthümer statt, wobei von Herrn Ingenieur Bürkli als Abgeordneten der Direktion der schweizerischen Nordbahn den Schätzern und den Eigenthümern des durchschnittlichen Landes genaue Auskunft betreffend die Übergänge über die Bahn und die Stege zu den Grundstücken gegeben wurde. In den Abtretungsanzeigen war nur das für die Kronenbreite von 25' erforderliche Land enthalten, dagegen wurde bei der Lokalbesichtigung den Eigenthümern mitgeteilt, dass ausserdem auch für Böschungen, Gräben und Feldwege weitere Abtretungen erforderlich seien, weshalb denn auch solche Grundstücke in die Schätzung aufgenommen worden sind, die nicht für die Kronenbreite, sondern für die weitere Folge der Baute in Anstrich genommen wurden.

In Abtretung fällt Gartenland, Ackerland, Wiesen, Baumgärten, Ried, Holzboden und Bäume. Dieses Land ist von den verschiedensten Qualität, jedoch durchgängig kulturfähig, wenn auch bischen mehr oder weniger benutzt. Die für den Juchartwerth angesetzten Tarife stützen sich auf Auszüge aus den Notariats-Canzleien über Verkäufe, die in den letzten 10 Jahren stattgefunden haben, wobei in Berücksichtigung gezogen werden musste, dass auf der ganzen Strecke, welche durch die Bahn durchschnitten wird, die Tarife der Grundeigentümer im Steigen begriffen sind und dass das im Verkehr gebräuchliche Juchart mass um wenigstens 4000 Quadratfuss geringer ist als das in der Schätzung vorgenommene von 40 000 Quadratfuss und dass eine Eisenbahn für die Benutzung der Liegenschaften bedeutende Hemmnisse und Unbequemlichkeiten herbeiführt, welche bei jedem einzelnen im Juchartwert, so wie in den Entschädigungssummen für Minderwert berücksichtigt sind.

Die Durchschneidungen bildeten ein Haupteinwand bei der Schätzung. Hierbei wurde stets für Wiesland weniger als bei Ackerland und bei grösseren Stücken im Verhältnis weniger als bei kleineren angesetzt, zum Beispiel bei dem Gemeindland Schlieren und Dietikon wurde dieselbe im Schätzungswerth einberechnet, weil bei diesen grösseren Stücken es nur einer anderen Einteilung bedarf und dadurch der drohende Nachteil der Durchschneidung gegeben ist. Bei ganzen Übernahmen der Grundstücke wurde der Jucharthwerth geringer angenommen, als bei der Abtretung von Streifen, weil man annahm, dass der Abtretungspflichtige derselbe zum geringsten Preis abtreten könne, zudem eine solche Entscheidungssumme enthalte, um wieder von der Direktion nach erfolgter neuer Einteilung der abgeschnittenen und zu Äckern unbrauchbaren Stücke sich neue, für Ackerland geeignete Parzellen zu erkaufen. Die Durchschneidungen könnten an unschwereren Orten geringer angesetzt werden, da die verlangten Fussweg-Übergänge angenommen wurden.

Im Allgemeinen glauben die Unterzeichneten der Direktion warten zu müssen, die abgeschnittenen Stücke anzukaufen, dieselben nun einzuteilen und in grössere Stücke anzukaufen, dieselbe neu einzuteilen und in grösseren Parzellen zu verkaufen, welche



## SCHWEIZERISCHE EISENBAHNGESCHICHTE BEGANN IN DIETIKON

Am 9. August 1847 dampfte in gemächlichem Tempo der erste Eisenbahnzug der Schweiz von Zürich nach Baden. Auf der 23 Kilometer langen Strecke gab es zwischen Zürich und Baden nur eine Station: Dietikon. An diesem denkwürdigen Tag begann nicht nur eine Eisenbahngeschichte für die Schweiz, sondern auch eine Bahnhofsgeschichte für Dietikon. Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes fand diese Geschichte genau 130 Jahre später ihren vorläufigen Abschluss.

### *Eine abenteuerliche Fahrt*

Es erscheint mir sinnvoll, die Geschichte der Dietikoner Bahnhöfe mit einem Kapitel einzuleiten, welches die Strecke und die Fahrt von 1847 beschreibt. Die Strecke von Zürich nach Baden war 23,3 Kilometer lang. Sie führt bei Wettingen nicht wie heute über die beiden Limmatbrücken, sondern dem linken Limmatufer entlang, um das Kloster herum, nach Baden.

Rund drei Viertel der Strecke bestand aus gerader Führung. Die wenigen Kurven wiesen alle einen Radius von mindestens 600 Metern auf. Beinahe die ganze Strecke verlief horizontal, einzig bei Spreitenbach gab es eine grössere Steigung von ungefähr vier Promille. Zwei Kunstbauten wurden notwendig: die 60 Meter lange Sihlbrücke in Zürich und der 90 Meter lange Schlossbergtunnel vor dem Bahnhof Baden. Ein einziges Ausweichgleise war auf der Station Dietikon vorhanden. Die Züge fuhren mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 35 Kilometern in der Stunde. Der Fahrplan sah täglich vier Fahrten in jeder Richtung vor; an Sonntagnachmittagen setzte die Nordbahn ein weiteres Zugspaar ein. Die Fahrt von Zürich nach Baden kostete damals 80 Rappen. Kinder bezahlten die Hälfte.

Die Bahn brachte nicht nur Jubel und Freude. Auch die Gegner formierten sich und nannten die Eisenbahn «Satanszeug». Ärzte warnten vor den gesundheitsschädigenden Auswirkungen des schnellen Fahrens, Bauern befürchteten Flurschaden durch Funkenwurf und alle am Strassenverkehr Interessierten befürchteten Arbeitslosigkeit.

Trotz diesen Warnungen nahm die Bahn ihren volkswirtschaftlichen Aufschwung. In den Fünfziger- und Sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts gab es eine Bahngründung nach der andern. Im eidgenössischen Parlament erlebte der Antrag, die Bahnen als Staatsunternehmen zu organisieren eine Ablehnung. Nach verschiedenen Krisen und Niederlagen von Regionalbahnen stimmte das Schweizervolk am 20. Februar 1878 dem neuen Eisenbahngesetz zu. Der Weg zu den Schweizerischen Bundesbahnen war frei.

DIE  
**SCHWEIZERISCHE NORDBAHN.**

ERSTE SECTION

**ZÜRICH-BADEN**

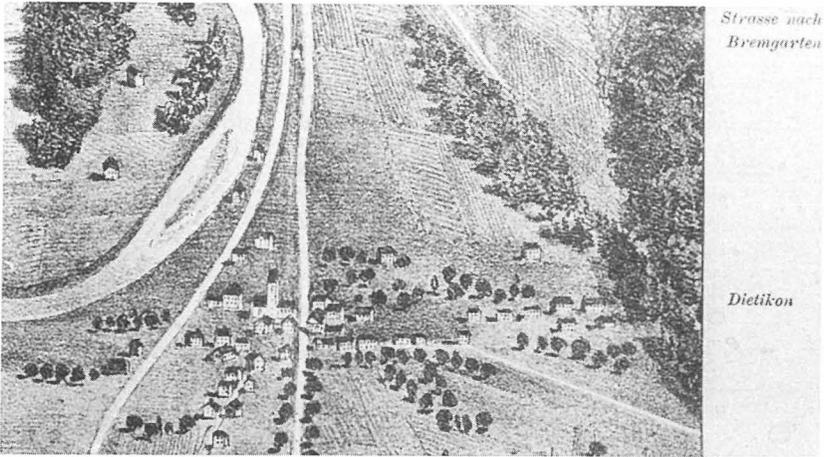
in malerischer Darstellung des Limaththales.



Preis 2 Fr. de Fr.

---

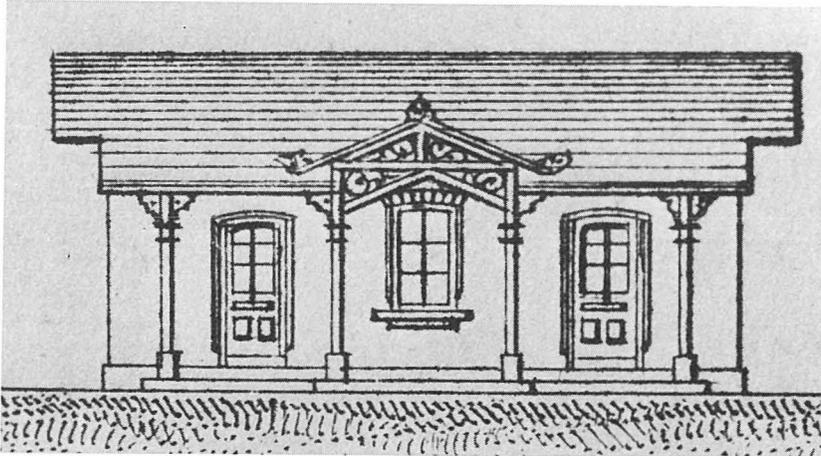
**Zürich,**  
Orell, Füssli & Comp.  
1847.

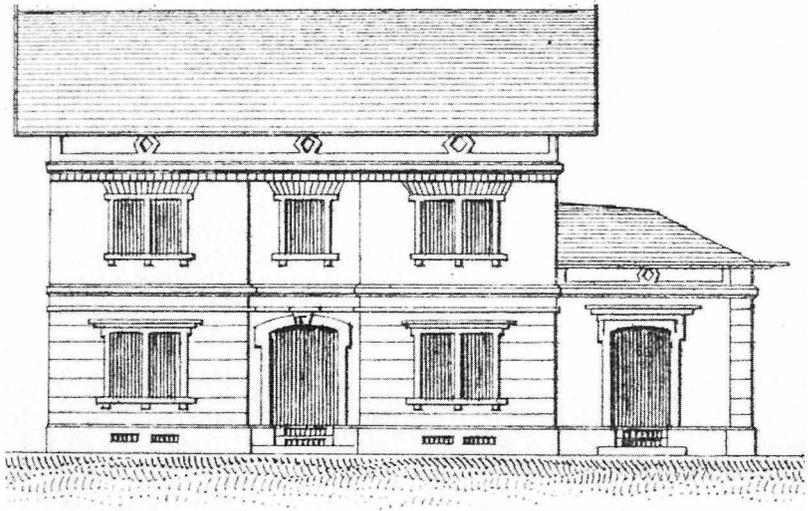


Auf die Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie von Zürich nach Baden beschrieb die Direktion der Schweizerischen Nordbahn die «Erste Section» mit einem Prospekt. Das Limmattal war darin «in malerischer Darstellung» gezeichnet. Ein Original dieses Prospektes befindet sich im Archiv des Verkehrshauses in Luzern.

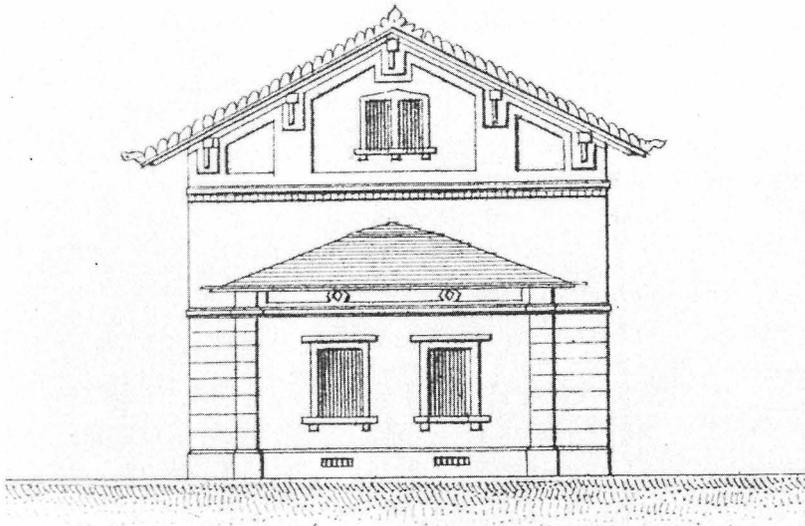
Die Illustration zeigt einen Ausschnitt dieser Darstellung mit dem Dorf Dietikon in der Mitte, der Limmat links und dem Hohnerretwald rechts.

Die zwei ersten Bahnhofsgenerationen in Dietikon sind in den Archiven ausser mit Abbildungen und schematischen Zeichnungen nicht vertreten. Schriftliche Aufzeichnungen, Kostenvoranschläge und Korrespondenz zwischen den Bahn- und den Politischen Behörden finden sich keine. Die nachstehenden Abbildungen sind dem «Atlas der Schweizerischen Nördostbahn» vom Juli 1867 entnommen. Sie zeigen die bahnseitige Ansicht des 1847 erbauten Spanisch-Brötli-Bahnhofes sowie drei Abbildungen des 1867 erbauten Bahnhofes.

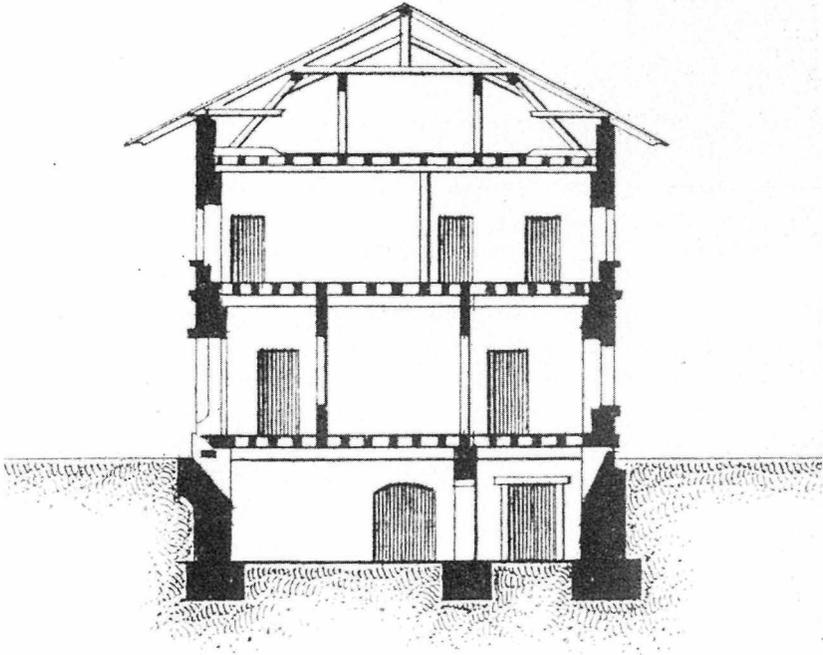




Façade gegen die Bahn.



Westliche Façade.



Querschnitt .

## STATIONSGEBÄUDE DIETIKON IN STETER EXPANSION

Schon bald nach seiner Einweihung im Jahre 1867 war der Bahnhof Dietikon zu klein. Bis zu seinem Abbruch im Jahre 1978 wurde am Gebäude umgebaut und an den technischen Einrichtungen Verbesserungen vorgenommen. Einige dieser Arbeiten sind nachfolgend durch Briefwechsel, Projektbeschreibungen oder Abrechnungen beschrieben.

Brief des Oberingenieurs Weiss an die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn in Zürich vom 22. Juni 1886:

«Auf der Station Dietikon besteht nur rechts der Bahn im ehemaligen Wartlokal eine Abtritanlage für das mit der Bahn verkehrende Publikum, sodass Personen, welche diesen Abtritt benutzen müssen, gezwungen sind, die beiden Geleise zu überschreiten, wodurch selbstverständlich sehr leicht ein Unglücksfall herbeigeführt werden könnte. Zudem ist diese Abtritanlage eine mangelhafte, ganz aus Holz hergestellte und müsste auf jeden Fall das Pissoir umgebaut werden.

Es dürfte sich daher empfehlen, einen zweckmässig eingerichteten besonderen Abtritt links der Bahn, zwischen Aufnahmegebäude und Güterschuppen zu erstellen, weswegen ich Sie bitte, für Ausführung dieser Baute gemäss dem beiliegenden Plan einen Kredit von Fr. 2000.— pro 1887 zu bewilligen».

Mit Protokollauszug vom 16. Juli 1886 wurde diese Baute bewilligt.

\* \* \*

Wenige Jahre nach der Erstellung des zweiten Bahnhofes auf der Station Dietikon im Jahre 1867 zeigte sich, dass die Geleise- und die Gebäudeanlage zu knapp dimensioniert waren. Man verwies damals die wartenden Zugpassagiere auf die nördliche Geleise-seite. Dort stand der erste, 1847 gebaute «Spanisch-Brötli-Bahnhof» als Warteraum zur Verfügung. Im Juni 1898 schrieb der Gemeinderat Dietikon an das «Tit. Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahnabteilung, in Bern»:

«Wir finden uns hiermit veranlasst, bei Ihnen über einen auf der hiesigen Bundesbahnstation schon seit einigen Jahren bestehenden Übelstand hinzuweisen und Einsprache zu erheben. Zufolge des immer noch zunehmenden Güterverkehrs genügt die auf unserer Station bestehende Geleiseanlage schon längst nicht mehr. Der Umstand bewirkt, dass Tag für Tag lange Reihen von Güterwaggons zum Ein- und Ausladen unmittelbar teils unter und teils oberhalb des Stationsgebäudes auf das einzige neben dem Fahr-

geleise bestehende Nebengeleise gestellt werden müssen. Dadurch werden die Passagiere beim Ein- und Aussteigen der ankommenden Züge in eine sehr gefährliche Situation gesetzt und gezwungen, durch den engen Raum zwischen den Waggons hindurch zu schlüpfen. Es ist dieses namentlich sehr gefährlich, wenn viele Passagiere ausgestiegen sind und die Züge sich wieder in Bewegung setzen. Die Situation ist namentlich zur Nachtzeit und besonders für ältere Leute einfach gefährlich. Es ist nur zu verwundern, dass noch kein Unglück vorgekommen ist».

Der Gemeinderat Dietikon weist dann darauf hin, dass dieser Übelstand schon vor mehr als zwei Jahren «zum Zwecke der Erweiterung der Stationsanlage» bekannt geworden sei. Weiter wird im Brief ausgeführt, dass «bis jetzt unverantwortlicherweise keine Massnahmen getroffen wurden, um den gefährvollen Zuständen auf der Station Dietikon abzuwehren». Der Brief ist unterzeichnet von Gemeindepräsident Heinrich Fischer und vom Schreiber Johann Muntwiler.

Diese Eingabe des Gemeinderates Dietikon unterstützte auch der Betriebschef der Schweizerischen Nordostbahn in einem Schreiben an das Departement. In einem Protokollauszug wird dann allerdings festgehalten, dass die Erweiterung der Geleiseanlagen in Dietikon — nachdem feststand, dass die Reparaturwerkstätten der Schweizerischen Nordostbahn nicht nach Dietikon verlegt würden — nicht mehr dringend seien.

\* \* \*

Ein origineller Briefwechsel betraf die damalige Krananlage westlich des Bahnhofes. Der Betriebschef schrieb am 17. November 1899: «Dietikon hat im laufenden Jahre durchschnittlich pro Monat 20 Wagen Steinblöcke mit Blöcken und Platten erhalten, die laut Versicherung des Vorstandes alle am Kranen ausgeladen worden wären, wenn ein Laufkran zur Verfügung stünde. Die Kunden getrauen sich aber nicht, den alten Drehkranen zu benutzen, weil sie fürchten, er könnte zusammenbrechen. Jedesmal sei eine arge Schimpferei und ein Gefluche, wenn der Kranen gebraucht werden müsse.» In der Folge wurde dann ein Laufkran von Rapperswil nach Dietikon versetzt und am Ende des nach Westen laufenden Stumpengeleises montiert.

\* \* \*

Am 15. Oktober 1926 fordert der Gemeinderat Dietikon die Kreisdirektion III der Bundesbahnen auf, ihm die Ausbaupläne für das Stationsareal zuzustellen. Der Gemeinderat Dietikon befasste sich zu jener Zeit mit der Aufstellung eines Bebauungsplanes «um für die Weiterentwicklung des

Dorfes Grundlagen zu schaffen». Der Gemeinderat kritisiert in seinem Schreiben, dass die beauftragten Ingenieure Arter in Zürich und Liechti in Dietikon von den SBB keine Angaben über die Gestaltung des Bahnhofareals erhalten konnten.» Der Bebauungsplan verfehle jedoch seinen Zweck, wenn nicht das ganze Gemeindegebiet und vor allem das bedeutendste Gebiet, der Bahnhof und dessen Umgebung, in denselben einbezogen werden könne».

Der Gemeinderat Dietikon weist im gleichen Schreiben darauf hin, dass nunmehr 11 Jahre seit dem schweren Eisenbahnunglück verflossen sind. «Schon damals (am 17. August 1915) erwartete man, dass der schon längst als Bedürfnis empfundene Umbau der Stationsanlage raschestens an die Hand genommen werde. Leider blieben aber auch die leisesten Hoffnungen unerfüllt. Ausser der vorgenommenen Verbesserung der Stellwerk- und Weichenanlage blieb sozusagen alles beim alten.»

Der Gemeinderat weist weiter darauf hin, dass die stetige Zunahme der Gemeinde auch dem Bahnverkehr gewaltige Mehrfrequenz bringe. Dieser müsse noch immer auf einer Anlage bewältigt werden, die von Fachleuten als ungenügend bezeichnet werde.

Mit einigen Beispielen von Zwischenfällen und der Schilderung von Unzulänglichkeiten im täglichen Verkehr erhärtet der Gemeinderat Dietikon seine Forderung. «Es ist nicht viel gesagt, wenn behauptet wird, auf hiesiger Station werde mit Menschenleben gespielt. Wo Menschen in so offensichtlicher Weise auf dem Spiele stehen, und die Existenz hunderter von Familien gefährdet ist, kann nicht auf finanzielle Rücksichten abgestellt werden.»

\* \* \*

Brief des Gemeinderates Dietikon vom 12. Januar 1927:

«Unter Bezugnahme auf unsere Eingabe vom 15. Oktober 1926 sowie auf den Protokollauszug der Kantonalen Baudirektion vom 5. November 1926 teilen wir Ihnen mit, dass die hiesige Stationsanlage betreffend weder direkte noch indirekte Besprechungen oder Verhandlungen zwischen uns und dem Stationspersonal stattgefunden haben. Im Interesse der Beamten haben wir es von jeher vermieden, dieselben in solchen Fragen um ihre Ansicht zu ersuchen oder ein Urteil abzugeben. Die Zustände auf unserer Station sind eben kein Geheimnis mehr und von denen nur einzelne Eingeweihte Kenntnis haben, sondern dieselben bilden vielfach das Tagesgespräch und Stoff für die Zeitung. Indem wir Ihnen hievon Kenntnis geben, geben wir uns gleich-

zeitig der Hoffnung hin, dass der hiesigen Stationsfrage die volle Aufmerksamkeit geschenkt werde und dass die Gemeinde Dietikon nach den langen Unterhandlungsjahren endlich eine Stationsanlage erhalte, die den heutigen Verhältnissen und den heutigen Anforderungen entspricht.»

\* \* \*

Brief des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 12. März 1928 auf Begehren des Gemeinderates Dietikon an die Kreisdirektion III der SBB:

«Da die neue Personenunterführung bei der Weiningerstrasse nicht für Handwagen usw. ausgebaut wird, müssen wir mit dem Gemeinderat Dietikon einen entsprechenden Ausbau des Perrondurchganges für den Verkehr mit Handwagen usw. verlangen, indem der limmatseitige Zugang heute für solche Fahrzeuge sozusagen ungangbar ist. Hinsichtlich der blau bemalten (auf Plan) Perronflächen nehmen wir an, dass solche überdacht wird.»

Im weiteren schreibt der Regierungsrat, ebenfalls auf Begehren des Gemeinderates Dietikon, habe er die Auffassung, dass die Geleiseanlagen mit Rücksicht auf die bevorstehenden Fabrikbauten als zu sehr eingeeengt seien.

Am 4. April 1928 schreibt die Kreisdirektion III an die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich: «Wenn der Gemeinderat Dietikon findet, die Geleise seien mit Rücksicht auf bevorstehende Fabrikbauten zu sehr eingeeengt, wären wir ihm sehr verbunden, wenn er dafür sorgen würde, dass die befürchteten Bauten nicht zu nahe an die Bahn gestellt werden.»

Bezüglich der Unterführung schreibt die Kreisdirektion III an die Baudirektion: «Nach unsern Erkundigungen soll es sich bei der verlangten Verbesserung beim Durchgang um die nördliche Rampe rechts der Bahn handeln. Es sei dort noch eine kleine Verbesserung möglich und wir werden sie anlässlich der Durchführung der übrigen Bauten vornehmen.»

\* \* \*

Ausbau der Station Dietikon

Grosse Erweiterung 1928

Unterbau, Oberbau, Hochbau, Einrichtungen für die elektrische Zugsicherung, Telegraf, Signale.

Kostenvoranschlag Fr. 641 000.—

Zwei Anschlussgeleise, erstellt durch die Baumwoll-Industrie AG und der Firma Egg Steiner Fr. 16 000.—

Ergibt Kosten für die Bahn von Fr. 625 000.—

Zu diesem Umbau schrieb am 25. November 1929 Albert Ehrat an der Florastrasse eingeschrieben der Kreisdirektion III. In seinem Schreiben weist er auf «grosse, grosse Unstimmigkeiten» hin. Er schreibt, dass die hintersten Wagen zum Beigen vollgepfropft werden, sodass es nicht einmal möglich sei, die Billettkontrolle durchzuführen. Zudem seien gerade diese Leute in den hintersten Wagen sehr stark gefährdet, weil sie zwischen den Geleisen aussteigen müssten. Albert Ehrat schreibt weiter: «... dass bei dem groben Terrain und Kieselware noch keine Stürze von Personen mit für die Bahn unangenehmen Folgen vorgekommen sind, ist ein Wunder.» Der Briefschreiber hofft, dass die Bundesbahnen im Zusammenhang mit dem grossen Bahnhofumbau diesem Übel Abhilfe schaffe.

Der Bahningenieur hat am 19. November 1929 geantwortet, dass die Reklamation von Albert Ehrat begründet sei. Er schreibt dann weiter: «Bei diesem Anlass mache ich auf die üble Kritik des Publikums aufmerksam, das es als unverständlich findet, dass bei der neuerstellten Perron- und Geleisanlage nicht auch die Ost- und Westfassade des Aufnahmegebäudes neu verputzt und die Jalousieläden neu gestrichen werden. Beides scheint in der Tat nicht sehr verfrüht zu sein.»

\* \* \*

Janur 1940

Der Bahnhofvorstand von Dietikon macht auf die misslichen Verhältnisse im Stationsbüro vom Bahnhof aufmerksam und beantragt verschiedene Änderungen. Am 28. Mai 1940 schreibt der Betriebschef der Kreisdirektion: «Dietikon hat seit der Mobilisation einen ausserordentlich grossen Verkehr, der hinsichtlich des Personenverkehrs den Normalverkehr der Bahnhöfe Schaffhausen, Aarau, Brugg, Lugano, Neuenburg, Solothurn usw. beträchtlich übertrifft. An Mobiliar, das zum Teil seit Jahrzehnten vorhanden und stark abgenützt ist, ist vorhanden: 1 Doppelflachsitzpult für den Vorstand und sein Stellvertreter, ein einplätziges Sitzpult ohne seitliche Korpusse und Schubladen, ein alter Korpus mit verstellbarem Pultaufsatz, ein einplätziges, altes, schwaches Stehpult für den Einnehmer sowie ein eintüriger Kleiderkasten. Drei zweitürige Kästen für Formulare und Billettovorräte, ein Vorratskasten mit oberer und unterer Türe, ein ausgeräumter Billettverkaufsschrank System «Müller» für Billettovorräte. Die Platzverhältnisse im Stationsbüro sind viel zu klein, um hier Ordnung zu schaffen. Neuzeitliche Pulte mit Normaldimensionen können wegen der ausserordentlich beschränkten Platzverhältnisse hier nicht aufgestellt werden.»

Im gleichen Gutachten steht: «Das zu kleine Bahnhofgebäude steht in der Zone der zahlreichen Feldbefestigungen des Dorfes Dietikon, dessen Ein-

wohnerzahl sich im Laufe der Jahre von 1500 auf 7000 erhöht hat. Im Falle eines Krieges würde dieses Gebäude vollständig zusammengeschossen und dem Erdboden gleichgemacht. Der Bahnhofvorstand ist mit der Auffassung, dass es im gegenwärtigen Zeitpunkt keinen Sinn hat, neues Mobiliar zu beschaffen, das gar nicht plaziert werden könnte. Platz könnte nur gewonnen werden, wenn das anschliessende Gepäcklokal, das für den gegenwärtigen Verkehr ebenfalls zu klein ist, mit dem Stationsbüro vereinigt würde. Es bleibt deshalb nichts anderes übrig, als die Beendigung des Krieges abzuwarten und dann Erweiterungsbauten ins Auge zu fassen.»

Am 12. Juli 1940 schreibt Betriebsinspektor Morf:

«Das Gespenst eines Krieges mit der Befürchtung eines Zusammenschliessens des Stationsgebäudes darf nicht davon abhalten, dringliche Verbesserungen vorzunehmen. Ich bitte Sie deshalb, den geradezu beschämenden Zustand zu beenden.»

Mit diesem Umbau hat sich auch der Gemeinderat Dietikon befasst. Er schreibt am 9. Oktober 1942 unter anderem:

«Im gleichen Zusammenhänge möchten wir Sie auch darauf aufmerksam machen, dass auch eine Änderung in bezug auf die bestehende Abortanlage wünschenswert wäre und zwar in dem Sinne, dass die frontal zur Bahnlinie stehenden Zugänge durch eine entsprechende Bretterwand den Augen des Publikums entzogen werden, wie dies auf andern Stationen auch der Fall ist.»

\* \* \*

Am 31. Oktober 1942 schreibt die Betriebsabteilung vom Kreis III: «Der Abort in Dietikon ist ein verhältnismässig gefälliges Gebäude. Unseres Erachtens kann ein aussenstehender Beobachter nichts Anstössiges sehen. Die Pissoirstände liegen seitlich der Türe und sind daher von aussen nicht sichtbar. Die Türen sind mit Türschliesser versehen. Die Erstellung einer Wand würde nicht nur das Gebäude verunstalten, sondern auch den Durchgang zwischen Abort und Geleise für Handwagen und Fussgänger unpassierbar machen.

Auf diesen Durchgang können wir aber nicht verzichten.» Der Bahnhofvorstand hat anfänglich einer Wand zugestimmt, seinen Entschluss jedoch später widerrufen.

\* \* \*

Auszug aus dem Inspektionsbericht über den Bahnhof Dietikon vom 2. März 1946: «Die Büroeinrichtung im Bahnhof Dietikon ist äusserst primitiv und bedarf dringend einer Verbesserung.»

## Umbau Veloständer 1946

Im Juli verlangte der Stationsvorstand von Dietikon einen dritten Veloständer. Die Betriebsabteilung III forderte Abklärungen über die Notwendigkeit eines weiteren Veloständers. Aus diesem Bericht einige Kuriositäten:

Der Bahnhofvorstand Dietikon hat am 3. August 1946 festgestellt, dass während des Sommers bei Privaten und im Garten der Wirtschaft «Güterbahnhof» fünf Velos eingestellt werden, die dem beim Stellwerk aufzustellenden Veloständer zugewiesen werden könnten. Von Gästen der Wirtschaft «Post» werden im Garten vier bis fünf Velos eingestellt. Die Entwicklung der Bautätigkeit in Dietikon verlagere sich mehr und mehr ins Gebiet nördlich der Bahn. Diese Tatsachen bewiesen die Notwendigkeit eines Veloständers beim Stellwerk. Am 23. Oktober 1946 hat der Bahnhofvorstand Dietikon erneut auf die Dringlichkeit des Veloständers hingewiesen. Über die genaue Lage wurde noch diskutiert. Ein Veloständer zu nahe beim Stellwerk würde eilige Passanten dazu verleiten, die Geleise zu überschreiten. Schliesslich wurde der Veloständer westlich der Unterführung gebaut.

\* \* \*

## Umbau der Güterexpedition 19. Mai 1948

«Ausführung der inneren Schreinerarbeiten für den Umbau der Güterexpedition im Bahnhof Dietikon»:

Ausführungskosten: Büro Fr. 33 658.98 gegenüber einem Kostenvoranschlag von Fr. 37 000.—. Die Minderausgaben wurden begründet zufolge «Lieferung eines einfacheren Ofens statt des vorgesehenen Looserofens mit Ventilator, zufolge Nichtausführung des vorgesehenen Lokaltelefons vom Büro in den Güterschuppen, zufolge Minderausmasse und Weglassung diverser vorgesehener Arbeiten.» Diese Baute ist in Konkurrenz gestanden mit dem gleichen Bauvorhaben in der Güterexpedition Oerlikon. Die Bauabteilung der SBB schrieb am 18. Januar 1948:

«Wegen Überlastung der Güterexpedition Zürich musste ganz kürzlich namhafter Umlad nach Zürich-Oerlikon verlegt werden. Damit ist auch das Büropersonal bei den beschränkten Platzverhältnissen und den unzuweckmässigen Einrichtungen mehr beansprucht. Im Hinblick darauf, dass in Oerlikon nunmehr sieben Beamte, in Dietikon dagegen nur deren zwei im Büro der Güterexpedition arbeiten, muss Dietikon zugunsten von Oerlikon um ein Jahr zurückgestellt werden, wenn die Verbesserung beider Büros im laufenden Jahr nicht möglich ist.»

1914 bis 1916 ist auf dem Bahnhofareal ein Überholgeleise von 500 Meter Länge erstellt worden. Ferner wurde das Verladegeleise verlängert und eine neue Zentralenanlage im Stationsgebäude eingerichtet. Der Kredit für diese Bauten betrug 128 000 Franken; die Ausführung kostete 136 251 Franken und 33 Rappen.

\* \* \*

Im Herbst 1921 fand zwischen dem Verkehrs- und Verschönerungsverein Dietikon und den bürgerlichen Parteien einerseits und den Bundesbahnen andererseits ein Briefwechsel statt.

Die Genannten in Dietikon verlangten damals Kenntnis zu erhalten von den «früher oder später in Aussicht genommenen Neubauten und Ausbauten des Bahnhofgebietes Dietikon, um die Verarbeitung zur Projektierung der hiefür erforderlichen Strassenzüge und Zufahrtsstrassen zur Station und der Unterführung der Weiningerstrasse beginnen zu können». Sie verlangten möglichst genaue Angaben der Planziele des Stationsgebäudes und des Güterschuppens. Im Schreiben an die Bundesbahnen wird um eine Aussprache mit dem Oberingenieur der SBB gebeten.

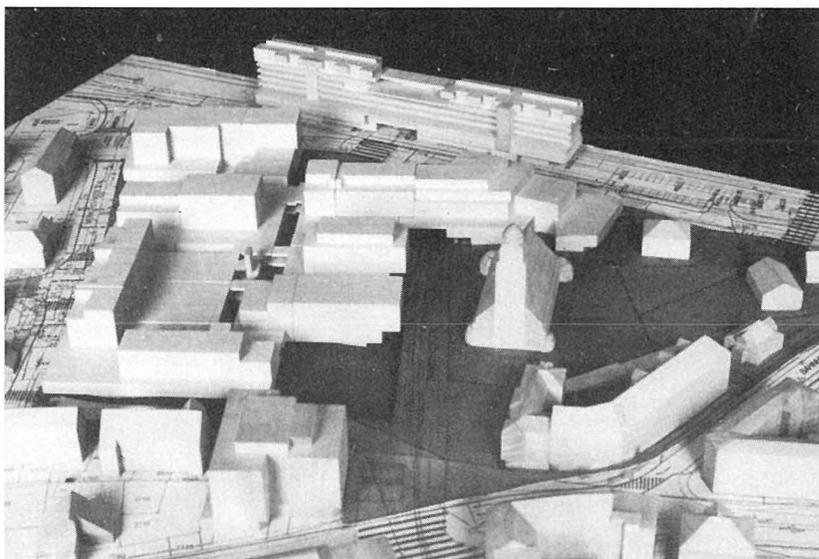
Am 22. Oktober 1921 schreibt die Bundesbahn nach Dietikon, dass es sich bei den genannten Ausbauten erst um Projektstudien handle, die nicht als endgültig angesehen werden dürfen. Mit Rücksicht auf die finanzielle Lage der SBB seien deren Organe auch nicht in der Lage, sich auf die Inangriffnahme der Bauarbeiten auszusprechen.

In einem weiteren Brief wenden sich die bürgerlichen Parteien an die SBB: «Anlässlich einer Versammlung der hiesigen bürgerlichen Parteien, welche über Massnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit beraten hat, wurde von anwesenden Behördemitgliedern geltend gemacht, dass eine Reihe Notstandsarbeiten nicht in Angriff genommen werden können, weil über die Lage und den vorgesehenen Neubau des Bahnhofes Dietikon und über den Beginn der Bauarbeiten noch völlige Unklarheit herrsche. Leider nötigt uns der Stand der Arbeitslosigkeit zu ausserordentlichen Vorkehren, weshalb wir Sie höflich um günstige Auskunft bezüglich des Bahnhofneubaus bitten.»

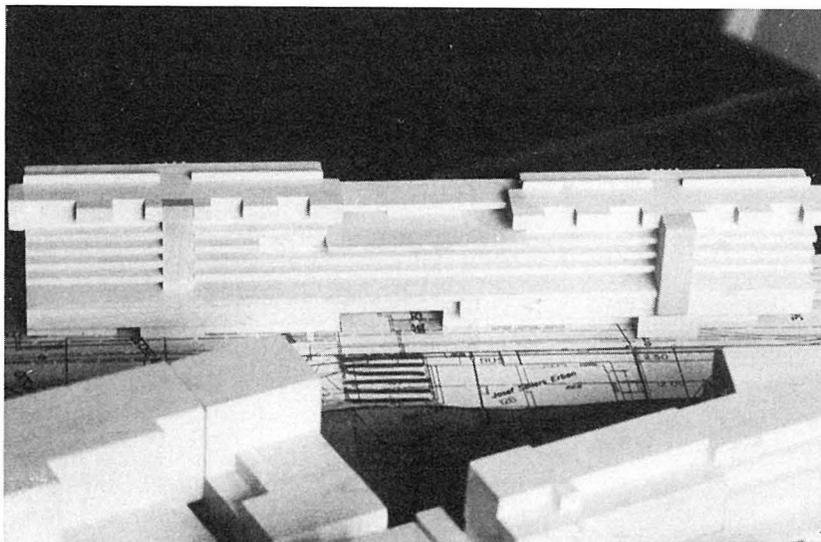
## DIE DRITTE GENERATION

Die Planung des 1977 eingeweihten Bahnhofgebäudes stand in ihrer Anfangsphase ganz im Zeichen der Zentrumsplanung von Dietikon und der Realisierung der Untergrundbahn von Dietikon über den Züricher Hauptbahnhof nach Kloten. Im Bericht der Planungskommission wurde ausgeführt: «Was bis vor kurzem noch als Utopie erschien, kann somit in kurzer Zeit Realität werden: Dietikon und Kloten werden Endstation einer modernen Schnellbahn, die Dietikon nach starrem Fahrplan in kurzen Zeitintervallen bequem mit dem Zentrum von Zürich und allen übrigen U-Bahn-Stationen verbindet».

Weiter wird ausgeführt, dass für die Einführung der Bremgarten-Dietikon-Bahn in einer ersten Phase die Einmündung auf dem heutigen Trasse ab Löwenplatz mit einem Kopfbahnhof senkrecht zum SBB-Bahnhof und parallel zur katholischen Kirche vorzusehen sei. Später käme eine unterirdische Einführung zuerst ab Löwenplatz, später ab Oberdorfstrasse mit unterirdischem Bahnhof parallel zur katholischen Kirche in Frage.



Das Bahnhofgebäude war als dominierender nördlicher Abschluss des Zentrums von Dietikon gedacht. Das scheibenförmige Hochhaus im Westen wurde als Aufnahmegebäude der SBB, der Annexbau im Osten als U-Bahn-Station gedacht. «Der zukünftige Bahnhofplatz wird sämtliche Umsteigebeziehungen des öffentlichen Verkehrs aufnehmen. Eine breit angelegte Unterführung unter der Bahnhofsvorfahrt schafft die Fussgängerverbindungen vom Platz zu den SBB-Perrons, zu den limmatseitigen Gebieten der Gemeinde und mittels Rolltreppen zum SBB-Aufnahmegebäude und zur U-Bahn-Station.» (Einen ausführlichen Bericht zur Planung des Zentrums von Dietikon mit den Bahnhofsanlagen ist im Neujahrsblatt 1970 «Planung Zentrum Dietikon» enthalten)



Am 20. Mai 1973 wurde der Stimmbürger des Kantons Zürich zur Urne gerufen, um über den Bau der U-Bahn abzustimmen. Auf den gleichen Termin legte auch die Stadt Dietikon einen Kreditantrag von 10,1 Millionen Franken als Anteil von Dietikon an die U-Bahn dem Stimmbürger vor. Die Abstimmung ergab eine klare Niederlage. Der Kanton Zürich lehnte mit 177 362 Ja gegen 234 230 Nein und die Stadt Dietikon mit 3 017 Ja gegen 4 006 Nein ab. Mit dieser Entscheidung begann auch die Redimensionierung des Bahnhofprojektes in Dietikon.

## AUS DER BAUGESCHICHTE

«Das von der Bauabteilung der Schweizerischen Bundesbahnen zusammen mit dem Architekten Walter Moser entworfene Bauprojekt beeinflusst die neue Zentrumsüberbauung Dietikon in gestalterischer und verkehrstechnischer Hinsicht sehr stark. Im besonderen musste auf die kubische Gestaltung des Gebäudes, die Personenunterführung, den Bahnhofplatz und die Bahnhofsvorfahrt Rücksicht genommen werden.»

Aus diesen Gründen reichten die Schweizerischen Bundesbahnen ein Vorprojekt zur Stellungnahme ein. Dieses Projekt wurde dem Baukollegium, welches sich nebst Mitgliedern der Baukommission aus anerkannten Architekten ausserhalb der Stadt Dietikon zusammensetzte, unterbreitet.

Am 6. März 1974 hat dieses Kollegium das Projekt begutachtet und festgestellt, dass es sich in architektonischer und städtebaulicher Hinsicht gut in die Umgebung und die geplante Neuüberbauung einfüge. Vom Baukollegium wird empfohlen, die Liegenschaften Tramstrasse 2, Weiningerstrasse 27 und Neumattstrasse 21 abzubrechen, weil diese wegen den geringen Abständen beeinträchtigt seien.

Aufgrund der Begutachtung durch das Baukollegium stellte der Stadtrat Dietikon mit Beschluss vom 29. April 1974 die baupolizeiliche Bewilligung in Aussicht. Die Bewilligung selbst wurde unter Bedingungen und Auflagen am 11. November 1974 erteilt.

Die Bauherrschaft hat dieses genehmigte Projekt zurückgezogen. Ein in der Höhe reduziertes Projekt hat der Stadtrat am 3. Februar 1975 bewilligt. Dagegen wurde von einem Anstösser Rekurs erhoben.

Bei Bauten der Schweizerischen Bundesbahnen, welche dem Eisenbahnbetrieb dienen sind die Baupolizeivorschriften des Kantons und der Gemeinde nicht anwendbar. Hingegen unterliegen jene Bauten, welche nicht dem Betrieb dienen, diesen Vorschriften. Im Falle des Bahnhofes Dietikon unterliegen die Bauten im Unter- und Erdgeschoss nicht dem Bewilligungsverfahren, während die Wohnungen in den Obergeschossen den Bauvorschriften unterliegen.

Aufgrund dieser Rechtslage hat die Baukommission im Zusammenhang mit dem erwähnten Rekurs darauf aufmerksam gemacht, dass bis zur Erledigung des Verwaltungsstreitverfahrens mit den Bauarbeiten für die Wohngeschosse nicht begonnen werden darf. Der Bau des Keller- und Erdgeschosses wurde hingegen begonnen.

Ein drittes Projekt, welches dann auch ausgeführt wurde, erlebte nochmals eine Reduktion. Auf das auskragende Bürogeschoss und vier Dachwohnungen im Mitteltrakt wurde verzichtet aus finanziellen Erwägungen der Bauherrschaft und zur Beseitigung der privatrechtlichen Einsprachen.

Das Baukollegium begrüßte die Reduktion um das Bürogeschoss und der Dachwohnungen im Mitteltrakt. In städtebaulicher Hinsicht könne auch ein Gebäude mit nur drei Obergeschossen ohne weitere Aufbauten ebenso vorteilhaft gestaltet werden. Eine Ausnahmegewilligung für den ungenügenden Grenzabstand gegenüber den Nachbargebäuden rechtfertige sich nicht.

Am 3. Februar 1975 hat der Stadtrat Dietikon diesem dritten Projekt die Bewilligung erteilt.

#### Umfang der drei Bahnhofprojekte

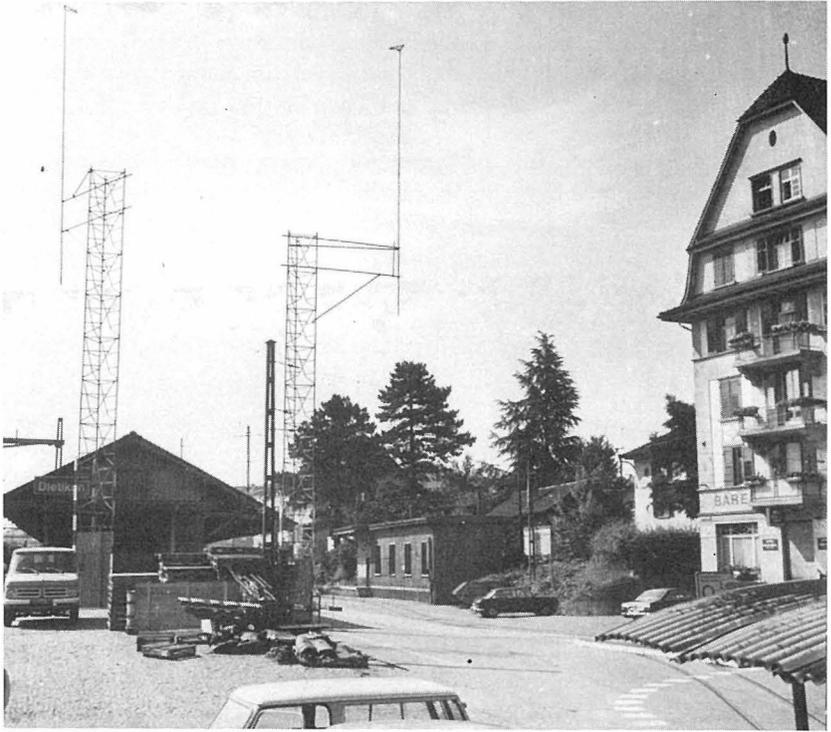
*Projekt vom 26. Juli 1974.* Ein sieben- und achtgeschossiges Gebäude mit bahntechnischen Anlagen im Keller- und Erdgeschoss, Büros im Obergeschoss und 36 Dreieinhalbzimmer-, 12 Viereinhalbzimmer-, 2 Fünfstück- und 2 Sechsstückwohnungen sowie eine Garage mit 3 Autoeinstellplätzen und 38 freien Autoabstellplätzen.

*Projekt vom 13. Dezember 1974.* Ein fünf- bis siebengeschossiges Gebäude mit bahntechnischen Anlagen im Keller- und Erdgeschoss, 36 Dreieinhalbzimmer-, 8 Viereinhalbzimmer-, 2 Fünfstück- und 2 Sechsstückwohnungen, eine Garage mit 3 Autoeinstellplätzen und 56 freien Abstellplätzen.

*Projekt vom 11. Juli 1975 (ausgeführte Baute).* Ein viergeschossiges Gebäude mit bahntechnischen Anlagen im Keller- und Erdgeschoss, 33 Dreieinhalbzimmerwohnungen im ersten bis dritten Obergeschoss sowie eine Garage mit 3 Autoeinstellplätzen und 56 freien Autoabstellplätzen.

#### Ein komfortabler Bahnhof

Das im Jahre 1867 erstellte zweite Bahnhofgebäude war schon kurz nach seiner Inbetriebnahme zu klein dimensioniert und unzweckmässig eingerichtet. Obwohl man vorerst die wartenden Zugspassagiere auf der Gegenseite im Spanisch-Brötli-Bahnhof unterbrachte kamen bald Ausbau- und Erweiterungswünsche. Die Planung für ein den Ansprüchen genügendes Bahnhofgebäude begann im Jahre 1954. Sie zog sich über rund 24 Jahre hinweg. Während dieser Zeit ist die Geduld von Stationspersonal und Zugspassagieren hauptsächlich über das Monatsende stark strapaziert worden. Eine momentane Erleichterung trat ein, als die Ortsgüteranlage ihren Betrieb aufnahm und so der Bahnhof von gewissen Abfertigungsaufgaben entlastet wurde.



Bauprofile für den Neubau. Juli 1974

Zwischen der Bauausschreibung im Juli 1974 und der offiziellen Einweihung des Bahnhofes am 31. Oktober 1977 liegen drei Jahre Bauzeit. Die Tatsache, dass der Zugverkehr keine Minute unterbrochen werden durfte, prägte den Baufortschritt. Alte Anlagen, wie Stellwerk oder Geleise durften erst ausser Betrieb und abgebrochen werden, wenn die neuen Anlagen betriebsbereit waren. Es begann mit der ersten Etappe, der Verlegung der Ortsgüteranlage im Frühjahr 1975. Nun konnte der alter Güterschuppen abgebrochen werden. Eine nächste Etappe war die Inbetriebnahme der technischen Einrichtungen im Untergeschoss des neuen Bahnhofes, worauf das alte Stellwerk verschwand. Nach dem Umzug der Einnehmerei ging auch die zweite Bahnhofsgeneration den Weg alles Irdischen. Für dieses Gebäude ersann man noch einige Erhaltungsvarianten: Jugendhaus, Begegnungszentrum, Ortsmuseum und ähnliche Vorschläge tauchten von Verfechtern einer Erhaltung auf.

In seinem Bericht über die Einweihung schildert der «Limmattaler» vom 2. November 1977 den Bahnhof wie folgt:

#### Zentraler Fussgängerbereich im Erdgeschoss

Im Erdgeschoss des Bahnhofes sind von einem zentralen Fussgängerbereich, ausgerichtet auf den späteren Bahnhofplatz, alle Räume für den Reisenden wie die Schalterhalle und Gepäckaufgabe, die Gepäckschliessfächer, Kiosk, Telefonkabinen, öffentliche WC-Anlage sowie die Perronzugänge erschlossen, während in den entfernteren Bereichen Gepäckabfertigung, Personalräume Technische Räume und die beiden Zugänge zum Wohnaufbau angeordnet sind.

Auf der Seite der Geleise in der Mitte der Gebäudeflucht liegt der Stellwerkbedienungsraum. Dieser ist aber nur der kleinste, sichtbare Teil des technischen Gehirns der ganzen Anlage, denn der dazugehörige vollklimatisierte Relaisraum liegt im Untergeschoss und benötigt die halbe Gebäudefläche.

#### 34 Wohnungen in den Obergeschossen

In den Obergeschossen enthält das neue Bahnhofsgebäude 34 Wohnungen mit eineinhalb, dreieinhalb und viereinhalb Zimmern. Diese sind durch ein Treppenhaus und über einen offenen Laubengang an der Bahnseite zu erreichen. Die Laubengänge wie auch die zur Sonnenseite ausgerichteten grossen Balkons sind schallabweisend ausgebildet und die Plafonds mit Schallschluckplatten versehen. Sämtliche Wohn- und Schlafräume sind zur Stadt hin orientiert.

Auf dem Dach wurde eine grosse Terrasse angelegt, die allen Bewohnern zur Verfügung steht.

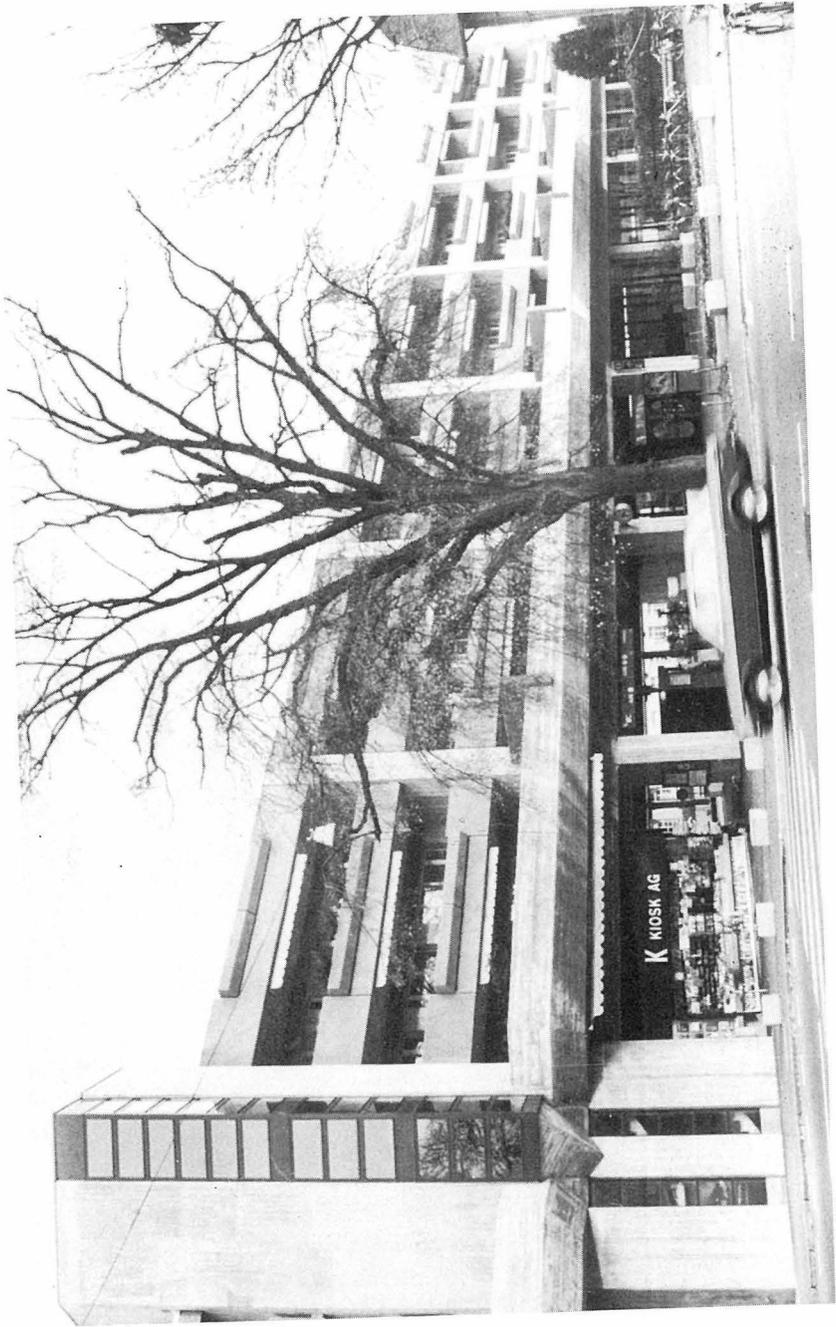
Architektonisch verlangte die Baumasse eine Gliederung der Höhe und der Länge. Das terrassenartige Vordach auf die ganze Gebäudelänge ergibt deshalb eine deutliche Trennung zwischen Betriebsgeschoss und Wohnaufbau und schafft durch seine weitgehende Bepflanzung ein neues Vorgartengebiet im ersten Obergeschoss. Die Gliederung der Länge wird durch die markant ausgebildeten Treppenhäuser erreicht.



Drei Bahnhofsgenerationen: Vom ehemaligen Stationsgebäude der Spanisch-Brötli-Bahn ist heute noch einiges sichtbar. Das Gebäude steht auf dem Areal der Bundesbahnen in Dietikon (oben).

Am 9. November 1977 begann der Abbruch der zweiten Bahnhofsgeneration und am 28. Oktober 1977 konnte die dritte Bahnhofsgeneration eingeweiht und offiziell ihrer Bestimmung übergeben werden.





## Bahnhofvorstände der Dienststelle Dietikon ab 1900

Name, Vorname, Geb.-Jahr	Dienststellenleiter von/bis	Grund
Meier Heinrich 1866	1. 1. 1901—29. 10. 1925	gest. am 29. 10. 1925
Urech Otto 1880	16. 2. 1926—31. 12. 1945	pens. per 1. 1. 1946
Furrer Karl 1889	1. 2. 1946—31. 12. 1954	pens. per 1. 1. 1955
Bill Walter 1907	1. 3. 1955—31. 5. 1972	pens. per 1. 6. 1972
Bohrer Hans 1922	1. 6. 1972—heute	

## Dienststelle Dietikon, Personalentwicklung

Erhebungs- jahr	Anzahl anwesende Bedienstete	Erhebungs- jahr	Anzahl anwesende Bedienstete
1920/1921	19	1945/1948	20
1921/1922	20	1948/1951	19
1922/1924	21	1951/1955	22
1924	19	1955/1956	24
1925/1927	20	1957/1959	29
1927/1929	19	1960/1961	32
1930/1933	22	1962	37
1933/1936	21	1963	34
1936/1939	18	1964/1972	39
1939/1942	18	1973/1977	42
1942/1945	20		

## Quellenangabe und Verdankung

Neujahrsblätter von Dietikon über Verkehrsbetriebe sowie jene von Lorenz Wiederkehr über Dietikon um die Jahrhundertwende. Archive im Schweizerischen Verkehrshaus in Luzern, der Schweizerischen Bundesbahnen in Zürich, des Staatsarchives des Kantons Zürich und der Stadtverwaltung Dietikon.

Ich danke den Herren Hans Wismann im Archiv des Verkehrshauses und René Bader von den Schweizerischen Bundesbahnen, die bereitwillig ihre Archivschränke geöffnet haben. Ferner danke ich dem Personal im Zürcher Staatsarchiv und in der Stadtverwaltung Dietikon.

## JAHRESCHRONIK DIETIKON

### *November 1977*

1. Einweihung des neuen Bahnhofgebäudes
5. Hans Bär wird Satus-Gerätemeister
7. Spezialkommission des Grossen Gemeinderates beantragt Ablehnung der Motion Schlumpf auf Erstellung einer Bahnhofuntertunnelung zwischen Zürcherstrasse und Weingerstrasse
10. Der Grosse Gemeinderat wählt 17 kantonale Geschworene und bewilligt einen Trottoirkredit. Die Beratungen der neuen Gemeindeordnung könnten zu Ende geführt werden
11. Dr. Elisabeth Blunschy, Nationalratspräsidentin, spricht in Dietikon
22. Der alte Bahnhof wird abgerissen
24. Autophon orientiert über Einführung des regionalen Kabelfernsehens als Bildzeitung
26. Kapelle im St.-Josefs-Heim hat ein Türmchen erhalten

Im November feierte der St.-Agatha-Chor das 100jährige Bestehen. Im November begannen die Aktivitäten im Hinblick auf die Behördewahlen im Frühjahr 1978

### *Dezember 1977*

1. Dr. Ursula Fellmann, neue Leiterin der Schulzahnklinik
4. Eidgenössische Abstimmungen:  
Reichtumssteuer 1818 Ja, 2311 Nein; Politische Rechte 2551 Ja, 1318 Nein; Zivildienst 1845 Ja, 2270 Nein; Ausgleich Bundeshaushalt 2664 Ja, 1298 Nein  
Kantonale Vorlagen:  
Sparmassnahmen 3503 Ja, 665 Nein; Trennung von Staat und Kirche 1265 Ja, 3024 Nein
4. Ref. Kirchgemeinde, Steuerfuss: 14 Prozent
8. Zentrumsumfahrung (Motion Schlumpf) vom Grossen Gemeinderat abgelehnt  
Dietikon tritt der Zürcher Planungsgruppe Limmattal nicht bei (Beschluss Grosser Gemeinderat)
12. Beno Lüzelbauer (77), alt Wirt zur Schmiedstube, gestorben
14. Luigi Ferrari, Fabrikant Kafferösterei (84), gestorben
15. Grosser Gemeinderat setzt Steuerfuss auf 142 Prozent fest

15. UNO Sonderkommission besucht Dr. Koenig AG
17. Holzkorporation verschenkt an die Mitglieder 70 Christbäume
18. Franz Xaver Rolli bei Flugzeugabsturz in Madeira tödlich verunglückt

#### *Januar 1978*

5. Ezio Canonica, Nationalrat (55), gestorben; wohnhaft gewesen in Dietikon
6. Franz Scherrer, alt Sattlermeister (74), gestorben
8. Ehemaliges Arzthaus von Dr. med. Hch. Peter an der Schöneeggstrasse abgebrochen
19. Grosser Gemeinderat bewilligt 280 000 Franken für den Ausbau der Liegenschaft ob. Reppischstrasse 23 als Jugendhaus. Ebenso wurden Fr. 180 355.— für ein Pionierfahrzeug für die Feuerwehr bewilligt
22. Hans Ziehli wird zum Stadtammann gewählt. In Dietikon erhielt Emilie Lieberherr (SP) 1963 und Martha Ribi (FdP) 1537 Stimmen bei den Wahlen in den Ständerat

#### *Februar 1978*

10. Petition für bessere Busverbindungen ins Industriegebiet abgegeben (507 Unterschriften)  
Während des ganzen Monats herrschte eine rege politische Tätigkeit im Hinblick auf die Wahlen in den Stadtrat und den Grossen Gemeinderat

#### *März 1978*

1. Listenauslosung für den Grossen Gemeinderat: 7 Listen, 210 Kandidaten
6. Altliegenschaft Benz an der Kirchstrasse 27 wird abgebrochen
8. Madag Maschinen- und Apparatebau AG von französischer Firmengruppe übernommen
9. Grosser Gemeinderat: Letzte Sitzung von den Wahlen

Während des ganzen Monats herrschte eine rege politische Tätigkeit im Hinblick auf die Wahlen in den Stadtrat und den Grossen Gemeinderat

*April 1978*

2. Wahlen in Dietikon:  
Grosser Gemeinderat: SVP 6 Sitze, SP 11 Sitze, LdU 3 Sitze,  
CVP 9 Sitze, EVP 2 Sitze, FdP 3 Sitze, DP 2 Sitze  
Stadtrat 1. Wahlgang: Gewählt sind Frei Hans, Fürst Max,  
Dr. Maier Alice, Kugler Alfred, Künzler Kurt. 2 Sitze blieben  
vakant. Stadtpräsident ist Hans Frei
4. «Strohmeierhaus» an der Schöneeggstrasse wird Ortsmuseum
17. Franz Tiefenbacher, Schuhmachermeister (74), gestorben
17. Schulbeginn
22. Generalversammlung des VVD nimmt Kenntnis von der Errich-  
tung des Ortsmuseums und der Herstellung des «Gigelibodens» als  
Biotop
23. Erster internationaler Kanu-Parallel-Slalom auf der Limmat
27. Gemeinderat Dietikon (früher Grosser Gemeinderat):  
Präsident: Wolfgang Felzmann, 1. Vizepräsident: Dr. Markus  
Hünig, 2. Vizepräsident: Marcel Achermann
30. Eduard Gibel, Stadtschreiber, 60 Jahre alt
30. Zweiter Wahlgang Stadtrat: Gewählt sind Eugen Guidi und  
Josef Huber

*Mai 1978*

10. Bundesrat Dr. Hans Hürlimann spricht in Dietikon
11. Aktionskomitee Pro Jugendhaus gegründet
16. Stadtrat Dietikon genehmigt Jahresrechnung:  
Brutto Einnahmen-Überschuss von 2,08 Millionen Franken
17. Stadtrat und Schulpflege beantworten Renovation der Zentral-  
schulhäuser. Kredit 2,79 Millionen Franken
19. Stadtbibliothek lehnt das 300 000. Buch aus
26. Kleinere Überschwemmungen; 24. Mai: 42,3 Milimeter Regen in  
24 Stunden
26. Kunstmaler Milo (Emil Halbheer), gestorben
28. Abstimmungen: Stadt Dietikon, Jugendhauskredit 2150 Ja, 3321  
Nein  
Eidgenossenschaft: Sommerzeit 2888 Ja, 2564 Nein; Brotpreis  
3041 Ja, 2077 Nein; Schwangerschaftsabbruch 1756 Ja, 3503 Nein;  
Hochschulförderung 2585 Ja, 2785 Nein; 12 autofreie Sonntage  
1971 Ja, 3551 Nein

### *Juni 1978*

1. Bürgergemeinde hat in Weiningen 16 Aaren Rebland gekauft  
Gemeinderat beschliesst zweites Oberstufenzentrum im Schulhaus  
«Luberzen», Kredit Fr. 470 000.—
3. Auf der Bremgartnerstrasse zwischen Schöneegg- und Guggenbühl-  
strasse werden die BDB-Geleise erneuert
15. Aloys Hirzel neuer Präsident der CVP
15. Frauenverein Dietikon 70 Jahre alt
19. Ref. Kirchgemeindeversammlung beruft Pfarrer Martin Schmid als  
Nachfolger von Klaus Gutscher, der auf den 30. September zurück-  
tritt.  
Kantonsrat beschliesst: Werkhof Schönenwerd der N 20 wird in  
die Silbern verlegt
22. Jubiläumssitzung Grosser Gemeinderat: 20 Jahre Institution
24. Peter Stöcklin neuer Präsident der SVP

### *Juli 1978*

1. Regionalplanung Dietikon wird vom Kanton Zürich übernommen  
weil der Gemeinderat die Verbands-Statuten nicht genehmigt hat
2. Kanu-Club Dietikon wird Schweizer Mannschaftsmeister
3. Baubeginn am Löwenplatz für Fussgängerebene
6. Urs Lüthi (30) als Flugschüler tödlich veruffalt
11. Brand Florastrasse 22, Hintergebäude
21. Minigolf-Schweizermeisterschaften in Dietikon
28. GROSSüberbauung auf Scheller-Areal mit Ladenstrasse geplant

### *August 1978*

7. Starke Regenfälle verursachen kleinere Überschwemmungen
20. 47. Ostschweizerisches Hornusserfest in Dietikon
31. Richard Diggelmann, Steuersekretär, zurückgetreten. Erreichen der  
Altersgrenze
31. Gemeinderat beschliesst Renovation und Umbau der Zentralschul-  
häuser und Turnhallen

### *September 1978*

3. Spürbares Erdbeben in Dietikon, keine Schäden
8. Florastrasse zwischen Post und Reppisch erhält Trottoir
10. Thomas Breitenstein mit Sportflugzeug in England abgestürzt

- 12. Kinderkleiderbörse «Pony» des Frauenvereins 10 Jahre alt
- 19. Schopfbrand an der Heimstrasse 33
- 22. Kunstkollegium eröffnet Galerie an der Weiningerstrasse 38
- 24. Abstimmung Kanton Jura: Dietikon 3970 Ja, 672 Nein  
Kantonale Abstimmungen: Resultate Dietikon Feuerpolizeigesetz 2800 Ja, 1452 Nein; Lehrerbildungsgesetz 2913 Ja, 1460 Nein; Kinderzulagengesetz 3689 Ja, 761 Nein; Verkehrsabgaben 1655 Ja, 2823 Nein; Beitrag Konservatorium 2532 Ja, 2026 Nein

*Oktober 1978*

- 2. ETV weiht neues Garderobenhaus ein
- 8. Restaurant «Bären» nach Umbau eröffnet
- 10. Josef Hossle, Auto-Elektriker (75), gestorben
- 12. Dr. Arnold Morf, Präsident der ref. Kirchenpflege, und Heinrich Bucher, Sekretär, demissionieren
- 18. Frieda Wachendorfer, alt Wirtin (98), gestorben
- 26. Gemeinderat bewilligt 130 000 Franken Betriebskredit für die Stadtbibliothek
- 29. Gemeindeabstimmung:  
Kredite für Umbauten und Renovationen in den Zentralschulhäusern und Turnhallen mit grossem Mehr genehmigt. — Beitritt zur Zürcher Planungsgruppe Limmattal und Genehmigung der Verbandsordnung: 1510 Ja, 548 Nein

## BISHER ERSCHIENEN

- 1948 «Landeskunde vom Limmattal», von Dr. H. Suter. (Vergriffen.)
- 1949 «Orts- und Flurnamen von Dietikon», von Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1950 «Die öffentlichen Verkehrsbetriebe von Dietikon.»  
I. Teil: Post, Telegraph, Telephon und Zoll; von Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1951 «Die öffentlichen Verkehrsbetriebe von Dietikon.»  
II. Teil: Die Limmattal-Strassenbahn; von Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1952 «Der Übergang der Franzosen über die Limmat am 25. September 1799»; von Robert Müller. (Vergriffen.)
- 1953 «Glanzenberg.» Bericht über die Ausgrabungen von 1937 bis 1940; von Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1954 «Beiträge zur Dietikoner Dorfchronik. Erlebtes und Erlauschtes. Ein alter Dietikoner kramt seine Jugenderinnerungen aus»; von Jakob Grau.
- 1955 «Siedelungsgeschichte von Dietikon»; von Jakob Zollinger. (Vergriffen.)
- 1956 «Die Taverne zur Krone in Dietikon»; von Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1957 «Hasenburg und Kindhausen, die Burgen am Hasenberg»; von Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1958 «Geschichte der Waldungen von Dietikon»; von Karl Heid.
- 1959 «Der Weinbau im mittleren Limmattal»; von Rolf Buck.
- 1960 «Die Sekundarschule Dietikon-Urdorf»; von Karl Heid und Jakob Grau.
- 1961 «Hundert Jahre Wasserkraftnutzung der Limmat in Dietikon»; von H. Wüger.  
«Zweiundvierzig Jahre Schuldienst in Dietikon»; von Elsa Schmid. (Vergriffen.)
- 1962 «Limmat und Reppisch»; von Karl Heid.
- 1963 «Das alte Gewerbe von Dietikon»; von Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1964 «Die Burg Schönenwerd bei Dietikon»; von Karl Heid.
- 1965 «Repertorium zur Urgeschichte Dietikon und Umgebung»; von Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1966 «Karl Heid zum 70. Geburtstag.» Festschrift (Verlag Stocker-Schmid, Dietikon).
- 1967 «Sagen, Sitten und Gebräuche Dietikon und Umgebung»; von Karl Heid.
- 1968 «Die öffentlichen Verkehrsbetriebe von Dietikon.»  
III. Teil: Die Bremgarten—Dietikon-Bahn; von P. Hausherr und Karl Heid.
- 1969 «Aus der Geschichte des Feuerlöschwesens von Dietikon»; von Max Siegrist.
- 1970 «Planung Zentrum Dietikon 1969.»  
Auszug aus dem Bericht der Planungskommission Dietikon.
- 1971 «Dietikon im Wandel der Zeit; 1830—1890»; von Lorenz Wiederkehr.
- 1972 «Dietikon im Wandel der Zeit; 1890—1920»; von Lorenz Wiederkehr.
- 1973 «Die Festung Dietikon im Zweiten Weltkrieg»; von Oscar Hummel.
- 1974 «Monasterium Varense — Das Kloster Fahr im Limmattal»; von Oscar Hummel.
- 1975 «Werden und Wachsen der reformierten Kirchgemeinde Dietikon»;  
von C. H. Pletscher und Peter Müdespacher.
- 1976 «Die Geschichte der Marmor — 1895 bis 1962»; von Heinz Eckert.
- 1977 «Industrielle Entwicklung des Bauerndorfes Dietikon»; von Oscar Hummel.
- 1978 «Geschichte von Pfarrei und Pfarrkirche St. Agatha in Dietikon»; von Eduard Müller / Thomas Furger.
- 1979 «Geschichte der Bahnhöfe von Dietikon» von Oscar Hummel