

NEUJAHR-S-BLATT

VON DIETIKON

1 9 9 7

Neujahrsblatt von Dietikon 1997

50. Jahrgang

150 Jahre Eisenbahn im Limmattal

Autoren: Walter Süss
Ruedi Wanner
Theodor Fischbach
Walter Eckert
Ernesto Lehmann
Oscar Hummel (Jahreschronik)

Herausgegeben vom Verkehrsverein Dietikon

DRUCKEREI MARKUS HUMMEL + CO., 8953 DIETIKON

Vorwort

Die rasante Entwicklung im Verkehrsbereich und im Besonderen die enormen Umwälzungen im Bahnbetrieb führten dazu, dass die Eisenbahnanlagen von Dietikon ganz neue Dimensionen erhalten haben. Von der ursprünglich kleinen Kreuzungsstation, mit den durch eine ländliche Gegend fahrenden Zügen, welche Mensch und Tier erschreckten, ist nichts mehr übrig geblieben. Die Bahn durchfährt eine dichtbesiedelte, industrialisierte Stadt, in welcher die alte Eisenbahnromantik längst der Vergangenheit angehört. Die vorliegende Schrift soll mithilfe der Nachwelt einen Einblick in die bauliche Entwicklung der Bahnanlagen auf dem Gemeindegebiet Dietikons zu geben und die Beziehung zwischen Mensch und Technik im Eisenbahnbereich einander gegenüberzustellen. Sie soll aber auch Vergangenes in Erinnerung rufen und wenn möglich erhalten, wobei kein Anspruch auf Vollständigkeit besteht.

Die Beiträge zu zukünftigen Bauten, welche unmittelbar vor der Realisierung stehen, Bahn 2000 mit zweiter Doppelspur Dietikon–Killwangen und S-Bahn Haltestelle Glanzenberg, sollen diese Schrift abrunden. Allen Autoren sei an dieser Stelle für die Preisgabe ihres Fachwissens gedankt.

Walter Süss

Bilder: Ortsmuseum Dietikon, andere Quellen und Fotoservice SBB, Bern.

Entwicklung der Bahnanlagen auf Gemeindegebiet Dietikon

1847 bis zum Jahre 2000

Walter Süss

Die erste Bahnlinie der Schweiz

11 Jahre verstrichen zwischen den ersten Schreiben für eine Eisenbahn auf Schweizerboden bis zu deren Eröffnung. Oberst Friedrich Hünerwadel aus Lenzburg bemühte sich um die Schaffung einer Bahnlinie zwischen Zürich und Basel, den Flüssen Limmat, Aare und Rhein folgend, bereits im Jahre 1836. Die Streckenführung sah vor, links der Limmat zu folgen und unterhalb Spreitenbach mit einer Brücke auf das rechtsseitige Limmatufer zu übersetzen, damit sollte die Talenge bei Baden umfahren werden. Rasch wurde geplant und im Kanton Zürich am 18. Dezember 1839, durch den Grossen Rat, ein Konzessionsbeschluss verabschiedet.

Der vorgeschlagenen Linienführung auf Aargauer Boden erwuchs Opposition bevor im Aargau ein Beschluss gefasst wurde. Aus staatspolitischen, strategischen und finanziellen Gründen sollte die Linienführung durchgehend links der Limmat über Brugg und den Bözberg nach Basel geführt werden. Ein erster Bahntunnel auf Schweizerboden war programmiert. Die Kantonsregierung im Aargau liess sich von ihren Plänen nicht mehr abbringen. Am 5. Dezember 1841 hatte sich die nicht nur mit finanziellen Schwierigkeiten kämpfende Basel Zürcher Eisenbahngesellschaft aufgelöst.

Die Jahre 1841 bis 1845 verstrichen ziemlich unerfüllt mit unergiebigem Verhandlungen und beängstigender Tatenlosigkeit. 1845 unternahm dann eine Gruppe Zürcher Herren unter der Leitung von Martin Escher-Hess einen neuen Vorstoss, die Eisenbahnlinie Zürich–Basel zu bauen. Sie hatten alle Unterlagen der früheren Bahngesellschaft ersteigert und verfügten nun über diese wertvollen Dokumente. Am 16. März 1846 wurde die Schweizerische Nordbahngesellschaft gegründet und noch im selben Jahr begann man mit den Bauarbeiten, nachdem gegen viel Widerstand das nötige Land in den Besitz der Bahngesellschaft gebracht war. In sehr kurzer Bauzeit wurde das historische Bauwerk vollendet und am 7. August 1847 ging die Probefahrt über die Bühne. Die eigentliche Betriebsaufnahme erfolgte am 9. August 1847.

Das einfache Trasse Zürich–Baden

Die Bahnlinie Zürich–Baden wurde eingleisig gebaut, jedoch das Bahntrasse bereits zweigleisig angelegt in der Weitsicht eines enormen Aufschwunges dieses neuen weltoffenen Verkehrsmittels. Die Bahnhöfe Zürich und Baden wurden mehrgleisig erstellt und mit Drehscheiben versehen, damit die Lokomotiven, Dampfkessel voran, verkehren konnten. Zusätzlich wurden Lokomotivdepots und Wagenremisen erstellt. In den Dörfern Altstetten, Schlieren und Dietikon wurden Aufnahmestationen angelegt, in Dietikon zusätzlich mit einem Gebäude, das zugleich einem Wärter als Wohnung diente.

Bei Betriebsaufnahme verkehrten pro Tag vier Züge in jeder Richtung und an Sonn- und Feiertagen deren fünf. Die Bahngesellschaft beförderte vom 9. bis 29. August 1847 immerhin 24836 Personen. Der Ausbruch des Sonder-

bundkrieges im Herbst 1847 bewirkte eine merkliche Abschwächung der Passagierzahlen. Die Kriegswirren führten auch dazu, dass die Verlängerung der Bahn nach Brugg erst 1856 verwirklicht wurde und Aarau 1858 seinen Anschluss bewerkstelligt hatte. Ab dem Jahre 1860 war es möglich, mit der Bahn zwischen Zürich und Bern sowie von Zürich nach Basel, allerdings über Olten, zu reisen.

Im Bahnhof Zürich wurden 5, im Bahnhof Baden 3 und in der Station Dietikon 2 Hauptgeleise gelegt. Zürich und Baden erhielten je 6 und Dietikon 2 Ausweichungen. Demzufolge waren in Dietikon bei der Betriebsaufnahme Zugskreuzungen möglich. Das Kreuzungsgeleise dürfte eine nutzbare Länge von 220 Meter gehabt haben (siehe graphische Gleisdarstellung Bahnhof Dietikon Seiten 36/37).

Doppelspur Zürich–Baden

Bereits im Jahre 1861 wurde der Doppelspurbetrieb auf der Strecke zwischen Zürich und Baden aufgenommen. Am 28. Juli 1852 entschieden National- und Ständerat, die Bahnen auf privatrechtlicher Basis zu bauen. Dieser Entscheid hatte die Gründung vieler Eisenbahngesellschaften zur Folge, welche, je nach Interessenlage, in grosser Eile Bahnlinien projektierten und zu bauen begannen. Den vielen Sonderinteressen fiel damit ein durchdachtes Bahnnetz zum Opfer, welches ursprünglich in Aussicht stand. Ab dem Jahre 1860 konnte man zwischen dem Bodensee und Bern, via Zürich, per Eisenbahn reisen. Die anfängliche Skepsis und Ablehnung der Bahn schlug sehr rasch um, wie am Beispiel Killwangen ersichtlich ist. Das Dorf wehrte sich lange gegen den Bahnbau und wollte auch keine Aufnahme-Station. Aber bereits im Januar 1848 stellte die Gemeinde das Gesuch um Errichtung eines Stations- und Abladeplatzes. Die Eröffnung erfolgte sofort auf den 1. Februar 1848.

Mit der Doppelspur befuhren nun die Züge in jeder Fahrrichtung ihre eigene Geleisespur. Der Linksverkehr war angesagt, wie er von den englischen Bahnpionieren eingeführt wurde. Dietikon erhielt sechs Ausweichungen und auf der Seite des Dorfes auch ein Ablad- und Verladegleise.

Die Gleisanlage um die Jahrhundertwende

Nebst den beiden Zuggeleisen bestanden auf der Dorfseite noch das Abstellgeleise Seite Zürich mit einer Länge von 300 Metern. Vom Aufnahmegebäude in Richtung Killwangen führte dieses Geleise zum Ausladeplatz unterhalb des Güterschuppens und reichte bis zur Barriere an der Weiningerstrasse. Für den Aus- und Einlad der Güterwagen konnte ein Drehkran mit 4 Tonnen Tragkraft benutzt werden. Dieser versagte aber oftmals den Dienst bei schweren Lasten, und nach vielen Reklamationen wurde ein Laufkran von Rupperts- wil nach Dietikon versetzt und am Ende des Stumpengleises dem Betrieb übergeben. Der Verladeplatz links der Bahn wurde um das Jahr 1900 bis nach der Weiningerstrasse gegen Killwangen vergrössert.

Limmatseitig, also rechts der Bahn, lag ein weiteres Abstellgleis. Dieses war mit einer Weiche unterhalb des ersten Stationsgebäudes in das Betriebsgeleise Baden–Zürich eingebunden und erstreckte sich über 300 Meter gegen Killwangen. Dieses Geleise wurde später auch provisorisch für den Ab- und Belad von Eisenbahnwagen verwendet, da der Ausladeplatz immer von grosser Platznot befallen war.

Die Station Dietikon war praktisch immer sehr stark ausgelastet und die engen, sehr nahe beieinanderliegenden Personen- und Güteranlagen schafften

dauernd Probleme, welche immer wieder nach Lösungen riefen und Erweiterungen notwendig machten. So wird Johann Wiederkehr, Fuhrhalter in Dietikon, am 28. Dezember 1915 beauftragt, die Erdabtragungen für die Erweiterung des Verladeplatzes rechts der Bahn, km 11.030–11.130, auszuführen, das Material auf Bahnwagen zu verladen und die Arbeit bis Ende Januar 1916 zu vollenden. Voranschlagsmenge: 120 Bahnwagen à Fr 6.–. Für die Verlängerung des Verladeplatzes links der Bahn km 11.240 - 11.335 wird dem gleichen Fuhrhalter am 16. Januar 1916 nochmals ein Auftrag für den Verlad von 170 Wagen zum gleichen Preis erteilt mit Ausführungstermin bis Ende Mai 1916.

Im Jahre 1907 werden in und am Aufnahmegebäude einige Erneuerungs- und Umbauarbeiten ausgeführt. Baumeister M. Widmer in Dietikon erhält den Auftrag:

«Im Aufnahmegebäude der Station Dietikon soll das Bureau in der Weise vergrössert werden, dass die bestehenden Scheidewände zwischen Bureau & Einnehmerei & Vorplatz & Einnehmerei abgetragen und daraus ein einziges grosses Bureau geschaffen wird. Bureau und Wartezimmer II. Kl erhalten demnach direkte Ausgänge auf den Perron. Der Appart kommt alsdann in die Nische des jetzigen Eingangs zum Vorplatz zu stehen.» Ein Grossbureau ist geschaffen. Das Stationsgebäude wird dann gleichzeitig mit einem neuen Vordach auf der Gleisseite ausgerüstet, damit der Stellwerkapparat und die wartenden Zugspassagiere Witterungsschutz erhalten.

Gleichzeitig wird das im Jahre 1887 erstellte Abtrittgebäude links zwischen Aufnahmegebäude und Güterschuppen abgebrochen und durch ein Nebengebäude mit Abortanlagen auf der Seite Zürich 15 m¹ vom Aufnahmegebäude entfernt gebaut. Diese WC-Anlage diente bis zum Abbruch des Bahnhofes im Jahre 1977.

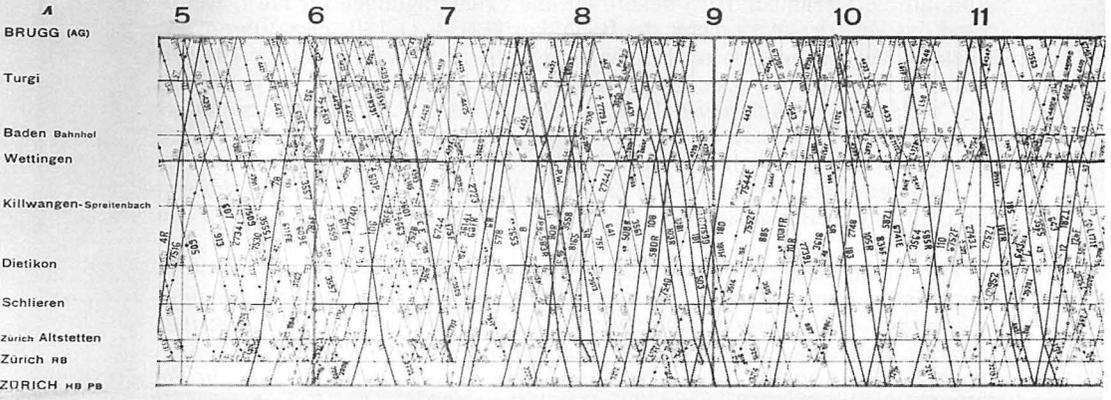
Am 7. Oktober 1904 wird ein Vertrag zwischen den SBB einerseits und August Hirzel, Metzger in Dietikon, andererseits abgeschlossen, der lautet: *«1. Die Bundesbahnen gestatten dem Herrn August Hirzel auf Zusehen hin, das von der ehem. Nordostbahn erstellte Strässchen rechts des Bahngebietes, vom Bahnübergang der Strasse Dietikon–Weiningen an, bis in die Nähe seiner in den sogenannten Schachenmattäckern erstellten vier Wohnhäuser führend, als Zufahrt und Zugang zu diesen zu benützen. 2. Die Bewilligung erfolgt unter der Bedingung, dass die Unterhaltung der Strasse von Herrn Hirzel oder den jeweiligen Eigentümern bezeichneter Häuser auf eigene Rechnung übernommen wird.»* Bei den 4 Häusern handelte es sich um Schächlistrasse 13, 15, 17 und 19. Sie stehen noch heute. Der Vertrag wird im Jahre 1926 aufgehoben, nach der Abtretung der Schächlistrasse an die Gemeinde Dietikon.

Im Jahre 1909 bewilligen die SBB der Gemeinde Dietikon die Ausführung einer Kanalisationsleitung durch den Stationsvorplatz. An diese Leitung leistet die SBB einen Beitrag von Fr. 400.–. Die SBB behält sich vor, in eigenen Kosten beliebige Anschlüsse an diese Leitung erstellen zu dürfen. Am 6. Oktober 1909 bestätigt die Gemeinde den SBB das Recht für die Anschlüsse in beliebiger Weise ohne weitere Zahlung.

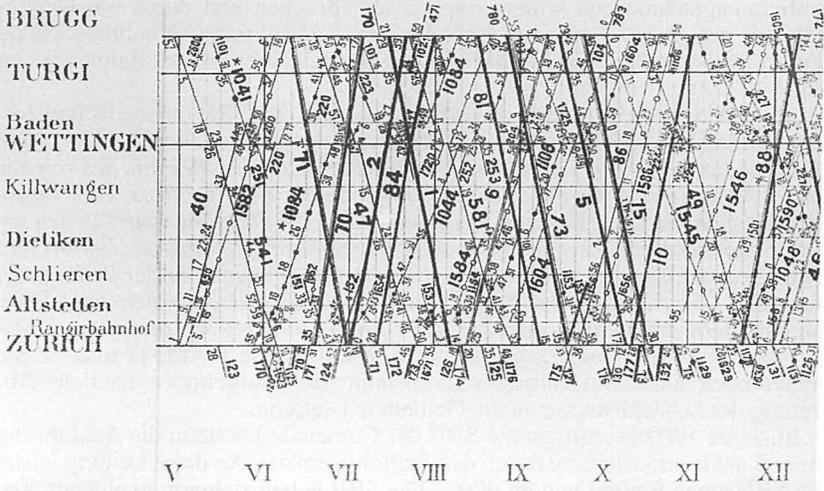
Ausbauten 1915

Die Gleisanlagen genügten dem grossen Verkehr nicht mehr. Es wurden Überhol- und Abstellgleise notwendig. Das erste Stationgebäude der «Spanischbrötlibahn» wurde abgebrochen und an seinem heutigen Standort, an der Schächlistrasse, wieder aufgebaut und weiterhin als Bureau des Bahnmeisters genutzt. Im Jahre 1914 wurde die Station Dietikon täglich von 72 Schnell- und

Fahrplan vom 23. Mai 1954 bis und mit 21. Mai 1955



Fahrplan vom 1. Juni 1900



Personenzügen befahren, 38 dieser Züge bedienten die Station selbst. Der Güterverkehr war stetig steigend und musste im Güterschuppen, wie im Verladeplatz, unter erschwerten Platzbedingungen abgewickelt werden.

Das Geleise 4 wurde bei der damaligen Fabrikstrasse mit einer Ausweichung in das Streckengeleise Baden-Zürich eingebunden und konnte fortan als Überholgeleise benutzt werden. Für das Abstellen von Bahnwagen wurde ein neues Geleise 5 erstellt und mit einer 30 Tonnen Brückenwaage versehen.

In der gleichen Zeitperiode wurde die Personenunterführung Poststrasse gebaut. Die Unterbauarbeiten führte die Bauunternehmung A. Valli aus Aarau im

Jahre 1914 aus. Die Eisenkonstruktion lieferte und montierte die Maschinenfabrik M. Koch aus Zürich. Nach der Fertigstellung dieses Personendurchganges konnte der Bahnübergang von der heutigen Poststrasse zur Schiffländi aufgehoben werden. Baumeister Valli hatte die Arbeiten für den Unterbau dieses Personendurchganges bei km 10.822 zum Preise von Fr. 9846.80 übernommen. Nebst den üblichen Bedingungen wurden folgende Auflagen gemacht:

«Das Aushubmaterial ist auf dem der Baumwoll-Industrie AG gehörenden, an der Limmat gelegenen Land nördlich vom Magazinegebäude nach Weisung der Bauleitung abzulagern und zu planieren. Es dürfen dabei keine Materialtransporte über die Geleise stattfinden, es sei denn über den nahen Niveauübergang. Sollten sich im Abtrag Materialien vorfinden, die sich für Bauzwecke eignen, worüber die Bauleitung entscheiden wird, so können dieselben vom Unternehmer für die Unterführungsanlage verwendet werden.»

Baumeister Jakob Wiederkehr-Muntwyler in Dietikon erhält am 31. Januar 1917 den Auftrag diese Personenunterführung auf der Dorfseite zu verlängern, um das Privatverbindungsgeleise zur Firma Scheller & Co. zusätzlich erschliessen zu können.

Den Abschluss der Bauarbeiten bildete die Inbetriebnahme der Zentralanlage für Weichen und Signale auf der Station Dietikon, diese hatte laut Vertrag mit der Eisenbahnsignal-Bauanstalt, Max Jüdel & Co. AG in Braunschweig auf Ende Juli 1916 zu erfolgen. Die Firma übernahm die Lieferung und Montage der neuen Stellwerkanlage, welche als unverzügliche Reaktion auf das tragische Eisenbahnunglück von 1915 in Dietikon beschlossen wurde. Damit fasste man die Bedienung aller Weichen im neuen Stellwerk durch einen einzigen Stellwerkbeamten zusammen. Nur wenn die Weichen in der richtigen Lage verschlossen waren, konnte der Bahnhofvorstand die Signale für die Zugsfahrten auf den Begriff «Freie Fahrt» stellen. Eine Sicherheit, die nun über 2 Personen, mit mechanischer und elektrischer Hilfe, zustande kam.

Das Stellwerkgebäude errichtete man rechts der Bahn beim Bahnübergang Weiningerstrasse, wobei dem Stellwerkwärter auch gleichzeitig die Bedienung der Barriere «Weiningerstrasse» übertragen wurde. Die Baumeisterarbeiten führte Baumeister Jakob Wiederkehr, zum veranschlagten Preise von Fr. 11 219.50, aus. Bis zur Inbetriebnahme des neuen Domino-Tastenstellwerkes am 15. Mai 1977 diente dieses Stellwerk von 1915, wenn auch mit verschiedenen Ergänzungen, für die Bewältigung des enormen Zugsverkehrs im Limmattal, welcher alle Zugsfahrten zwischen der Ost- und der Westschweiz beinhaltete. Im Jahre 1975 immerhin über 300 tägliche Züge.

Ausbauten des Bahnhofs in den Jahren 1928–1930

Seit Jahren waren die prekären Platzverhältnisse für den Personenverkehr in Dietikon bekannt. Die Gemeinde wurde immer wieder bei den zuständigen Stellen von Kanton und SBB vorstellig. Es fehlte ein schienenfreier Zugang zu den Zügen. In Richtung Baden war Gleis 2 zu befahren und in Richtung Zürich Gleis 3. Für die Benutzung der Züge Richtung Zürich musste das Zugsgleis 2 überquert werden. Dadurch wurde dieses für Zugsfahrten unbrauchbar, bis der Zug in Richtung Zürich weggefahren war. Es entstanden immer wieder gefährliche Situationen.

Mit dem Ausbau 1928/30 erhält Dietikon einen Perron zwischen den Geleisen 3 und 4. Dieser wird zugänglich über eine Personenunterführung unter den Gleisen 1–3 zwischen Aufnahmegebäude und Güterschuppen bei der Weiningerstrasse entstand eine Personenunterführung, welche unter allen Geleisen



Neubau zweite Doppelspur im Raume Glanzenbergstrasse-Schönenwerd 1974.

§. 24. Das Rauchen ist in den für die erste und zweite Klasse bestimmten Wartsälen und da, wo sich nur ein einziger, für sämtliche Klassen gemeinschaftlicher Wartsaal befindet, nicht gestattet. Eben so wenig ist das Mitnehmen von Hunden in die Wartsäle der ersten und zweiten Klasse, mit Ausnahme von Schooßhündchen, erlaubt; jene sind unter Vorweisung der für dieselben zu lösenden besondern Fahrkarte vom Reisenden selbst in die für die Hunde bestimmte besondere Abtheilung zu versorgen.



Ausfahrt Bahnhof Dietikon Doppelspur bis 1968. Links Areal Bollschweiler, rechts Areal Scheller.

durchgeführt wurde und das heutige Altbergquartier mit der Gemeinde verbindet. Eine Treppe führte auf den Perron zwischen Gleis 3 und 4. In der gleichen Zeit baute der Kanton Zürich die Strassenunterführung Überlandstrasse. Die beiden Unterführungsbauwerke erlaubten die Aufhebung der Niveauübergänge Weiningerstrasse und Fabrikstrasse. Die Geleise 4 und 5 wurden limmatseits verschoben und der Verladeplatz erhielt gemeindeseits ein weiteres Geleise und wurde gegen Killwangen vergrössert.

Dem Aufnahmegebäude wurde ein neuer Wartsaal angebaut, denn die Zugreisenden hatten, nach Reiseklasse, Anspruch auf einen Wartsaal II. oder III. Klasse. Im frei werdenden Wartsaal neben dem Stationsbüro wurde ein Gepäcklokal errichtet. Die Maurerarbeiten für den Wartsaalanbau wurden durch die Bauunternehmung Alfred Berchtold in Dietikon ausgeführt und die Holzarbeiten erhielt Zimmermeister G. Koch, Dietikon, in Auftrag. Der Perron am Gleis 1 wurde mit einem Dach versehen, welches auch den Treppenabgang zur Unterführung schützte. Der 260 m^l lange Perron 2 wurde auf einer Länge von 60 m^l überdacht.

Für die gesamten Ausbaurbeiten, ohne Überlandstrassenunterführung, lag ein Kostenvoranschlag von Fr. 640 000.– vor. Die Bauabrechnung ergab den Betrag von Fr. 840 739.79.

Diese Bauten brachten Verbesserungen für die Reisenden Richtung Zürich. In Richtung Baden blieb die Situation weiterhin gefährlich, standen doch im Geleise 1 dauernd Güterwagen zum Auslad am Güterschuppen und im Geleise 2 durchfuhren die Schnellzüge mit 80 km/h den Bahnhof. Bevor der Bahnhofsvorstand die Durchfahrtssignale öffnete, musste er die wartenden Reisenden vor der Zugsdurchfahrt warnen. Dieser Zustand dauerte noch bis Ende Februar 1975, als die neue Ortsgüteranlage eröffnet wurde.

Frequenzen des Bahnhofes Dietikon

Den Statistischen Jahrbüchern können die nachstehenden Frequenzen des Bahnhofes Dietikon entnommen werden:

	Anzahl abgehende Personen	Gepäck Tonnen	Vieh Stück	Güter Tonnen	Durchschnittlich tägl. Zugszahl
1902	131 998	188	586	22 990	105
1916	386 815	387	1 249	42 607	149
1930	169 896	406	596	39 485	
1936	121 164	258	864	23 895	
1960	253 136	1 722	531	92 111	271
davon Abo	31 050				
1984	307 766			153 600	434
dazu Abo	24 000				
1995					620

Die durchschnittlichen täglichen Zugszahlen sind bezogen auf 365 Tage. In der Fahrplanperiode 1995/97 verkehren in Dietikon

Montag–Freitag je 730 Züge, davon haltende Reisezüge 160

Samstag 475 Züge, davon haltende Reisezüge 119

Sonntag 366 Züge, davon haltende Reisezüge 114

Der Transport von Vieh wurde in den sechziger Jahren aufgegeben.

Bahnübergänge im Bereiche der Gemeinde Dietikon

Schon die Erstellung der ersten Bahnlinie durch das Limmattal bedeutete die Entzweischneidung von Grundbesitz und die Unterbrechung von gewohnten Wegen; von einem Landstück zum andern und von Ortsteilen, aber auch die Verkehrswege zwischen Gemeinden wurden behindert. Es war ja nicht ohne weiteres möglich, die Bahngleise zu überqueren, und die herannahenden Züge bildeten eine Gefahr, welche als sehr erheblich eingestuft wurde. Dies schon in den Anfängen des Eisenbahnbetriebes. Es musste nebst dem Schutze des Menschen auch an die Weideplätze des Viehs und an die land- und forstwirtschaftliche Nutzung der Wiesen, Äcker und Wälder beidseits der Bahn gedacht werden.

Die Landbesitzer und weitere Interessenten wehrten sich daher von allem Anfang an für möglichst direkte Verbindungen in ihren Einzugsgebieten. Die Schaffung von Unter- bzw. Überführungen kam aus finanziellen Gründen zur Zeit des Bahnbaues praktisch nicht in Betracht und hätte kaum in die damalige Landschaft gepasst.

Für die Gemeinde Dietikon mussten mehrere schienenngleiche Übergänge erstellt werden, welche zum Teil bis in die Neuzeit ihren Zweck erfüllen mussten. Der letzte öffentliche barrierenbediente Bahnübergang zwischen Zürich und Brugg war jener an der Zürcherstrasse in Dietikon, welcher zur Liegenschaft Daubenmeier zwischen Bahn und Limmat führte. Dieser wurde im Juni 1974 geschlossen und durch die Bahnüberführung Schönenwerdstrasse ersetzt. Die Häuser zwischen Bahn und Limmat tragen noch heute die Bezeichnung Zürcherstrasse 139 und 143. Das Bahntrasse durchquert Dietikon auf einer Länge von 4303 Metern, und zwar von Bahnkilometer 8.719 bis 13.022. Laut einem Linienbeschrieb aus den Jahre 1896 geht hervor, dass auf dieser Strecke damals 10 Querungen niveaugleich bestanden. Ein enormer Gefahrenbereich für die



*Bahnübergang Oetwilerstrasse,
Wärterhaus*

Bahn, wie für Strassenbenutzer. Nicht alle Übergänge waren mit Barrieren versehen, und an den örtlich bewachten Barrieren kam es oft wegen der langen Schliesszeiten zu unliebsamen Zwischenfällen mit wartenden Strassenbenutzern. Die Barrierenwärter/innen hatten ihre Dienstvorschriften und sie waren verpflichtet, im Dienste eine richtiggehende Uhr bei sich zu haben. Je nach Zugsart waren die Barrieren bis zu 5 Minuten vor Zugsabfahrt auf der Vorstation zu schliessen. Sie hatten sich nach ihrer Uhr zu orientieren und durften nicht auf das Glockensignal der Vorstation abstellen. Dieses kam nur auf Auslösung durch den Vorstand, und jene waren auch damals nur Menschen. Aus verschiedensten Gründen blieben immer wieder Barrieren offen, wenn ein Zug durchfuhr. Glücklicherweise führte nicht jede Verfehlung zu einem Unglück. Ab den frühen 50er Jahren

dieses Jahrhunderts wurden die Barrierenposten mit automatischen Zugmeldeeinrichtungen ausgerüstet, welche das Herannahen der Züge ohne menschliches Zutun dem Barrierenbedienungspersonal meldeten. Dadurch konnten auch die Schliesszeiten der Barrieren verkürzt werden. Viele zuverlässige Männer und Frauen aus der Gemeinde Dietikon sorgten für die Sicherung der Verkehrsteilnehmer während Jahrzehnten bei Tag und Nacht, bei Schnee, Regen und Sonnenschein. Mancher Frauenverdienst half mit, die knappen Männerlöhne in Kriegs- und Krisenzeiten zu ergänzen. Diesen Frauen und Männern gebührt noch heute Dank für ihren Einsatz. Die heutige Betriebsführung im Limmattal mit über 500 Zügen im Tag und Geschwindigkeiten von 140 km/h erlaubt keine schienengleichen Bahnquerungen mehr. Bahnen und Gemeinden haben sich die Eliminierung der Bahnübergänge etwas kosten lassen.

Wo bestanden Bahnübergänge und wie sind sie ersetzt worden?

- Auf der Höhe des Restaurants Schönenwerd zwischen Schlieren und Dietikon bestand ein Fusswegübergang. Dieser führte an die Limmat, welche damals noch bis an das Bahntrasse reichte. Der Übergang ist beim Bau der Bernstrassen-Überführung im Jahre 1936 aufgehoben worden.
- Als Zufahrt zum Land zwischen Bahn und Limmat, «Unter Schönenwerth» und «Brunnen-Äcker», diente der Bahnübergang bei der heutigen Liegenschaft Daubenmeier an der Zürcherstrasse. Er war gesichert mit Rundstangenbarrieren und Drehkreuzen. Diese Drehkreuze ermöglichten es Personen noch bis kurz vor Zugsdurchfahrt die Geleise zu überschreiten. Für den Wärter diente eine Bude von 3,20 x 2.20 m³ als Schutzunterkunft, sie stand rechts der Bahn. Erst nach 1902 baute die SBB noch ein Wärterwohnhaus, ebenfalls rechts der Bahn, es diente der Familie des Barrierenwärters oder der -wärterin als nahe Wohnmöglichkeit. Dieses Wärterhaus musste 1974 dem Bau der zweiten Doppelspur weichen.



SBB-Übergang Zürcherstrasse 141 (Daubenmeier).

- Der Bahnübergang wurde 1974 ersetzt durch den Bau der Strassenüberführung Schönenwerdstrasse, 400 m^l östlich des aufgehobenen Bahnüberganges.
- 60 Meter westlich des Schäflibachs bestand ein Fusswegübergang von einem Meter Breite, gesichert durch ein hölzernes Türchen. Er war Verbindung von den «äusseren Krumm Äcker» an die Limmat. Diesen Fussweg, welcher in der Neuzeit von Fischern und Wanderern rege genutzt wurde, aber mit dem stark steigenden Zugsverkehr sehr gefährliche Situationen heraufbeschwor, schloss die Bahn im Jahre 1962, als die Personenunterführung 150 Meter westlich gebaut wurde, welche Zürcherstrasse und Limmat gefahrlos miteinander verbinden.
- Ein Bahnübergang mit Zugbarriere und 7 m^l langen Schlagbäumen verband das Dorf Dietikon mit der Schiffflände an der Limmat bei Bahnkilometer 10.788. Die «Kirchwegäcker» an der Limmat und die Firma Kohler & Cie., Baumwollindustrie, waren über diesen Übergang erreichbar. Dieser Bahnübergang lag direkt ausserhalb der ersten Weiche des Bahnhofes Dietikon. Seine Aufhebung erfolgte um 1914. In dieser Zeit ist die Personenunterführung Poststrasse–Limmat gebaut worden. Die Zufahrt mit Ross und Wagen hatte ab diesem Datum über den Bahnübergang Weininger–Altbergstrasse zu erfolgen.
- Der Bahnübergang Weiningerstrasse führte vom Dorfzentrum direkt zu den Äckern «Hinter der Kirche», auch «Kirchwegäcker» genannt, und den Wiesen «im Schächli», sowie an die Limmat zu den dort bestehenden zwei Fähren. Zwischen einer ungedeckten Holzbrücke in Unterengstringen mit beschränkter Tragkraft und der gedeckten Holzbrücke beim Kloster in Wettingen bestand noch keine Brückenverbindung. Die Limmatbrücke in Dietikon wurde 1897 gebaut. Dieser Bahnübergang diente demzufolge auch als

Ortsverbindung zwischen Dietikon und Weiningen. Mit dem Bau der Strassenunterführung «Überlandstrasse» im Jahre 1929 wurde er aufgehoben. Die letzte Weiche des Bahnhofs Dietikon lag übrigens unmittelbar vor diesem Übergang. Um 1898 lagen die äussersten Weichen von Dietikon somit 300 Meter auseinander. Heute ist deren Distanz rund 1400 Meter. Gleich westlich dieses Überganges floss auch der Lotterbach, oder Dorfbach, genannt unter der Bahn gegen die Limmat durch.

- Dort wo heute die Unterführung «Überlandstrasse» mit der Bahn kreuzt, bestand die Strassenüberfahrt auf Schienenhöhe «Fabrikstrasse». Die damalige Fabrikstrasse ist heute die Untere Reppischstrasse und führt an der ehemaligen Schlosserei J.R.Lips Söhne vorbei. Die 1929 erbaute einröhrige Überlandstrassen-Unterführung wurde, da der Strassenverkehr enorm zugenommen hatte, 1977 mit einer zweiten Strassenröhre und zwei Personendurchgängen ergänzt.
- 60 Meter vor der Reppisch querte ein Fussweg nach «Oettwil» die Bahngleise. Vor dem Bahnbau wand sich die Reppisch mühsam durch das Gelände. Sie wurde in der Bauzeit 1847 begradigt und vor und nach der Bahn je 100 m^l mit Dämmen versehen, um den Bahnbetrieb bei Hochwasser nicht zu stören. Über eine Eisenkonstruktion von 14 m^l Länge überwand die Züge die Reppisch.
- Zwischen der Reppisch und der Gemeindegrenze zu Spreitenbach durchquerte die Bahnlinie Wiesen und Äcker im Gebiet «Langäcker, Storchenest, Elliloh, Kalberweidli im Eigi, und im Moos» Diese Ländereien bearbeiteten und beweideten Dietiker Bauern. Verschiedene Fuss- und Fahrwege führten bis an die Limmat. Die Bahnlinie wurde dann mit zwei Bahnübergängen versehen. Einer 100 m^l nach der Reppisch (die spätere Oetwilerstrasse) und der zweite 1000 m^l weiter an der Gemeinde-, resp. Kantonsgrenze. Der Übergang Oetwilerstrasse wurde 1972 geschlossen, als die Überführung Viaduktstrasse in Betrieb kam. Die Verbindung zwischen Limmat resp. Oetwil und Dietikon an der Gemeindegrenze wird durch die Bahnunterquerung Mutschellenstrasse aufrechterhalten.

Mit den heutigen Verkehrsträgern Schiene und Strasse ist eine niveaugleiche Kreuzung dieser beiden Verkehrsarten nicht mehr möglich. Auf dem Gebiete der Stadt Dietikon bestehen heute nachstehend aufgeführte Bahn-/Strassenkreuzungen:

- Die Überführung Bernstrasse, erbaut 1936
- Die Überführung Schönenwerdstrasse, erbaut 1973/74
- Die Überführung der N 20, erbaut 1972–74
- Die Personenunterführung beim General-Massena-Denkmal verbindet Zürcherstrasse mit Limmatweg seit 1961
- Die Personenunterführung Poststrasse, erstellt 1914
- Zwei Personenunterführungen im Bereiche des Bahnhofes Dietikon, welche die Perronanlagen erschliessen und gleichzeitig Verbindungen zwischen der Stadt und dem Altbergquartier herstellen, erstellt 1928/29 und ergänzt 1974–77
- Die doppelte Strassenunterführung Überlandstrasse mit beidseitigen zusätzlichen Durchgängen für Fussgänger und Radfahrer, erbaut 1929 und ergänzt 1974–76
- Die Überführung Viaduktstrasse, erbaut 1970–72
- Die Unterführung Mutschellenstrasse unterquert den Rangierbahnhof Limmattal und die Stammstrecke, erbaut zweiröhrig 1964–68. Diese Unter-

führung bildet zugleich die Grenze zwischen Dietikon und Spreitenbach und liegt ganz auf Gemeindegebiet Dietikon.
Es bestehen demnach heute 10 Querungen Bahn/Strasse.

Barrierenwärter(in) – dein Freund und Helfer

Das Wärterpersonal der Barrierenposten hatte eine recht schwierige, wenig beneidenswerte, aber verantwortungsvolle Arbeit zu verrichten. Bei Wind und Wetter, bei Tag und Nacht war ihnen die Sicherung des Bahn- und Strassenverkehrs erste Pflicht. Dass sie auch den nicht immer sicheren Strassenbenutzern behilflich waren, zeigt folgende Begebenheit: Der Ausbau der Zürcherstrasse um 1955 führte dazu, dass die Strasse direkt an die Bahngrenze gelegt wurde. Zudem ergab sich ein Höhenunterschied zwischen Strassenfahrbahn und Gleisschienenhöhe von ca 1m. Diese beiden Umstände brachten eine sehr steile Rampe von der Strasse über die Bahn zur Zürcherstrasse. Noch im hohen Alter mochte der in der Liegenschaft Zürcherstrasse 143 wohnende Büchsenmacher Kaspar Daubenmeier nicht auf gelegentliche Ausfahrten mit seinem Automobil verzichten. Da er die steile Rampe nur mit viel Schwung zu überwinden vermochte, entstanden für die Autofahrer auf der belebten Zürcherstrasse oft gefährliche Situationen. Die Wärterinnen, welche jeweils die Bereitstellung des Autos für die Ausfahrten bemerkten, öffneten die Barriere nach einer Zugdurchfahrt erst, wenn die Strasse frei war. Ja sie schlossen die Barriere sogar bei regem Strassenverkehr, bis eine Lücke die Fahrt Daubenmeiers zuließ. Die Tochter des alten Autofahrers bedankte sich für diese Hilfen oft mit kleineren Aufmerksamkeiten.

Die Wärter hatten jedoch einen recht anspruchsvollen, harten und zeitlich langen Dienst. Die erste Gesetzgebung des Bundes zum Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 enthielt eine Bestimmung, wonach den Bahnbeamten und Angestellten wenigsten jeder dritte Sonntag freizugeben sei. In ersten Berichten von Vereinigungen von Eisenbahnern ist die Rede von 14-, 16- und sogar 17stündiger Arbeitszeit.

Das erste Arbeitszeitgesetz vom 27. Juni 1890 brachte die maximale tägliche Arbeitszeit von 12 Stunden mit einer minimalen Ruhezeit von 8–10 Stunden, dabei wurden 52 Ruhetage, wovon 17 Sonntage, festgesetzt. Bis 1920 war die 54-Stunden-Woche normal. In diesem Jahr beschloss das Schweizervolk die Einführung der 48-Stunden-Woche für das Eisenbahnpersonal, welche bereits früher in den Fabriken Einzug gehalten hatte. Bei Diensten mit Zeiten reichlicher Dienstbereitschaften während der Arbeitszeit war eine Verlängerung bis maximal 54 Stunden möglich. Zu diesem 54-Stundenwochen-Personal zählte der Wärterdienst.

Die Sicherung des Zugverkehrs hatte ausschliesslich im Freien, Sommer und Winter, Tag und Nacht, bei Regen und Schneegestöber, aber auch bei schönstem Sonnenschein, zu geschehen. Der Arbeitsplatz war direkt an der Gleisanlage und nur kurze Zeit verblieb jeweils, sich in einer Zugspause in eine nahe Schutzhütte zu verziehen, welche oft nur mangelhaft beheizt werden konnte und je nach Wetterlage rauchgeschwängert war.

Mit diesen Arbeitsbedingungen, an oft abgelegenen Orten, war es nicht verwunderlich, wenn auch ab und zu Unregelmässigkeiten vorkamen, welche durch die Vorgesetzten geahndet werden mussten. Das Verzeichnis der Disziplinarstrafen für die Strecke Zürich–Altstetten bis Turgi in den Jahren 1915 bis 1925 weist als meiste Vergehen aus:

- offene Barriere infolge Schlafens in der Wärterbude,
- verspätetes Bedienen der Barriere,
- Nichtbedienen oder nachlässiges Bedienen des Blocksignals, wobei ein Zug zum Stehen kam,
- zu später Dienstantritt infolge Verschlafens,
- unvollständige Streckenkontrolle vor dem ersten Zug,
- es gab auch Fälle, in denen Alkohol im Spiel war.

Diese Vorkommnisse wurden bestraft mit: Verweis, schriftlichem Verweis, Busse von Fr 1.- bis Fr 5.-, je nachdem, ob es sich um einen Einzel- oder einen Wiederholungsfall handelte. Schwere Fälle wurden mit DienstEinstellung mit Gehaltsentzug bis zu 3 Tagen und Androhung von Entlassung abgeurteilt.

- Bahnwärter W.E. wurde mit einer Busse von Fr. 1.– bestraft, weil er am 29. Juni 1918, infolge Verschlafens, die Draisinenkontrollfahrt von Dietikon nach Brugg unterlassen hatte.

Privatverbindungsgleisanlagen «VG»

Eisenbahnen sind Anlagen, durch die auf Schienensträngen die Fortbewegung von Fahrzeugen erleichtert wird. Keine Erfindung war von solch einschneidender Bedeutung wie die Eisenbahn, und ohne die Schienenwege wäre der heutige Welthandel undenkbar. Als Fortbewegungsmittel erschloss die Bahn ungeahnte, schnelle und bequeme Möglichkeiten, sie wirkte völkerverbindend. Für Gütertransporte wurden bald die enormen Möglichkeiten durch die aufstrebende Industrie entdeckt. Die Industrie- und Handelsbetriebe leisteten sich den Bau von Privatverbindungsgleisanlagen. Grundlage für Bau und Betrieb von Privatverbindungsgleisen bildete das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1874.

In Dietikon bestanden, oder bestehen noch, nachstehende PV-Anlagen: An der Zürcherstrasse baute das Etablissement der Firma Emil Scheller & Cie. AG in Zürich im Jahre 1896 ein Lagerhaus und daneben ein Büro- und Wohnhaus. Das Lagerhaus erhielt das erste Verbindungsgleis in Dietikon. Der Anschluss erfolgte ab dem Abstellgleis bei Bahnkilometer 10.574. (Die 1896 eingebaute einfache, abnormale Linksweichenverbindung 1:8 liegt noch heute im Geleise.) 1912 wurde das Geleise verlängert und mit einer weiteren Verzweigung versehen. Die Expansion der Firma Scheller erforderte im Jahre 1916 einen grosszügigen Ausbau der Gleisanlage im Schellerareal mit einem weiteren Anschluss an den Bahnhof Dietikon und dem Einbau von 2 Drehscheiben innerhalb des Betriebsareals. Bis zum Auszug der Firma nach Birmensdorf im Jahre 1977 bestand mit der SBB in Dietikon ein regelmässiger Wagen- und Stückgutverkehr. Laut Vertrag musste die Firma bereits im Jahre 1896 gegen die Bahn hin eine provisorische Backsteinmauer als Feuerschutz erstellen. Provisorien dauern bekanntlich lange, und so steht das Werk noch heute.

Gegenüber der Firma Scheller, zwischen Geleise und Limmat eingeklemmt, stand die «Putzfädi». Die Firma Kohler & Cie., Mechanische Putzwollfabrik in Dietikon, stellte im Januar 1907 das Gesuch, es möchte ihr gestattet werden, die für sie ankommenden und von ihr zu versendenden Wagenladungen auf dem neben dem nordöstlichen Überholungsgleise der Station Dietikon kürzlich erstellten Stumpengeleise aus- und einladen zu lassen. Die Kreisdirektion hat am 16. Januar 1907 beschlossen, dem Gesuch ausnahmsweise auf Zusehen hin zu entsprechen, in der Meinung, dass die Firma für jeden zugestellten Wagen eine Gebühr von Fr 2.– zu bezahlen habe. (Beschluss No. 41/II R.No. 241979.)

Am 5. August 1913 wird zwischen der SBB und der Baumwollindustrie AG vormals Kohler & Cie. in Dietikon ein Vertrag zum Bau eines Verbindungsgleises abgeschlossen. Der Bau erfolgte umgehend. Die Firma verpflichtete sich im Vertrag, sich über die durch den Gleisbau erforderliche Anpassung des zwischen Bahn und Fabrikgebäude verlaufenden 1,20 m breiten Bahnparallelweges mit der Gemeinde zu verständigen. Am 18. Juli 1951 geht die ganze Anlage mit Rechten und Pflichten der Anschliesserin auf die Kommanditgesellschaft Bollschweiler & Co., Putzfädenfabrik in Dietikon, über.

Auf der nördlich dieser Firma liegenden Parzelle waren zeitverschoben verschiedene kleinere Industriebetriebe tätig, ab dem Verbindungsgleis «Putzfädi» wurden sie als Hinteranschiesser mit einem Gleis verbunden. Auf den 1. Juni 1970 erlosch der Vertrag, Bollschweiler verlegte seinen Betrieb in die Lerzen mit neuem Gleis. Der alte Standort ging an die SBB über, welche das Areal für den Ausbau der Bahnanlagen im Bahnhof Dietikon benötigen.

Am 22. Januar 1918 schlossen die SBB und Herr Egg-Steiner in Zürich-Wollishofen (ab 6. April 1921 Firma Egg-Steiner & Co. in Dietikon) einen Vertrag ab über Anlage und Benützung eines normalspurigen Verbindungsgleises zwischen der Station Dietikon und dem zu errichtenden Imprägnierwerk und Holzlagerplatz des Herrn Egg-Steiner an der Bahnlinie in Dietikon. Das Areal liegt an der Grünastrasse im Schulgut. Die Firma erstellte ein Verbindungsgleis, welches teilweise auch SBB-Land beansprucht und die SBB vermieteten an Egg-Steiner auch 9400 m² Land als Lagerplatz. Die Firma, welche als Säge- und Hobelwerk betrieben wird, unterhält einen regen Wagenladungsverkehr. Ab dem 1. April 1952 läuft dieser Vertrag unter Holzhandels AG in Zürich.

Sowohl Holzhandel AG wie früher Egg-Steiner transportierten in ihren florierenden Zeiten Wagenladungen von Rohholz aus ganz Europa und Afrika in ihr Sägewerk, um hier die Verarbeitung vorzunehmen und mit der Bahn die Fertigprodukte wieder den Käufern zuzuführen. Heute fristet das VG ein unwürdiges Dasein, es wird nur noch selten benutzt. Die Holzhandel AG hat ihre Geschäftstätigkeit auf reinen Handel umgestellt und bevorzugt für Zu- und Abtransporte den Strassenbetrieb.

Zwischen Überlandstrasse und Bahn in der Au bauten die Firmen Silara AG Getreidehandel und Komax AG je einen Fabrikations- und Lagerhaus-Betrieb. Gleichzeitig mit den Gebäudebauten im Jahre 1949 wurden Verbindungsgleisanschlüsse erstellt. 1957 kaufte die Firma Dr. Ing. Max König AG ein den SBB gehörendes Grundstück unmittelbar vor der Silara und errichtete dort ihren Industriebetrieb, Blech nach Mass und Befestigungstechnik. Das Werk wurde an das bestehende VG angeschlossen und die Zulieferungen erfolgten während Jahren fast ausschliesslich über die Bahn.

In der Gemeinde Dietikon war man sich nach dem Zweiten Weltkrieg bewusst, dass nur mit der Schaffung von Arbeitsplätzen auf Gemeindegebiet ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohngebieten und Industrieansiedlung, vernünftige finanzielle Perspektiven schaffen könne. Die Bürgergemeinde Dietikon sowie die Firmen Maag-Zahnräder AG und Pestalozzi & Cie. gründeten 1955 die Erschliessungsgesellschaft Lerzen, welche sich zum Ziel setzte, das Gebiet westlich der Reppisch und nördlich der Bahn zu industrialisieren. Die Bürgergemeinde Dietikon erstellte ab 1957 ein Industriestammgleise in mehreren Etappen. Über diese Gleisanlage können die Parzellen zwischen Reppisch und Mutschellenstrasse bedient werden. Heute sind 15 Privataneschiesser über dieses Stammgleise mit aller Welt bahnmässig erschlossen.

Rangierbahnhof Zürich-Limmattal RBL

Schon lange Zeit über ihre Kapazität belastet, aber speziell nach dem Zweiten Weltkrieg, waren die Anlagen des Hauptbahnhofs und des Güter- und Rangierbahnhofs Zürich. Die im Rangierbahnhof Zürich bearbeiteten Güterwagen für die Richtung Nordostschweiz mussten für die Abfahrt in den Zürcher Vorbahnhof geschoben werden, um in Richtung Zürich-Oerlikon ausfahren zu können. Mit einer Notlösung gab es einige Entlastung. Die Nordostschweizer Züge fuhr man über Wettingen und durch das Furttal in Richtung Winterthur und Schaffhausen und umgekehrt, was die Doppelspur zwischen Zürich und Wettingen natürlich zusätzlich belastete und in Wettingen Spitzkehren verursachte. Erst die Inbetriebnahme der Käferbergstrecke von Zürich-Altstetten nach Zürich-Oerlikon im Jahre 1969 machte diesen Umwegfahrten ein Ende.

Nach einer Reihe von Vorstudien entstand das Projekt 1954 als Rahmen für den Ausbau der Zürcher Eisenbahnanlagen. Dieses sah die konsequente Entflechtung von Personen- und Güterverkehr vor. Als Standort für den Rangierbahnhof wurde das Gebiet zwischen Dietikon und Killwangen vorgesehen. Die Verwirklichung erfolgte ab dem Jahre 1966. Mit einer ersten Bauetappe von 10 Richtungseisen begann 1969 die erste Verlegung aus Zürich. Das benötigte Land musste durch Expropriation erworben werden, soweit es nicht bereits seit 1895 im Besitze der Bahn war. Die damaligen Landkäufe der Nordostbahn (510000m²) waren für den Bau der Werkstätte der NOB vorgesehen. Nach dem Werkstättenbau in Zürich-Altstetten blieb das Land – nach heutiger Sicht glücklicherweise – im Bahnbesitz. Vom versuchten Verkauf nach dem Zweiten Weltkrieg zeugte eine grosse Tafel, welche einige Jahre neben der damaligen Oetwilerstrasse stand, mit der Aufschrift:

Bau- und Industrieland
zu verkaufen
Auskunft Tel. Zürich 5 6660



Rangierbahnhof Limmattal im Bauzustand 1978.

1981 konnte der voll ausgebaute RBL in Betrieb genommen werden, nachdem bereits 1978 eine teilweise Betriebsumstellung erfolgte. Der ganze RBL bedeckt heute eine Fläche von ca 1 000 000 m². In diesem Rangierbahnhof werden nur ankommende Züge zerlegt, für ihre Zielbahnhöfe neu formiert und die dadurch gebildeten neuen Züge abgefertigt. Der Wagendurchlauf ist weitgehend vollautomatisch. Ein Güterum- oder -verlad erfolgt nicht.

Die Ortsgüteranlage

Um Platz für die Erweiterung der Betriebsanlagen im Bahnhof Dietikon zu schaffen, musste der Güterschuppen ausquartiert werden. Die Verlegung erfolgte ins Niederfeld und wurde im Februar 1975 in Betrieb genommen. Die grosse Umladehalle ist zusätzlich mit zwei Obergeschossen und zwei Untergeschossen als Lagerhaus konzipiert. Im Freiverlad sind neben offenen Laderampen auch ein 40-Tonnen-Laufkran und mehrere Geleise für Güterumlad vorhanden.

Materialbeschaffung für den Bahnbau

Für den Bahnunterbau beschaffte man das nötige Material aus der nächsten Umgebung, sofern dies nicht an Ort und Stelle zur Verfügung stand. Die erforderlichen Bahndämme baute man vorzugsweise im Massenausgleich, d. h. eine unnötige Erhebung des Geländes wurde abgetragen und das Material in eine Bodenvertiefung transportiert, dort ausplaniert und verdichtet, wodurch der erforderliche Bahndamm entstand. Es wurde darauf geachtet, dass möglichst kleine Steigungen und demnach auch wenig Gefälle entstanden. Am idealsten sollte die 10-%-Grenze nicht überschritten werden. Beispiel: Die Gemeinde Spreitenbach wollte die teuflische Bahn in ihrem Gemeindegebiet möglichst weit von ihren Wohnstätten entfernt halten. Daher musste eine Linienführung beinahe der Limmat entlang gewählt werden. Ab dem Bahnhof Dietikon, über die Reppisch bis zur Gemeinde-/Kantonsgrenze waren daher Auffüllungen notwendig. Andererseits bestand auf Gemeindegebiet Spreitenbach eine Bodenkuppe, welche mit einem Einschnitt durchfahren wurde. Das Material fand mit Sicherheit beim Dammbau gegen Dietikon Verwendung. Material verschob man 1847 mittels Schubkarren und Fuhrwerken, welche die am Bahnbau Beschäftigten selbst mitzubringen hatten.

Auf den so entstandenen Unterbau folgte der Oberbau, das sind noch heute Schotter, Schwellen und Schienen. Schienen kauften die Bahnen im nahen Ausland, vor allem in Deutschland. Bis 1874 waren dies Eisenschienen und ab dem Jahre 1875 ausschliesslich Stahlschienen aus schmiedbarem Stahl. In den Bahnanfängen verwendeten die Bahnbauer handgeschnittene hölzerne Bahnschwellen, welche teilweise mit Dechseln handbearbeitet wurden. Zur Verwendung kamen Weichhölzer (Fichten, Lärchen und dergleichen), Buchen und Eichen. Ab ca. 1910 praktisch nur noch Harthölzer, also Buchen und Eichen. In der Zeit ab 1870 fand die Stahlschwelle Einzug im Bahnbau. 1924 waren bei den SBB 3625 km Gleis auf Stahlschwellen und 1981 km auf Holzschwellen. Heute werden alle Geleise in Brechschotter verlegt, die Hauptgeleise in einer Bettstärke von mindestens 55 cm. Es wird ein nicht zu harter Basaltstein oder dergleichen verwendet, welcher aus unseren Alpen, aus Deutschland oder Frankreich stammt. Dieser Ausbau ergibt ein elastisches Bett, welches die Achsdrücke von bis zu 22 Tonnen abfedert. Noch bis in die zwanziger Jahre unseres Jahrhunderts verwendete man Kies aus Gruben, welche nahe der Bahn gelegen waren, um kurze Transporte für den Bahnverlad zu gewährleisten. Zwi-

schen Dietikon und Killwangen befand sich eine derartige Grube, welche gut geeignetes Kiesmaterial beinhaltete. Auf Boden Spreitenbachs, 300 Meter nach der Grenze zu Dietikon, links der Bahn, gewann man auf einem Areal von 2600 m² Bahnkies in grösseren Mengen. Bedingung war, Kies sandfrei und frei von Erde herzustellen und die grössten Steine dürfen in keiner Dimension mehr als 6 cm messen. Die Grube war aus dem Streckengeleise Dietikon–Killwangen über ein Verbindungsgeleise bahnseitig erreichbar. Der Bahningenieur IV der SBB in Zürich schloss im Jahre 1908 mit Herrn Josef Wiederkehr, Fuhrhalter in Dietikon, einen Vertrag zur «Erzeugung von Kies in der Kiesgrube Spreitenbach» ab. Einige Punkte besagten folgendes:

«Der Kies darf nur an den von der Bahnaufsicht bezeichneten Stellen der Kiesgrube erzeugt und das Material zur Erzeugung desselben soll bis auf die von der Bahnaufsicht bezeichnete Tiefe ausgebeutet werden. Der Kies ist in der für Bahngebrauch nötigen Reinheit, frei von Sand und Erde, herzustellen und die grössten Steine sollen in keiner Dimension mehr als 6 cm messen. Der Kies ist neben den Geleisen in der Kiesgrube in regelmässigen, leicht messbaren Figuren nach Weisung der Bahnaufsicht aufzuführen. Die groben Steine sind ebenfalls auf dem Planum der Bahngeleise zu deponieren. Der Unternehmer erhält für diese Arbeit pro Cubikmeter Kies nach den aufgeführten Figuren gemessen Fr 2.– (zwei Franken). Für die groben Steine erhält er keinerlei Vergütung, das Material bleibt uneingeschränktes Eigentum der Bahnverwaltung. Der Sand bleibt dem Unternehmer zur freien Verfügung überlassen und kann von ihm per Bahnwagen, welche er selbst zu verladen hat, mit gewöhnlicher Fracht abgeführt werden. Sand, welcher nicht 8 Tage nach Einstellung der Kieserzeugung aus der Grube abgeführt wird, bleibt Eigentum der Bahnverwaltung und es hat der Unternehmer keinen Anspruch mehr auf denselben, er ist auch nicht berechtigt, Entschädigungen irgend welcher Art zu verlangen. Der Betrieb einer Wirtschaft und der Verkauf von Getränken und Lebensmitteln seitens des Unternehmers oder einer Drittperson ist auf dem Arbeitsplatz nicht gestattet Die Auszahlung erfolgt monatlich auf Grund der geleisteten und von der Bahnverwaltung übernommenen Arbeit.»

Diese im Laufe der Jahre stillgelegte Grube bestand noch bis ins Jahr 1968 und fiel zu dieser Zeit dem Bau des Rangierbahnhofes Limmattal zum Opfer. Sie wurde noch zur privaten Kiesausbeutung durch Bauern benutzt und diente einige Jahre dem Waffenplatz Brugg zur Ausbildung von Baumaschinenführern und Geländefahrzeugfahrern.

Signal- und Sicherungsanlagen

Der schienengeführte Fahrzeugverkehr mit seinen grossen, mit hoher Geschwindigkeit bewegten Massen, weist als besonderes Merkmal eine verhältnismässig geringe Reibung des Wagenrades auf den stählernen Schienen auf. Der fahrende Zug erfordert deshalb einen langen Bremsweg, der oftmals die Sichtweite des Fahrzeugführers übersteigt. Es besteht daher eine Gefährdungsmöglichkeit darin, dass ein Zug vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht werden kann.

Die Sicherung der Zugfahrten war daher schon bei der ersten Betriebseröffnung ein Gebot der Stunde, sie vollzog sich auf einfachste Art. Die Züge verkehrten entweder auf Stationsdistanz oder, wenn es sich um solche gleicher Richtung handelte, im 10-Minuten-Abstand. Die Strecken waren durch Wärterposten überwacht, welche sich gegenseitig optisch und akustisch miteinander verständigten. *Optische Signalmittel* waren grüne und rote Flaggen oder,

zur Nachtzeit, Handlaternen mit entsprechenden farbigen Gläsern, die in bestimmtem Sinne zu halten und zu bewegen waren. *Akustische Signalmittel* waren unterschiedliche Hornsignale zur Ankündigung der Zugsannäherung längs der Strecke.

1869 erschienen erstmals Vorschriften der Nordostbahn über die Anwendung *ortsfester runder Signalscheiben*. Allgemeine Vorschriften besagen: *«Ausserhalb der Stationen aufgestellte Signale sind zur Regulierung der Zugseinfahrten bestimmt, sie werden vom Wärter der äussersten Weiche unter Aufsicht des Stationsvorstandes bedient. Ist die Einfahrt verboten, so zeigt das Signal dem Zug entgegen die volle rote Scheibe oder nachts rotes Licht. Steht der Zugseinfahrt kein Hindernis entgegen, so stellt der Wärter nach Eintreffen des Rufhornsignals vom nächsten Wärterposten her das Signal auf Fahrt. Hierbei wird die Scheibe vertikal oder horizontal 90 Grad um ihre Achse gedreht und zeigt gegen den Zug tags die schmale Seite, nachts grünes Licht. Die Weichenwärter haben die Weichenhebel festzuhalten und die Weichenzungen mit aller Kraft an die Hauptschiene anzurücken, bis die letzte Achse des Zuges die Weiche passiert hat. Neben dem Weichenständer ist die Handsignallaterne mit grünem Licht gegen den Zug auf den Boden zu stellen.»*

1880 treffen wir erstmals *Semaphor-Signale* an. Diese Flügelsignale, welche verschiedene Sinne für ein- und ausfahrende Züge signalisieren, sind durch ihre längliche Form besser sichtbar.

Um die Sicherheit des Bahnbetriebes zu erhöhen, wurden ab 1880 mechanische Stellwerke gebaut, welche Hebelgruppen und Signale zusammenfassen und eine zentrale Bedienung ermöglichen. Den mechanischen Stellwerkapparaten folgten rasch die elektrischen Stellwerkeinrichtungen in verschiedensten Ausführungen und Bauarten. Diese elektrischen Sicherungsanlagen brachten denn auch als markante Neuerung den Übergang von den bewegten Formsignalen zu den *Lichttagessignalen*. Im Jahre 1939 wurde entschieden, dass bei Neuanlagen nur noch die Lichtsignalbauart zur Anwendung kommen soll.

Die neuesten Tastenstellwerke erlauben einen automatischen Signalbetrieb, welcher durch die Zugnummern angesteuert wird. Mit einem derartigen Stellwerk ist Dietikon seit 1977 ausgerüstet. Routinearbeiten übernimmt dabei die Technik und der Unsicherheitsfaktor Mensch ist weitgehend in den Hintergrund gedrängt.

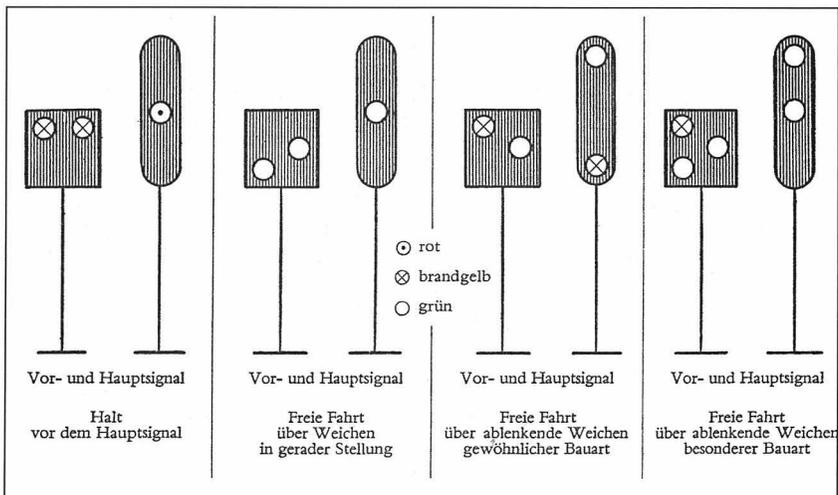
Nur dank der Technik können heute die 730 werktäglichen Züge sicher zum und durch den Bahnhof Dietikon geleitet werden.

In diesem Lichttagessignalsystem werden die zulässigen Fahrgeschwindigkeiten für die Züge zum Teil in der Fahrordnung vorgeschrieben und zum Teil als Fahrbegriffe in Form von unterschiedlichen Lichtpunktkombinationen als Signalbilder angezeigt. Die Zahl sinnvoller zusätzlicher Signalbilder lässt sich kaum mehr logisch weiter entwickeln, weder für höhere Geschwindigkeiten noch für zusätzliche Zwischenstufen. Mit dem Ziel, auch andere bestehende Mängel auszumerzen, wurde ein neues Signalsystem entwickelt, im Jahre 1989 beschlossen und zuerst bei den Neubauten im Zürcher S-Bahn-System eingeführt. Heute werden alle Neu- und Erweiterungsbauten mit dem «neuen Signalsystem» ausgeführt. Wie bisher wird mit einem roten Licht Halt signalisiert. Je ein grünes oder oranges Licht erteilt die Fahrerlaubnis. Sofern nötig, leuchtet darunter im Ziffersignal eine orange Zahl oder ein Zeichen auf. Für freie Fahrt mit Strecken- oder Stationsgeschwindigkeit leuchtet ein grünes Licht. Muss aus irgendwelchen Gründen eine kleinere als die zulässige Geschwindigkeit gefahren werden, wird dies mit einem Ziffersignal in ganzen Zehnern

signalisiert (z. B. «6» für 60 km/h oder «14» für 140 km/h). Verschiedene mögliche Zeichengaben auf den Signalen verständigen den Lokführer, sein Fahrverhalten anzupassen. Dieses «neue Signalsystem», in Zusammenhang mit weiteren Sicherheitssystemen, wird die Bahn leistungsfähiger, sicherer und für den Lokomotivführer übersichtlicher machen.

Streckenblockeinrichtungen

Ab dem Jahre 1882 trafen die Bahnverwaltungen Vorkehrungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit im Zugverkehr. Neben der allgemeinen Einführung von Glockensignalen und kontinuierlichen Bremsen in Personenzügen, bezogen sich diese Vorkehrungen auf die Anordnung absoluter Blocksignale auf Strecken, wo Züge in kürzeren Zeitabständen als 10 Minuten in gleicher Richtung verkehrten. Es entstand der Streckenblock (vom englischen «to Block» = absperren). Mit zunehmender Verkehrsdichte genügten die nicht signalmässigen Meldemittel, Läutwerk und Telegraph, die leicht Irrtümer aufkommen liessen, für die Streckensicherung nicht mehr. Es bestand das Bedürfnis nach besonderen Einrichtungen, die das Auflaufen eines zweiten Zuges auf den ersten zuverlässig verhinderten. Dabei waren die Aus- und Einfahrsignale einer Station zugleich Blocksignale. Erforderte der Verkehr eine dichtere Zugfolge als die Stationsdistanz, so wurde die Strecke mit Streckenblockstationen mit Blocksignalen in zwei oder mehrere Blockabschnitte unterteilt. Dabei konnte das für den Blockabschnitt sichernde Signal die Fahrt erst freigeben, wenn der vorausgefahrne Zug in den nächsten Blockabschnitt eingefahren und durch das Haltesignal gedeckt und eine Rückmeldung hierfür eingetroffen war. Die Rückmeldung erfolgte elektrisch, und zwar nur über Handinduktoren, die Ströme von geringer Intensität erzeugten. Die Einleitung der Verriegelung, mit dem Stellen der Signale hatte durch das Bedienungspersonel zu erfolgen. Die elektrische Fernwirkung bezog sich auf die Übertragung der Meldung und die Auslösung der unter Federkraft ruhenden Sperrung.



Vor- und Hauptsignale als «Lichtsignale».

Die über vier Kilometer messende Strecke zwischen Dietikon und Killwangen-Spreitenbach wurde schon sehr früh mit einer Blockstation unterteilt und damit leistungsfähiger gemacht. 1913 wurde der Eisenbahnsignalbauanstalt Max Jüdel & Cie. AG in Braunschweig der Auftrag zum Umbau dieser Streckenblockstation erteilt. In den siebziger Jahren dieses Jahrhunderts wurde dieser Streckenblock ersetzt, und zwar durch eine elektrische, in drei Abschnitte unterteilte, vollautomatische Anlage in Abhängigkeit mit dem neuen Domino-Tastenstellwerk in Dietikon.

Der Flugplatz Spreitenbach

Dem Bau des Rangierbahnhofes Limmattal fiel auch der Regionalflugplatz Spreitenbach zum Opfer. Während des Ersten Weltkrieges richtete die eidg. Flugplatzdirektion in Dübendorf auf dem der SBB gehörenden Land zwischen dem Maienweg und dem Spreitenbacher Dorfbach einen Flugplatz für militärische Zwecke ein. Dieses Flugfeld wurde nach dem Kriege zivil genutzt. So schloss die SBB mit der Academischen Gesellschaft für Flugwesen «Agis», am 20. Juli 1920 einen Vertrag, mit dem die Bahn einen Flugplatz von ca 46 000 m² vermietete. *«Der Vertrag sieht vor, dass die Militärischen Anlagen direkt zwischen ‚Agis‘ und eidg. Flugplatzdirektion geregelt werden. Die ‚Agis‘ hat einen Jahreszins von Fr. 100.– (hundert Franken) zu bezahlen. Zutrittsgebühren zum Flugplatz dürfen keine erhoben werden und der Zutritt ist auf die Mitglieder der ‚Agis‘ und die von ihnen eingeführten Personen beschränkt.»*

1933 wurde der Segelfluggruppe Zürich, Sektion O.V.L. des Aero-Klubs der Schweiz die Bewilligung zum Bau eines Segelflugschuppens neben Bahn und Spreitenbacher Dorfbach erteilt. Eine Zufahrtsbrücke über den Spreitenbacher Dorfbach hatte die Segelfluggruppe auf eigene Kosten zu erstellen.

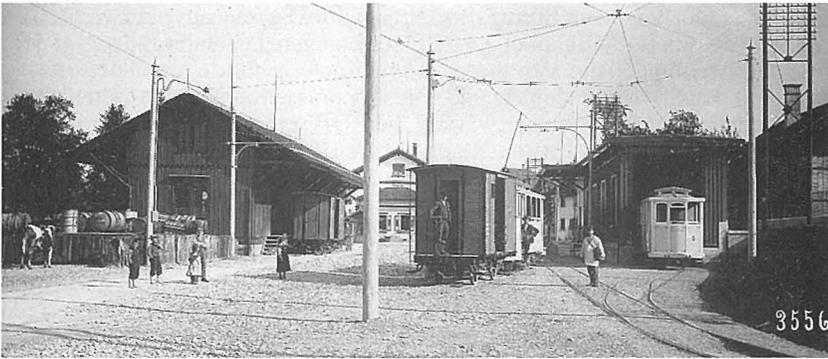
In der Zeit des Zweiten Weltkrieges sind Flugbewegungen auf dem Flugplatz nur in beschränktem Umfang erfolgt. Militärisch wurde die Graspiste in Reserve gehalten.

Ab dem Jahre 1946 folgte ein sehr reger Flugbetrieb, sowohl Motor- wie Segelflugzeuge stiegen an schönen Tagen in grosser Zahl für Übungs- und Rundflüge in die luftige Höhe. Für die Bevölkerung von Dietikon und Spreitenbach bot der Flugplatz ein beliebtes Sonntagsausflugsziel, und manch einer aus der Umgebung kam schliesslich zur Fliegerei. Ende der sechziger Jahre musste der Flugplatz mit seinem Restaurationsbetrieb dem Rangierbahnhof weichen.

Der Bahnmeister

Für den Unterhalt der festen Anlagen, die Bewachung der Bahnübergänge, die Ausführung von Umbauarbeiten und die Überwachung des Lichtraumprofils, wie die Anstellung und Ausbildung von Gleisbaupersonal und auch Barrierenwärter(innen) ist der Bahnmeister zuständig. Ihm ist ein Gebiet von 40 bis 90 Streckenkilometern (je nach Betriebsdichte und Anlagengrösse) zur Betreuung zugeteilt. Schon seit der Privatbahnzeit war Dietikon Sitz eines Bahnmeisters, der die Anlagen im Limmattal zu beaufsichtigen hat und auch für die Sicherheit des am Geleise und der Umgebung beschäftigten Personals Sorge trägt. Der Bahnmeisterbezirk Dietikon/Limmattal umfasst heute:

- Die Strecke Schlieren bis Wettingen
- Den Rangierbahnhof Limmattal
- Den Heitersbergtunnel
- Die Strecke Wettingen bis Regensdorf



BDB-Bahnhof Dietikon 1902.

Mit dem RBL-Bau und dem Ausbau der Bahnhofsanlagen in Dietikon fand sich in Dietikon kein Platz mehr für die umfangreichen Lagerplätze, sowie die Magazine und Werkstätten des Bahnmeisters. Hingegen boten sich im Rangierbahnhof-Areal gute Möglichkeiten zur Unterbringung dieser Anlagen. Die Verlegung auch der Büroräumlichkeiten in den RBL erfolgte 1977.

Bahnmeister der Dienststelle Dietikon/Limmattal seit 1900:

Muntwyler Otto	1. 1.1894–1915
Kindler Otto	16.10.1915–1918
Bräm Johann	1918–1931
Hämmerli Robert	1. 3.1932–30.6.1960
Müri Albert	1. 7.1960–31.8.1961
Süss Walter	1. 9.1961–30.5.1994
Gränacher Peter	1. 6.1994–heute

Die Bremgarten-Dietikon-Bahn BDB

Die Entstehungsgeschichte der BDB ist im Neujahrsblatt 1968 durch die Herren Dr.P.Hausherr und Karl Heid eingehend beschrieben. Es bleibt mir, einige bauliche Punkte am Bahnhof Dietikon festzuhalten.

Verschiedene Streckenführungen waren beim Bau im Gespräch, so auch eine von der Bremgartnerstrasse durch die heutige Bahnhofstrasse. Man entschied



Neue Niederflurzüge der BDB seit 1993.

sich dann jedoch, von der Bremgartnerstrasse direkt geradeaus nordwestlich an der Kirche vorbei zum Bahnhof der SBB zu gelangen. Die Bahn endete auf dem Bahnhofplatz eingleisig. Von diesem Einfahrgeleise führte ein Geleisestrang zurück in den SBB-Verladeplatz und von dort strassenseits an den Güterschuppen. Den Güterumlad hatte laut Vertrag die BDB selbst zu besorgen. Eine Wagenremise mit einem «Cassa»-Raum für den Fahrkartenbezug rundete die BDB-Anlage ab.

Kleinere Ergänzungsarbeiten in den nächsten Jahren folgten, und im Jahre 1924 wurde in Dietikon ein zweites Personenzuggeleise verlegt, um dem vermehrt aufkommenden Personenverkehr gerecht zu werden. Die Anlage diente denn auch bis zur Einführung des S-Bahn-Betriebes im Jahre 1990, als die zweigleisige Perronanlage an das Gleis 1 der SBB verschoben wurde. Zum Umsteigen musste nun nicht mehr die Strasse überquert werden, die Personenunterführung wurde verlängert und der Perron mit einem Dach versehen. Bereits im Jahre 1975 wurde der Güterverkehr eingestellt und die Bahn bis Dietikon nur noch als Personenbeförderungsbahn betrieben.

Einige Ergebniszahlen:

	Personal	Personen- Beförderung	Zugs- kilometer
1902	20	81 402	41 083
1925	47	583 159	194 288
1955	69	761 406	321 348
1980	65	1 362 448	376 370
1990	70	1 987 369	510 262
1995	64	1 965 774	567 073

Mit der Aufnahme des S-Bahn-Betriebes und des Halbstundentaktes wurde auf Stadtgebiet die Halte- und Kreuzungsstelle Stoffelbach errichtet. Diese erschliesst das Rüterquartier für Zugsreisende und befördert Wanderer zum und vom Naherholungsgebiet Honeret optimal.

Quellenangabe und Dank

- SBB Nachrichtenblätter (Generaldirektion der SBB)
- ein Jahrhundert Schweizer Bahnen (Verlag Huber & Co, Frauenfeld)
- Statistische Jahrbücher der SBB (Generaldirektion SBB)
- Die Spanischbrötlibahn, (Paul Fischer, Baden-Verlag 1991)

Die nachstehenden Stellen waren mir bei der Unterlagenbeschaffung behilflich:

- Bibliothek der SBB Generaldirektion
- Archiv der SBB Kreisdirektion III
- Archiv der Baudienstsektion I der SBB
- Archiv des Bahnmeister 3, Limmattal
- Archiv der Stadtverwaltung Dietikon
- Ortsmuseum Dietikon
- Direktion der Bremgarten-Dietikon-Bahn

All den bereitwillig behilflichen Mitarbeitern dieser Dienststellen gebührt mein aufrichtiger Dank. Einen speziellen Dank spreche ich dem Ingenieurbüro Sennhauser, Werner und Rauch aus für die zeichnerische Darstellung der Bahnhofanlagen von Dietikon.

Strecke Dietikon–Killwangen – Erweiterung auf Vierspur

Ruedi Wanner

Ein grosses regionales Bauvorhaben im Zusammenhang mit Bahn 2000 (1. Etappe) betrifft die zweite Doppelspur zwischen Dietikon und Killwangen. Dieses Projekt mit Kosten von rund 80 Millionen Franken wurde im November 1995 vom Verwaltungsrat der SBB genehmigt.

Das ursprüngliche Vorprojekt erreichte ein Investitionsvolumen von rund 100 Mio Franken. Verfügte Abstriche am Projekt, Ausschöpfen sämtlicher Sparmöglichkeiten sowie eine betrieblich zwar nachteilige, aber kostengünstigere Änderung der Steigungsverhältnisse bei der Überwerfung erlaubten eine spätere Reduktion auf rund 80 Millionen Franken. Darin berücksichtigt ist die Forderung, in beiden Bahnhöfen die Anzahl Weichen auf das absolute Minimum zu reduzieren.

Grössere Zugszahlen, Steigerung der Leistung

Die betriebliche Notwendigkeit eines dritten und vierten Gleises wird allein schon durch die zu erwartenden Zugszahlen ausgewiesen. Während heute täglich rund 350 Züge durch den Engpass geschleust werden, steigert sich diese Zahl bis zum Jahr 2000 noch auf 475 – eine Zahl, die von den bestehenden zwei Gleisen nicht mehr verkraftet wird. Dazu kommt noch der Faktor Unterhalt, der bei so dichtem Verkehr gar keine Sperrungen erlaubt.

Nach heutigem Planungsstand wird mit einer vierjährigen Bauzeit im Zeitraum zwischen 1996/97 bis 2000/01 gerechnet. Die Verdichtung des Angebotes bedingt auch eine Erweiterung der Kapazität im Raume Dietikon-Killwangen, wo sich heute – neben dem Güterverkehr im anschliessenden Rangierbahnhof Limmattal – folgende Verkehrsströme in die seit 1861 bestehende Doppelspur teilen müssen:

- Zürich–Bern–Genf
- Zürich–Biel–Lausanne–Brig
- Zürich–Basel via Aarau
- Zürich–Brugg–Basel
- Zürich–Brugg–Olten–Bern
- S 12 Winterthur–Brugg
- Zusatzzüge der S-Bahn im Spitzenverkehr (nach Lenzburg, Zurzach und Brugg)
- Güterverkehr im Transit Buchs-Basel ohne Berührung des Rangierbahnhofes

Ein weiteres Argument betrifft die kreuzungsfreie Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Schnellzugsverkehr. Heute geschieht dies mit einer relativ langsamen Weichenverbindung, welche nur Fahrgeschwindigkeiten von 65 km/h zulässt, im Westkopf des Bahnhofes Dietikon. Zusätzlich behindert heute jede Fahrt einer S12 Brugg–Zürich eine Fahrt in der Gegenrichtung, beispielsweise einen Schnellzug Zürich–Olten oder Basel. Dasselbe gilt natürlich auch in umgekehrtem Sinne, wenn die Züge der S12 häufig Zeitverluste vor geschlossenem Einfahrtsignal wegen gleichzeitigen Schnellzugs-Durchfahrten in Kauf nehmen müssen.

Entflechtung der Verkehrsarten

Inskünftig wird jedoch dank den zusätzlichen beiden Streckengleisen die Entflechtung kreuzungsfrei auf der Überwerfung zwischen Killwangen und Dietikon erfolgen, wobei dazumal keine Geschwindigkeitsreduktionen mehr nötig werden.

Ein wesentliches Element bildet das rund 1000 m lange Überwerfungsbauwerk, wo das vierte Gleis (in Killwangen noch südlich liegend) über die andern drei Gleise geführt wird und damit im Raume Dietikon zum äussersten Gleis auf der Nordseite wird. Diese Überquerung führt gleichzeitig dazu, dass von jenem Punkt an die Schnellzüge rechts (statt links wie sonst im Bahnbetrieb üblich) nach Zürich HB fahren. Dieser unübliche Wechsel hängt mit weiteren Ausbauten zwischen Zürich HB und Altstetten zusammen, die auf dem sogenannten «Rahmenplan Zürich» basieren. Es geht – vereinfacht gesagt – darum, die Verkehrsströme der Schnellzüge bereits bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof zu entflechten. Von dort können sie dann mehrheitlich kreuzungsfrei wieder ausfahren. Die Züge der Gegenrichtung Zürich Basel und – Olten fahren dann bis zur Überführung ausserhalb von Dietikon ebenfalls rechts, womit sich diese zwei Verkehrsströme unter sich nicht mehr behindern. Ab Killwangen ist dann die Eisenbahnwelt wieder im üblichen Linksbetrieb anzutreffen.

Notwendige Anpassungsarbeiten

Das Ausführungsprojekt wird in Dietikon keine grossen Ausbauten bewirken. Im Gegenteil – nach Fertigstellung können zwei eingespart werden. Gleiche Reduktionen sind zur Kostensenkung im Gesamtpaket auch in Killwangen vorgesehen. Die Weichenverbindungen bei der klassischen Abzweigung bzw. Einmündung der Heitersberg-Schnellzüge können dagegen mit voller Streckengeschwindigkeit, das heisst. 140 km/h, befahren werden.

Im Raume Dietikon müssen verschiedene Brücken angepasst werden. Die heutige Reppischbrücke von 1982 wird durch eine zweite Stahlbrücke ergänzt. Die Überführungen Viaduktstrasse, Zinggacher und Furttalstrasse werden soweit nötig geändert. Die bestehende Unterführung Mutschellenstrasse muss verlängert werden.

Gewässerschutz und Lärmbekämpfung

Besondere Aufmerksamkeit wird den Problemen Gewässerschutz und Lärmimmissionen zuteil. Der Limmattal-Grundwasserstrom ist für die Versorgung weiter Bevölkerungskreise von zentraler Bedeutung. Deshalb legen die zuständigen kantonalen Ämter grossen Wert auf eine fachgerechte Versickerung des anfallenden Meteorwassers.

Bezüglich Lärmsanierung kann dem im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens erstellten Umweltverträglichkeitsbericht entnommen werden, dass trotz erhöhten Zugzahlen bis ins Jahr 2005 dank Einsatz von modernem Rollmaterial mit einer Reduktion des Lärmpegels gerechnet werden kann.

Während der Bauzeit kommt der Hauptinstallationsplatz ins Gebiet Althard/Moos/Silberer zu liegen. Anschliessend wird für die schutzwürdigen Tier- und Pflanzenarten genügend Lebensraum als Ersatz geschaffen, obschon wertvolle Naturelemente – besonders im Gebiet des heutigen Rangierbahnhofes – nur schwach tangiert werden.

Das Bauprojekt liegt mehrheitlich auf Spreitenbacher Gemeindegebiet. Mit betroffen sind auch Gebiete der Stadt Dietikon (bis zur Unterführung der Mut-

schellenstrasse) und der Gemeinde Killwangen, hier allerdings nur noch in geringem Masse bei der Bahnhofeinfahrt.

Bauablauf

Der Bauablauf ist in vier Phasen aufgeteilt: Zunächst bleibt der Betriebszustand wie bisher erhalten. Es werden der zentrale Teil der künftigen Überwerfung und die Rampe auf der Westseite gebaut. In einer zweiten Bauphase werden die Gleise der neuen Doppelspur erstellt und in Betrieb genommen. Die bisher benützten Streckengleise werden dagegen stillgelegt. Dies erlaubt in der dritten Phase die Fertigstellung der Überwerfung im Mittelabschnitt und den Bau der Rampe Ost. In einem vierten Schritt werden die Gleisbauarbeiten so gestaffelt durchgeführt, dass die Vierspur ohne Unterbrechung des zweigleisigen Betriebes etappenweise ihren Dienst aufnehmen kann.

Was so einfach zu beschreiben ist, hat natürlich an der Front vielfältige Auswirkungen auf Unternehmer und SBB-Fachdienste wie Gleisbau, Fahrleitung, Kabel und Signalanlagen. Ein Projekt dieser Grössenordnung kann jedoch nicht ohne Einschränkungen gebaut werden. Die unvermeidlichen Einbussen der Fahrzeiten werden soweit möglich in den Fahrplänen berücksichtigt. Ebenso besteht eine enge Koordination mit weiteren Baustellen.

Dietikon: Der Bahnhofneubau von 1977

Mit zunehmendem Verkehrsaufkommen erwiesen sich auch die Bahnhofsanlagen als zu klein. Die betriebliche Kapazität reichte nicht mehr aus, und dem Publikum konnte kein grosser Komfort angeboten werden. Auf der technischen Seite rückten die neuen Gleisspuren im Limmattal immer näher. Die Bedienung der veralteten mechanischen Stellwerkanlagen war personalaufwendig und wenig effizient für eine flüssige Betriebsabwicklung. Die signaltechnische Einführung der beiden neuen Gleise erwies sich für das alte Wärterstellwerk als unmöglich.

Domino-Tastenstellwerk

Ein neues Stellwerk in der Technik «Domino 67» kam am 15. Mai 1977 in Betrieb. Es erlaubt den durch Zugnummern angesteuerten «automatischen Signalbetrieb» und entlastet den Fahrdienstleiter von Routinehandlungen. Rangierfahrstrassen werden durch die kleinen weissen Zwergsignale in Bodennähe gesichert. Nach vollzogener Fahrt löst sich die eingestellte Fahrstrasse selbst auf, eine zweite gewünschte Bewegung kann vorgespeichert werden. Für die oft knappen Anschlussverhältnisse mit der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BD) wurde eine spezielle Verständigungseinrichtung eingebaut.

Die heutige Stellwerkanlage von Dietikon umfasst rund 35 Hauptsignale und 40 fernbediente Weichen. In der umfangreichen Industriezone, wo 20 Anschliesser bedient werden, herrscht weiterhin der «Handbetrieb». Weitere 15 Gleise befinden sich in der Ortsgüteranlage, welche trotz der unmittelbaren Nachbarschaft des Rangierbahnhofes von Dietikon aus bedient wird.

Im Zusammenhang mit der ersten Etappe des Rangierbahnhofes Limmattal wurde südlich der Hauptstrecke nach Killwangen eine provisorische Zufahrt erstellt, die heute wiederum als Abstellgleis dient und später zur Erweiterung der Streckenkapazität (drittes und viertes Gleis) dient.

Der Bahnhofsbau von 1977

Die Verkehrszunahme im Limmattal verlangte bereits im EXPO-Jahr 1964 weitere Ausbauten. Zunächst bestanden nur zwei zusätzliche Gleise westlich von Altstetten. Ein zusätzliches Streckengleise wurde 1970 bis Schlieren gelegt. Der etappenweise Ausbau zur zweiten Doppelspur erfolgte bis Dietikon im Jahre 1977. Dadurch wurde ein neuer Zwischenperron nötig, welcher heute alle doppelstöckigen Züge der S12 aufnimmt. Einzig die noch mit konventionell grünem Rollmaterial geführte S3, welche den Halbstunden- zum Viertelstundentakt verkürzt, fährt bis und ab Gleis 1. Dies wird von den zahlreichen Anschlussreisenden zu Bus und BD besonders geschätzt.

Verbunden mit den umfangreichen Tiefbauarbeiten erhielt Dietikon 1977 auch das heutige Bahnhofgebäude mit seinen Betriebs- und Verkaufsräumen sowie 33 Wohnungen. Der heutige Standort liegt gegenüber dem früheren Bahnhofgebäude von 1867 etwas weiter westlich. An der Stelle des stadtseitig begrünten Betonkubus befand sich früher der Güterschuppen; der Standort des alten Bahnhofes lag etwa bei der heutigen Abfahrtsstelle der BD. Die Einweihung des heutigen Bahnhofes erfolgte am 28. Oktober 1978; die Abbrucharbeiten für das zweite Gebäude dauerten vom 9. bis 22. November des gleichen Jahres.

Liste der Bahnhofsvorstände

Meier Heinrich	1901–1925
Urech Otto	1926–1945
Furrer Karl	1946–1954
Bill Walter	1955–1972
Bohrer Hans	1972–1987
Geissberger Walter	1987–1990
Fischbach Theo	seit 1990

Die Stadt ergänzte im Jahre 1990 das Areal mit dem Bushof, der für die Benutzer der Buslinien eine gute Orientierung und kurze Umsteigewege ermöglicht. Auch für die Park+Ride-Anlage sowie Veloabstellplätze wurde gesorgt. Trotzdem bleiben noch Wünsche offen: Über eine verbesserte Führung der Rampe (zwischen Billetverkauf und Kiosk) bestehen Studien. Die Erhöhung der Perronkanten auf S-Bahn-gerechte 55 cm (gemessen über der Schienenoberkante) steht mit grösster Priorität im Wunschkatalog. Die finanziellen Verhältnisse der SBB zwangen jedoch dazu, die Mittel für ähnliche Ausbauten dort einzusetzen, wo die Verhältnisse noch ungünstiger lagen als heute in Dietikon. Aus diesen Gründen können die Nachbarbahnhöfe Schlieren (seit 1995) und Killwangen (seit 1994) bereits von angenehmeren Einstiegshöhen profitieren.

Das Schicksal des ersten Bahnhofes von Dietikon

Nach einem alten Bericht wurde während der Gründungszeit einzig in Dietikon ein Gebäude erstellt, das auch «einem Wächter als Wohnung diente». Der Grundriss wurde mit 10 x 5 Meter vermerkt; auf der Gleisseite war ein vorspringendes Dach vorhanden. Es lässt sich wohl nie mehr ausmachen, weshalb

der erste Dietiker Bahnhof auf der Limmatseite und nicht auf der Stadtseite erbaut wurde. Dennoch dürfte er diesem Umstand sein Überlegen verdanken, denn er störte nach dem Neubau von 1867 niemanden mehr.

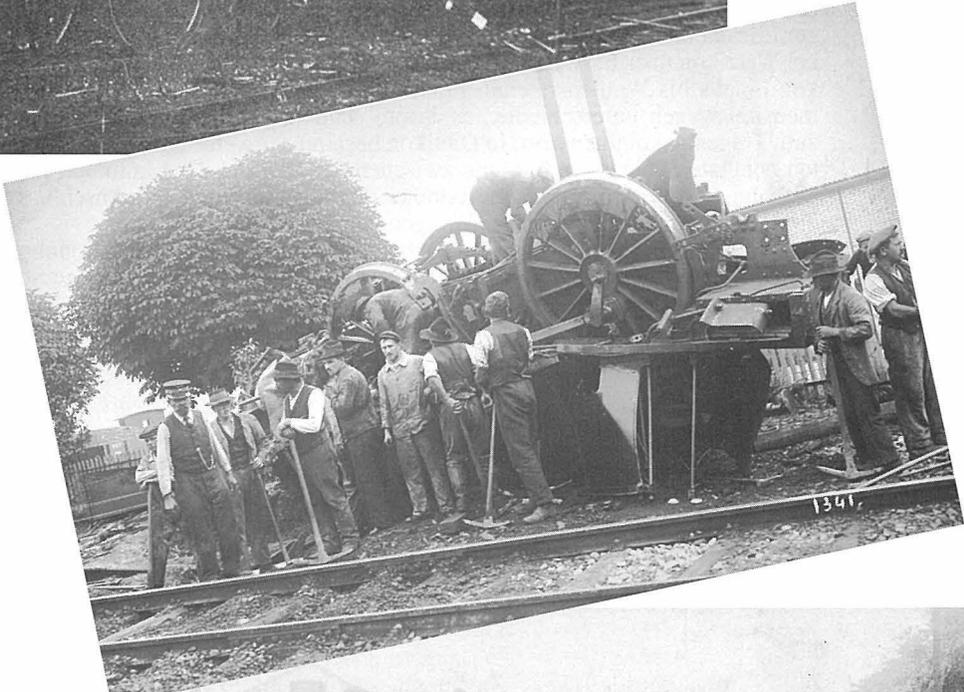
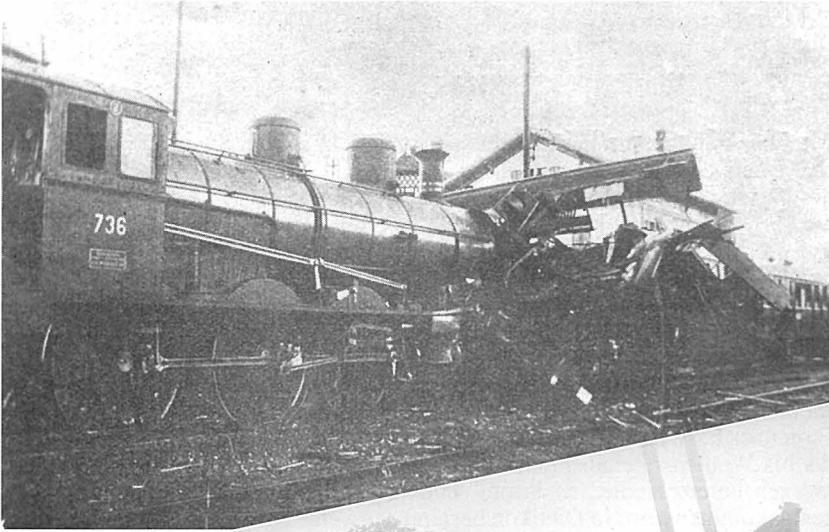
Im Jahre 1902 wurde Dietikon zum Bahnknotenpunkt dank der Eröffnung der Schmalspurbahn über den Mutschellen bis zur Station «Bremgarten Oberthor». An dieser Stelle, wo sich heute die Post befindet, lagen früher Bahnhof, Depot und Werkstätten. Die Überquerung der Reuss erfolgte erst zehn Jahre später. Dank Einlegen einer dritten Schiene zwischen Wohlen und Bremgarten West auf das bestehende Normalspurgleis entstand nicht bloss eine durchgehende Verbindung von Dietikon bis nach Wohlen. Die BD war auch zum Bestandteil eines grossen Schmalspurnetzes geworden, das von Kempten bei Wetzikon über Esslingen-Forch und die Zürcher Tramschienen über Dietikon hinaus bis Wohlen reichte. Praktisch dürfte jedoch diese maximale Dimension wegen unterschiedlichen Strom- und Kupplungssystemen kaum je zum Tragen gekommen sein. In Dietikon bestand zeitweise eine allerdings selten benützte Schienenverbindung zwischen der BD und der Limmattal-Strassenbahn. Sie diente primär zum Abdrehen der Fahrzeuge und zum Anschluss an die Herstellerfirma, nämlich die Waggonfabrik in Schlieren.

Erst 1915 kamen – nach einem folgenschweren Unfall im SBB-Bahnhof – weitere Umbau- und Erweiterungspläne zur Ausführung. Das ehemalige Stationsgebäude musste einem 500 m langen Überholgleis Platz machen. Es wurde abgebrochen und rund 350 m weiter westlich im Quartier «Schächli» wieder

Wichtige Daten der Limmattaler Eisenbahngeschichte

9. August 1847	Betriebseröffnung Zürich–Baden
29. September 1856	Verlängerung bis Brugg
18. August 1859	Verlängerung Turgi–Waldshut
1861	Doppelspurbetrieb Zürich–Brugg
1. Oktober 1877	Streckenverlegung am linken Limmatufer, Inbetriebnahme Bahnhof Wettingen
1. Mai 1902	Inbetriebnahme Bremgarten-«Oberthor»–Dietikon
1912	Verlängerung der BD bis Wohlen
17. August 1915	Zugsunglück im Bahnhof Dietikon
21. Januar 1925	Zürich – Olten elektrischer Betrieb
1. Oktober 1961	Streckenverlegung Wettingen-Baden neuer Kreuzlibergtunnel
29. November 1965	Loktaufe Ae 6/6 11 511 «Dietikon»
1. Juni 1975	Eröffnung Heitersbergstrecke
23. Mai 1982	Gesamtschweizerischer Taktfahrplan
29. Mai 1990	S-Bahn Zürich; Verkehrsverbund
im Bau 1998/99	Fernsteuerung ab Zürich-Altstetten

aufgebaut. Die hölzernen Bauteile, Fenster und Türen konnten weiterverwendet werden. Das Gebäude wurde allerdings um einen Drittel verlängert und die Firsthöhe um 50 cm angehoben. So diente der ehemalige Bahnhof weitere Jahrzehnte als Büro und Magazin für den Bahnmeister sowie als Garderobe- und Aufenthaltslokal für dessen Arbeiterpersonal.



*Zugszusammen-
stoss auf dem
Bahnhof Dietikon,
18. August 1915.*

Mit der 1976 vollzogenen Umsiedlung des Bahnmeisters in den Rangierbahnhof Limmattal entfiel der damalige Verwendungszweck. Das Gebäude von 1847 sah in der Zwischenzeit auch recht mitgenommen aus und sollte abgebrochen werden. Örtliche Heimatschutzkreise gelangten deshalb mit dem Ersuchen an die SBB, dieses mit der ältesten Schweizer Eisenbahngeschichte verknüpfte Gebäude nach Möglichkeit zu erhalten. Dank der finanziellen Mithilfe der Stadt Dietikon konnte 1979/80 eine Renovation erfolgen. Die Stadt Dietikon erhielt das Gebäude zur Nutzung im Rahmen ihrer Freizeitorganisationen und stellt es dem Modelleisenbahnclub zur Verfügung. So schliesst sich der Kreis der Geschichte: Heute werden im ersten Dietiker Bahnhofgebäude wiederum Weichen gestellt ...

Nicht ganz zu Dietikon passend, aber doch im Besitz des Modelleisenbahnclubs sind auch die Dampflokomotive E 3/3 und ein Zahnrad-Güterwagen, welche im Freien aufgestellt sind und den vorbeibrausenden Zügen höchstens nachtrauern können.

Die Lokomotive «Limmat» der Spanischbrötli-Bahn

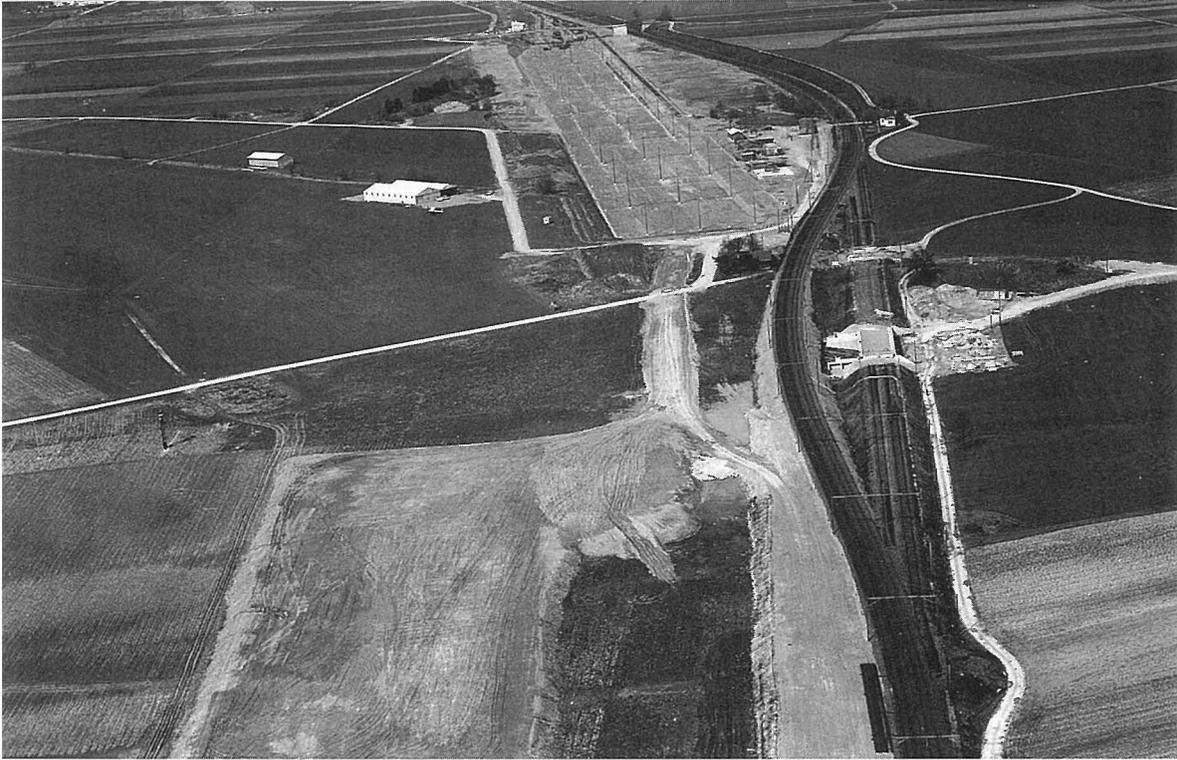
Jene Dampflokomotive, die 1997 die Jubiläumszüge im Limmattal ziehen wird, ist nicht mehr das Original von 1847. Es handelt sich vielmehr um eine Nachbildung, hergestellt von der Lokomotivfabrik Winterthur und der Hauptwerkstätte der SBB in Zürich im Jubiläumsjahr 1947. Dabei konnte allerdings eine Triebachse der Lokomotive «Speiser» von 1857 verwendet werden.

Der ursprüngliche Lokomotivbestand der «Schweizerischen Nordbahn» von 1847 umfasste «Limmat» und «Aare» mit nur einer Triebachse sowie «Reuss» und «Rhein» mit zwei Triebachsen. Der Durchmesser dieser Antriebsräder war mit 1320 mm für die damalige Zeit recht eindrucklich. Beide Bauarten hatten vorne ein tragendes und führendes antriebsloses Drehgestell mit zwei sogenannten Laufachsen. Als Hersteller zeichnete die Firma Kessler in Karlsruhe, wo bekanntlich auch der berühmte Niklaus Riggenbach, späterer Maschinenmeister der Centralbahn und «Erfinder» der Zahnradbahnen (Vitznau–Rigi, 1871 und weiterer Bergbahnen) tätig war. Der Transport von «Carlsruhe» (damalige Schreibweise) nach Zürich erfolgte auf abenteuerlichen Wegen rheinaufwärts bis Basel und – in zerlegtem Zustande – weiter auf Fuhrwerken.

Die Lok «Limmat» war 11,6 m lang und 35 Tonnen schwer. Sie arbeitete mit einem Dampfdruck von 6 bar (heutige Bezeichnung) und erreichte eine Leistung von 125 kW (= 170 PS). Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 30, nach andern Quellen 40 km/h. Schon nach wenigen Betriebsjahren erwies sich die «Limmat» als zu schwach für den Streckendienst und wurde 1866 umgebaut. Mit einem zweiten Kessel versehen, wurde sie noch für Rangierdienst und Materialtransporte eingesetzt und bereits 1882 abgebrochen.

Der Herstellungspreis betrug Fr. 35 000.–. Die ersten Fahrzeuge der Schweizerischen Nordbahn waren ursprünglich mit einfachen Kupplungen durch Stecknagel und Ösen verbunden. Eine Handbremse wirkte nur auf die hölzernen Bremsklötze des Tenders. Der Führerstand war bekanntlich offen; die Mannschaft war den Witterungsverhältnissen voll ausgesetzt. Die hölzerne Isolierschalung des Kessels, die an einen alten Bienenstock erinnert, entsprach den damaligen Möglichkeiten und führte zum charakteristischen Aussehen der Lokomotiven.

Die Nachbildung von 1947 bekam im Verkehrshaus einen Ehrenplatz und erhielt seither nur noch selten eine Ausfahrlaubnis. Als ältestes Originalfahr-



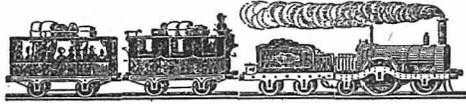
Geleisedoppelspur zwischen Dietikon und Killwangen mit provisorischer Geleiseumfahrung für die Mutschellenstrassen-Unterführung zur N1. Oben 1. Etappe Rangierbahnhof Limmattal, links davon das Flugfeld Spreitenbach mit dem Hangar. Der Maienweg durchquert die Landschaft und bildet die Grenze zum Kanton Aargau. An Maienweg und Bahn das Flugplatzrestaurant. Flugaufnahme 1968. Foto-Servis SBB, Bern

zeug wird heute der Gepäckwagen F 94 im Jubiläumszug mitgeführt, welcher 1857 von der (späteren) Firma SIG in Neuhausen hergestellt wurde.

Bau und Betrieb der Spanischbrötlibahn

Die ersten Eisenbahnen Europas fuhren 1825 in England, 1832 in Deutschland und 1837 in Frankreich. Bereits 1844 erreichte der Elsässer Schienenstrang von Strassbourg her die Stadt Basel, sodass die Frage nach der «ersten Schweizer Bahn» immer wieder Missverständnisse (1844-1847) aufkommen lässt. Initiative Zürcher Kreise bemühten sich schon 1838 um eine Schienenverbindung nach Basel, wobei man dem damaligen Verkehrsdenken entsprechend den Weg den grossen Flüssen entlang wählte. Jahrhundertlang hatten die Wasserwege den Verkehr bewältigt, da hier meist eine «Fahrbahn» ohne grosse Kosten verfügbar war. An den Endpunkten der Seen und bei Hindernissen im Flusslauf entstanden Städte wie Luzern, Weesen oder Laufenburg, die vom Umschlag profitieren konnten. Diesem Denken entsprechend wählten die allerersten Zürcher Bahnpioniere den einfachsten Weg flussabwärts über Dietikon, Baden, Döttingen, Felsenau nach Basel. Diese Streckenführung stiess indessen in den landwirtschaftlich stark genutzten Gebieten von Siggenthal und Würenlingen auf grossen Protest der Bauern. Im Siggenthaler Feld wurden Markierungspfähle ausgerissen und die Ingenieure behindert. Auch die fehlende politische Zustimmung aus Aarau liess neben andern Gründen das erste Bahnprojekt zwischen Zürich und Basel wieder in die Schubladen verschwinden.

Schweizerische Nordbahngesellschaft.



Wir bringen hiermit zur Kenntniss des verehrl. Publikums, das

die erste Section der schweizerischen Nordbahn Zürich — Baden

am 9. August 1847

dem öffentlichen Verkehr übergeben wird, und das bis auf weitere Anzeige nachfolgende Fahrten und Taren statt finden werden.

Von Zürich nach Baden.

Von Baden nach Zürich.

Abfahrt von Zürich.	Ankunft					
	in Mitkatten		in Schlieren		in Dietikon	
	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.
Täglich	7	30	7	37	7	44
Vormittag	10	—	10	7	10	14
Nachmittag	2	—	2	7	2	14
	6	—	6	7	6	14
Special-Zug an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung.						
Nachmittag	1	30	1	37	1	44
					1	50
					2	15

Abfahrt von Baden.	Ankunft					
	in Dietikon		in Schlieren		in Zürich	
	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.
Täglich	8	30	8	52	9	6
Vormittag	11	—	11	27	11	35
Nachmittag	4	30	4	52	5	—
	7	—	7	27	7	35
Special-Zug an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung.						
Nachmittag	3	—	3	22	3	30
					3	36
					3	45

Obige Abfahrtsstunden finden nach den Bahnhof-Uhren statt, nach welchen sich der Reisende ausschließlich zu richten hat.

Tarif für den Personentransport.

	Zürich.				Mittkatten.				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.		
	Erw.	Kind.	Erw.	Kind.	Erw.	Kind.	Erw.	Kind.	Erw.	Kind.	Erw.	Kind.	Erw.	Kind.	Erw.	Kind.	Erw.	Kind.	Erw.	Kind.	Erw.	Kind.	Erw.	Kind.	
	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.	fr. Sp.
Zürich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mittkatten	—	30	—	20	—	15	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schlieren	—	50	—	35	—	25	—	15	—	10	—	05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dietikon	—	75	—	55	—	40	—	20	—	10	—	05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Baden	1. 60	1. 20	—	80	—	40	1. 25	—	95	—	60	—	30	1. 05	—	80	—	50	—	25	—	85	—	65	—

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

Die Administration wird es sich angelegen sein lassen, billigen Wünschen möglichst zu entsprechen. — Bei jeder Expedition ist ein Besck werdebuch aufgelegt, in welches die Reisenden allfällige Besckwerden vormerken können.

Die ausführlichen Transport- und Polizeivorschriften nebst den Tarifen sind zu 2 Bagen das Crempplar, zu Gunsten der Unterstützungs-Cassa, bei den Expeditionen in Zürich und Baden erhältlich, wo überdieß die Fahrtenplane gratis ausgegeben werden.

Zürich, den 5. August 1847.

Die Direction der schweizerischen Nordbahngesellschaft.

Bahnanlagen in Dietikon im Jahr

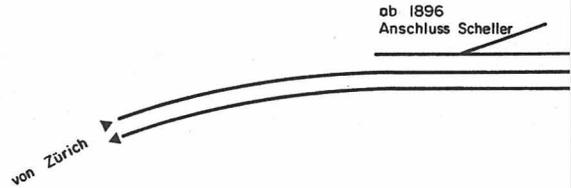
1847



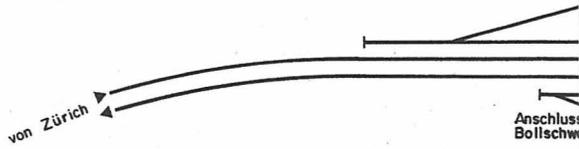
1872



1902

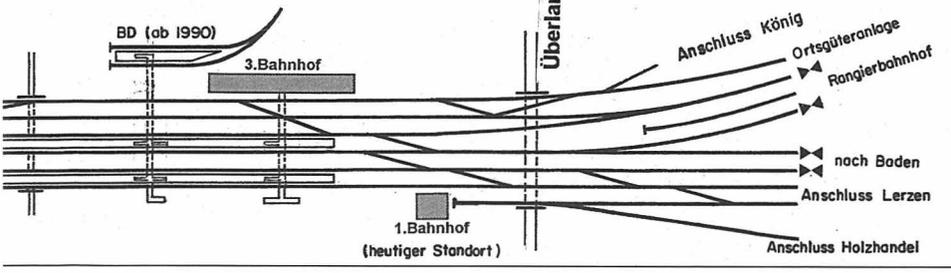
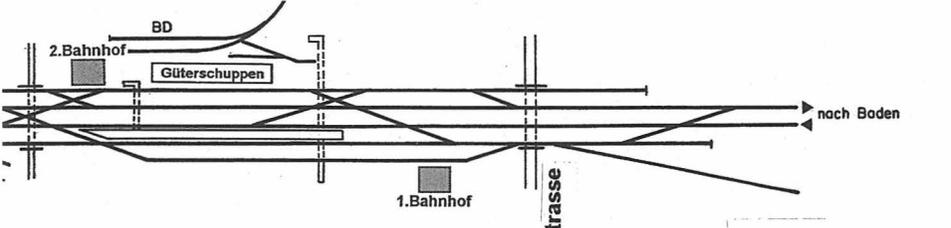
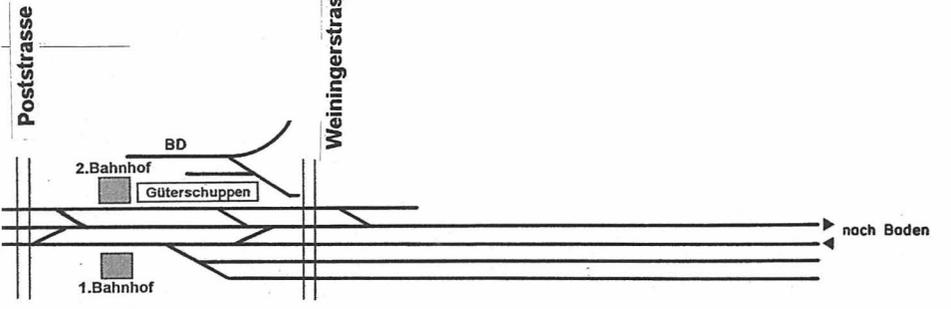
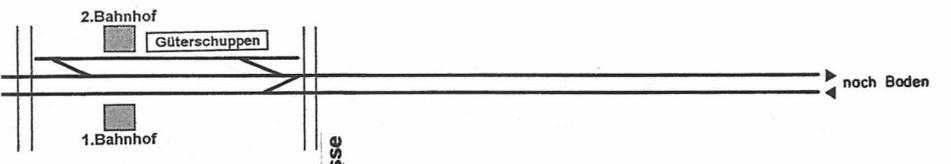
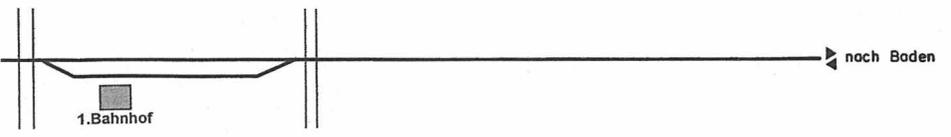


1930



1977





Zweiter, erfolgreicher Versuch

Im Jahre 1846 machte sich ein neues Konsortium an die Arbeit. Es gelang, die Mithilfe und Unterstützung der Stadt Baden zu gewinnen. So führte die neue Streckenplanung bald dem linken Limmatufer entlang. Mit Rücksicht auf die geplante Einführung in die Badener Altstadt hatte man 1845 bereits das Franzosenhaus an der Weiten Gasse abgerissen (es wurde 1982 anlässlich der Badenfahrt wieder kurzfristig rekonstruiert). Der Bahnhof kam jedoch nach etlichem Hin und Her an die heutige Stelle zu liegen. Dadurch wurde der erste Tunneldurchstich der Schweizer Bahnen nötig; unter der Ruine Stein hindurch wurden 90 m mit primitivsten Methoden bergmännisch erstellt. Teilweise wurden sogar Sträflinge für die strengen Arbeiten wie Hämmern, Bohren und Sprengen sowie das Wegkarren des Ausbruchmaterials eingesetzt.

Der erste Bahntunnel diente rund 120 Jahre lang den Zügen der Strecken Zürich-Basel, Zürich-Bern und Zürich-Biel. Im Rahmen der Städtischen Verkehrsplanung wurde die ursprüngliche Bahntrasse dem Kanton Aargau abgetreten, der darauf die heutige Neuenhofer Strasse legte. Dies wurde möglich, weil in der Zwischenzeit die Bahn eine neue, auf 990 m Länge unterirdische Linienführung zwischen der zweiten Wettinger Limmatbrücke und dem Bahnhof Baden benützen konnte. Der sogenannte Kreuzlibergtunnel ersetzte denjenigen unter der Ruine Stein, der seinerseits stark erweitert und vom Strassenverkehr beansprucht wurde. Wer heute entlang des Badener Bahnhofareals zum Parkhaus «Tunnelgarage» fährt, benützt beim Portal wiederum die ursprüngliche Tunneleinfahrt. Heute noch sind in gewissen Räumen der Badener Stadtbibliothek, die im «Klößterli» unterhalb des Bahnhofes Baden Oberstadt untergebracht ist, die durchfahrenden Züge im Tunnel Baden-Wettingen zu hören. Die Geländeüberdeckung ist nämlich im angesprochenen Bereich der Mellingerstrasse ausgesprochen dünn, sodass hier im Tagbau gearbeitet wurde.

Rutschgebiet bei Neuenhof

Weitere Probleme aus der Bauzeit der Bahn sind vom Gebiet Damsau bekannt. An der linken Flanke des Limmatufers kamen immer wieder Rutschungen vor, die den Bahnbau behinderten und der Unternehmung Mehrkosten verursachten. So war bestimmt niemand unglücklich, als 1877 die schon erwähnte Verlegung der Linie über den Bahnhof Wettingen erfolgte. Das frühere Trasseebild blieb noch lange erhalten und verschwand erst um 1970 beim Bau der Nationalstrasse N 1 und ihrer Zubringerstrassen vollständig unter den Betonmassen. In diesem Zusammenhang wurde auch die erste Brücke, die über die steile Zubringerstrasse zur Holzbrücke beim Kloster Wettingen führte, abgebrochen. Wer heute die Autobahn Zürich-Bern benützt und in Neuenhof verlässt, um nach Baden zu gelangen, benützt nach der Ausfahrt immer noch das frühere Bahntrasseebild bis zum neuralgischen Knotenpunkt, dem Badener Schulhausplatz. Ist es Zufall oder einfach Schicksal, dass die Erbauer der Nationalstrasse rund 130 Jahre später trotz verbesserten Baumethoden immer noch mit den gleichen Schwierigkeiten kämpften wie die Spanischbrötli-Bahn? Man beachte einmal die wuchtigen Felsanker zur Hangsicherung auf der Bergseite vor der Einfahrt zum Baregggtunnel...

Erste Betriebsleistungen: Viermal täglich

Die Spanischbrötli-Bahn fuhr 1847 nach ihrer offiziellen Betriebseröffnung viermal täglich von Zürich nach Baden und zurück. Dafür brauchte sie 45

Minuten Fahrzeit mit Zwischenhalten in Altstetten, Schlieren und Dietikon. Bei guter Witterung wurde an Sonn- und Feiertagen um 13 Uhr 30 (damals hiess es noch 1 Uhr 30) ein zusätzliches Zugspaar eingelegt. Die einzige Kreuzungsmöglichkeit der zunächst eingleisigen Strecke bestand im Bahnhof Dietikon. Der Fahrpreis betrug von Zürich bis Baden 80 Rappen in der «III. Classe», weitere Taxbeispiele finden sich in dem auf Seite 35 abgedruckten Tarif.

Die erste Bahn hatte ein Anlagekapital von 4,5 Millionen Franken, das bei namhaften Bankinstituten in ganz Europa zur Zeichnung aufgelegt wurde. Das Betriebspersonal der damaligen Nordbahn bestand aus rund 70 Mitarbeitern. Nur der grosszügigen Trassierung, die nirgends Radien unter 600 m vorsah, ist es zu verdanken, dass zumindest zwischen Zürich und Killwangen heute noch weitgehend auf dem alten Planum gefahren wird. 75 % der Strecke lagen in der Geraden; grössere Steigungen als vier Promille waren nicht zu bewältigen. An Kunstbauten bleiben nur die Sihlbrücke in Zürich, die Reppischbrücke in Dietikon, die Strassenbrücke gegenüber dem Kloster von Wettingen und der erwähnte Schlossbergtunnel unter der Badener Ruine «Stein» hindurch zu erwähnen. Vorsorglicherweise hatte man bereits für eine zweite Spur gesorgt, die dann 1861 nach den Streckenerweiterung nach Waldshut und Brugg-Aarau auch nachgebaut werden konnte.

Die Abfahrt der Züge vollzog sich erst nach mehreren Pfeif- und Läutesignalen. Unterwegs wurden die Fahrten durch die in regelmässigen Abständen postierten Bahnwärter mit Hornsignalen angekündigt. Die Bahnwärter hatten auch noch die Schranken bei den Bahnübergängen zu schliessen.

Bauten im Zusammenhang mit der N 1 und N 20

Im Jahre 1973 begannen im Limmattal die Arbeiten für die Autobahn N1 (Bern-Zürich). Die Anlagen der Bundesbahnen blieben von den Auswirkungen nicht verschont. So musste zwischen den Bahnhöfen Dietikon und Killwangen-Spreitenbach der Zubringer «Mutschellenstrasse» unter der doppelspurigen Eisenbahn hindurch gebaut werden. Zu dieser Zeit befand sich der Rangierbahnhof Limmattal erst in der Planungsphase. Die zahlreichen Industriebauten hatten die schönen Landwirtschaftsgebiete noch nicht verdrängt. Zwischen der Bahn und der Landstrasse wurde auf privater Basis sogar noch ein idyllischer Flugplatz für Motor- und Segelflugzeuge betrieben, der sich trotz später einsetzenden Erdbewegungen noch lange zu halten vermochte.

Doch zurück zum Bau der Mutschellenstrasse. Die Baugrube sollte ursprünglich mit sogenannten Hilfsbrücken in Langsamfahrt überquert werden. Dies hätte jedoch für die damals mit 125 km/h fahrenden Züge untragbar grosse Fahrzeitverluste ergeben. Da wegen der EXPO 1964 in Lausanne zahlreiche Extrazüge und Doppelführungen zu erwarten waren, konnte die Bahn ihre Einwände erfolgreich durchsetzen. Dem Strassenbau standen offenbar genügend Geldmittel zur Verfügung, sodass die Züge eine die Baustelle weit umfahrende Umleitung mit der vollen Geschwindigkeit befahren konnten.

Diese Umfahrungsstrecke kam 1964 rechtzeitig zum Beginn der EXPO in Betrieb. Der nahegelegene Flugplatz war dadurch nur geringfügig beeinflusst und erhielt zusätzliche Sicherheitsmassnahmen auferlegt. Der Baubeginn der Unterführung verzögerte sich dann allerdings bis ins Jahr 1966, weil inzwischen auch hier die Finanzierung beschnitten wurde.

Der Bau der N 20 zwischen Schlieren und Dietikon beeinflusste später den Bahnbetrieb ebenfalls wenig. Trotz provisorischen Bauten konnte hier ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen gefahren werden.

Die Abstimmung über die U-Bahn Zürich

Schon nach dem Zweiten Weltkrieg veranlassten die Bevölkerungszunahme, die Steigerung des Motorisierungsgrades und die wachsende Überlastung der Strassen die Stadt Zürich zu einem grundsätzlichen Überdenken der massgebenden Verkehrskonzepte. Expertengruppen empfahlen streckenweise unterirdische Führung der Strassenbahn im Stadtzentrum. Nach der Ablehnung eines Tiefbahnprojektes durch die Stimmberechtigten (1. April 1962) war man sich klar, dass die Verkehrsprobleme nur auf regionaler und kantonaler Ebene gelöst werden könnten. In der engeren Region war man sich bald einig, dass Limmattal und Glattal die grössten Verkehrsdichten aufwiesen. Es wurde deshalb beschlossen, zunächst eine Strecke Kloten–Dietikon als U-Bahn auf eigenem Trasse zu bauen. Innerhalb des Stadtgebietes war eine unterirdische Linienführung vorgesehen, auf den Zweigstrecken nach Kloten und Dietikon jedoch eine oberirdische Bauweise. Diese Durchmesserlinie liess sich mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln (SBB, Strassenbahn und Busnetz) zu einem gut funktionierenden System verbinden.

Auf dem Abschnitt zwischen Stadtgrenze Zürich–Schlieren und Dietikon–Schäfflibach war die zweispurige Linienführung neben der schon bestehenden vierspurigen SBB-Strecke vorgesehen. Im Raum Schäfflibach unterquerte dann die U-Bahn die SBB, um entlang von Zürcherstrasse und Scheller-Areal in den ersten Stock des geplanten SBB-Bahnhofes einzumünden.

Die Gesamtstrecke hätte 27,521 km betragen, wovon 54 % unterirdisch geführt worden wären. Die allerdings negativ ausgegangene Volksabstimmung fand am 20. Mai 1973 statt. Das Resultat auf Kantonsgebiet war eindeutig und lautete 177 000 Ja gegen 234 000 Nein. Auch die Meinung der Stadt Dietikon war ablehnend; 3017 Ja-Stimmen standen 4006 Neinstimmen gegenüber. Als sinnvolle Vorinvestition blieb vom Scherbenhaufen die unterirdische Kaverne im Zürcher Hauptbahnhof zurück, die später für die Gleise 1 und 2 (Sihltal- und Uetliberg-Bahn) erweitert werden konnte.

Die Elektrifikation des Bahnnetzes

Kurz nach der Verstaatlichung der Hauptbahnen im Jahre 1902 wurde das Problem der Elektrifizierung aufgerollt. Man war sich damals schon bewusst, dass dem Übergang vom Dampf- zum elektrischen Betrieb eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung zukomme. Einerseits konnten in unserem Lande noch weitgehend brachliegende Wasserkräfte (die berühmte «weisse Kohle») ausgenützt werden, während andererseits die ausländische Kohle auf langen Transportwegen herbeigeschafft werden musste.

Eine vom Eisenbahndepartement, den Bundesbahnen und der Elektroindustrie eingesetzte Kommission erstattete 1912 einen Sonderbericht über die Elektrifizierung der Schweizerischen Bahnen mit besonderer Berücksichtigung der ehemals separaten Gotthardbahnstrecke. Man kam zum Schluss, dass der elektrische Vollbahnbetrieb technisch möglich und auf vielen Linien sogar wirtschaftlich sei. Empfohlen wurde der Betrieb mit Einphasen-Wechselstrom von ungefähr 15 Perioden (später waren es 16 2/3 Hertz) und einer Fahrdrahtspannung von 15 000 Volt. Diese Stromart sei zweckmässig direkt in den Wasserkraftwerken zu erzeugen.

Gestützt auf dieses Gutachten fasste der Verwaltungsrat der SBB im Jahre 1913 den Beschluss, die Elektrifizierung der Gotthardlinie zwischen Erstfeld und Bellinzona auszuführen und bewilligte dafür einen Kredit von 38 Millio-

nen Franken. Ein eigentliches Konzept für die Elektrifizierung des Gesamtnetzes wurde damals noch nicht aufgestellt. Dies sollte später mit Rücksicht auf den erheblichen Kapitalbedarf auf dem natürlichen Wege der Entwicklung erreicht werden.

Die Gotthardstrecke wurde wegen des grossen Transitverkehrs, der starken Steigungen und der Rauchbelästigung in den vielen Tunnels bevorzugt ausgewählt. 1914 sollte mit den Bauarbeiten begonnen werden. Der gerade ausbrechende Weltkrieg verzögerte jedoch die Arbeiten um zwei Jahre. Gerade während der Kriegsjahre zeigte sich die Bedeutung des elektrischen Bahnbetriebes, da die Kohle immer schwerer zu beschaffen war und erst noch massiven Preissteigerungen unterlag. Nicht zuletzt aus diesen Gründen wurde 1918 ein Programm für die Elektrifizierung weiterer Teile des SBB-Netzes aufgestellt.

Im September 1920 konnte das Kraftwerk Ritom den Betrieb aufnehmen. Aus Sicherheitsgründen wurde wegen den durch den Dampfbetrieb verursachten Überschlügen auf den verrosteten Isolatoren anfänglich nur die halbe Spannungszahl eingespiessen. In rascher Folge kamen weitere Strecken unter den Fahrdrabt, sodass am 28. Mai 1922, fast genau 40 Jahre nach der Eröffnung der Gotthardbahn, der durchgehende elektrische Betrieb auf der 225 km langen Strecke Luzern-Chiasso aufgenommen wurde.

Die an den Krieg anschliessende Wirtschaftskrise prägte die Ausbauten der folgenden Jahre. Die beschleunigte Elektrifizierung der Bundesbahnen kam als Investition für Industrie und Gewerbe sowie zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit gerade richtig. Da es sich um eigentliche Notstandsarbeiten handelte, bewilligte die Bundesversammlung einen Unterstützungsbeitrag von 60 Millionen Franken.

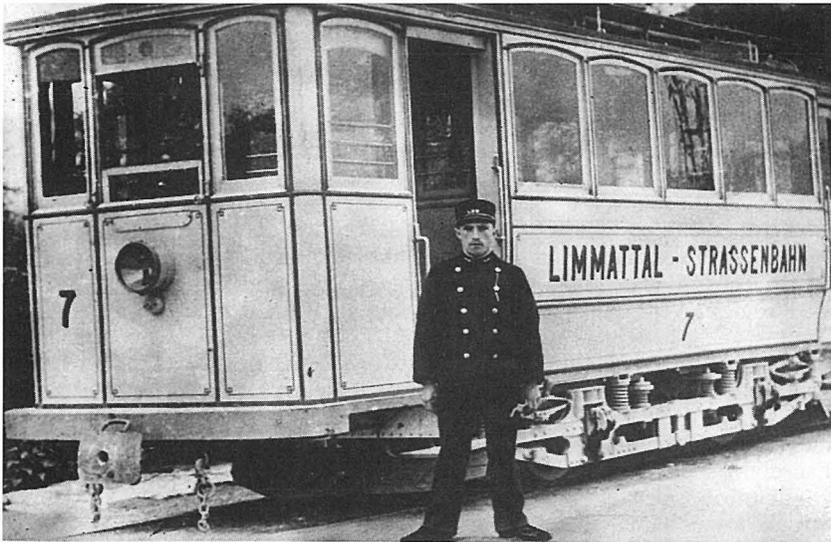
Das Programm für die Elektrifizierung der Hauptlinien sah zwischen Zürich und Olten die Jahre 1923 und 1924 vor. Im Januar 1925 konnten diese 64 Kilometer ebenfalls elektrisch befahren werden. Damit war für Dietikon die enorme Rauchbelästigung fast zu Ende.

Mangels elektrischer Lokomotiven war jedoch immer noch vereinzelt mit Dampfbetrieb im Güterzugs- und Rangierdienst zu rechnen. Auf einzelnen Nebenstrecken, wie beispielsweise nach Niederweningen, verkehrten ebenfalls noch regelmässig Dampflokomotiven bis zum Jahre 1960. Im Rangierdienst überlebte der Dampfbetrieb nochmals fünf Jahre länger, bis dann auf Ende 1965 das endgültige «Aus» kam. Damit hörte die glorreiche Epoche, die zeitweise über 1600 Exemplare umfasste, der Vergangenheit an.

Heute kommen die wenigen erhaltenen Dampfzuger nur noch für historische oder nostalgische Extrafahrten zum Einsatz. Besonders im August 1997 wird ein «Spanisch-Brötli-Zug» auf der ersten Bahnstrecke der Schweiz eingesetzt und dabei auch die einzige Ausweichstelle von 1847, nämlich den Bahnhof Dietikon, berühren.

1900–1928: Dietikon als Endstation des Trambetriebes

Wer erinnert sich heute noch daran, dass fast 30 Jahre lang Dietikon zum Endpunkt des Zürcher Tramnetzes gezählt werden konnte? Die Limmattal-Strassenbahn, abgekürzt LSB und liebevoll «Lisebethli» genannt, wurde am 20. Dezember 1900 mit Gratisfahrten für die Schulkinder eröffnet. Ein Projekt für eine noch bis Baden weiter zu führende Strassenbahn existierte schon seit 1893; die Konzession der LSB wurde 1897 erteilt. Stark interessiert und an der Finanzierung beteiligt waren die Brauerei Dietikon und die Badener Firma



Brown, Boveri (BBC). Diese benützte gerne die Gelegenheit, in nächster Nähe eine elektrisch betriebene Überlandbahn zu erstellen.

Nach der ersten Bestellung sollten acht Motor- und fünf Anhängewagen geliefert werden. Für den Wagenbau zeichnete die Firma Geissberger Schlieren (woraus später die Wagenfabrik hervorging); der elektrische Einbau wurde von BBC Baden übernommen. Schon während der Ausführung entschied man sich für die zusätzliche Umrüstung eines Anhängers zum Motorwagen. Der relativ dichte Fahrplanbetrieb in 12- oder 24-Minuten-Folge verlangte schon bald ein weiteres Fahrzeug, so dass nochmals ein Motorwagen mit Nr. 10 umgebaut wurde. Die Fahrzeuge mit cremefarbigem Anstrich waren beim Publikum offensichtlich sehr beliebt.

Weniger zufriedenstellend waren allerdings die Laufeigenschaften, denn bei acht Meter Fahrzeuglänge erwies sich der Achsstand von 1,66 m als zu klein und ergab häufige Schlingerbewegungen. Die Distanz zwischen den beiden Achsen wurde um 1903 auf 220 cm, ab 1913 nochmals auf 280 cm vergrössert. Ein Motorwagen der LSB ist – auf dem Umweg über die Bahn Martigny–Châtelard, wo er als Rangierfahrzeug diente – glücklicherweise beim Trammuseum Zürich erhalten geblieben.

Bei der Betriebseröffnung der LSB erhoffte man sich auch grössere Gütertransporte. Es wurden vier offene Güter-, Material- und Salzwagen beschafft sowie ein zweiachsiger, selbstfahrender Gütertriebswagen Ke 2/2 Nr. 1, der jedoch später seiner Motoren beraubt und als Dienstwagen verwendet wurde. Dazu kam ein Postwagen mit eigenem Briefeinwurf. Zwei Privatwagen der Firma Löwenbräu Dietikon ergänzten den Bestand; sie blieben bis 1925 in Betrieb und wurden oft (nach Wegfall des separaten Gütertriebfahrzeuges) einfach den fahrplanmässigen Tramwagen mitgegeben.

1910 wurde ein Sprengwagen zur Bekämpfung der Staubplage angeschafft. Die Finanzlage der LSB liess indessen nur ratenweise Zahlungen zu, welche grösstenteils durch die betroffenen Gemeinden und – man höre und staune – durch den Automobilclub der Schweiz (ACS) übernommen wurden.

Das überwiegend einspurige Gleis wurde der damaligen Regel entsprechend in Strassenlage verlegt. Dies erwies sich bald als unbefriedigend und verursachte durch dauernde Reparatur- und Kramparbeiten immer wieder grosse Unterhaltskosten. Ein weiteres Hindernis waren die Gleisquerungen mit der Nordostbahn (spätere SBB). Diese verlangte, dass Tramwagen nur leer über die Vollbahnkreuzungen fahren durften. Für die Trampassagiere bedeutete dies ein zusätzliches Umsteigen bei der Thalwiler Linie (ab 1927 Seebahn-Einschnitt), in Altstetten (ab 1905 Unterführung) und für die Zweiglinie der LSB nach Weiningen auch noch in Schlieren.

Die LSB-Tramverbindungen nach Schlieren und Dietikon wurden am 7. April 1901 erweitert durch die Strecke Schlieren–Unterengstringen–Weiningen, wobei die Limmat auf einer separaten Eisenbrücke überquert wurde. Zwischen 1912 und 1928 bestand in Dietikon sogar eine Gleisverbindung mit der Bremgarten-Dietikon-Bahn, welche einerseits zum Austausch des Rollmaterials mit der Wagenfabrik Schlieren diente, andererseits aber auch für durchlaufende Theater-Extrazüge Zürich-Bremgarten genutzt werden konnte. Damit war aber auch die grösste Ausdehnung des weiträumigen Zürcher Meterspur-Schienennetzes erreicht, welches in Kempten bei Wetzikon begann, über die Wetzikon-Meilen- und Uster-Oetwil-Bahnen Esslingen berührte und dann über die Forchbahn sowie das städtische Tramnetz bis Dietikon und sogar Wohlen führte.

Schon 1917 wurden in Dietikon Fahrplanprobleme, hervorgerufen durch enge Strassenverhältnisse, bekannt. Die Strecke zwischen Löwenplatz und Krone wurde aufgegeben. Die Glanzzeit der LSB war offenbar schon vorbei. Trotzdem konnten im Kriegsjahr 1918 fast zwei Millionen Fahrgäste gezählt werden, was die Ausschüttung einer Dividende von 4,5 % erlaubte. Vermutlich hat der durch die Kohlenknappheit reduzierte SBB-Fahrplan zu diesem guten Resultat beigetragen.

Im November 1927 musste die Aufsichtsbehörde auf dem Streckenabschnitt zwischen Schlieren und Dietikon die Maximalgeschwindigkeit von 25 auf 10 km/h empfindlich herabsetzen. 1928 wurde dann der Trambetrieb auf diesem Teilstück wegen schlechtem Schienenzustand eingestellt. Zunächst vorübergehend, dann aber definitiv besorgten gemietete Autobusse den öffentlichen Personentransport. Im Jahre 1931 erlitt der Abschnitt Schlieren-Weiningen das gleiche Schicksal.

Das Streckennetz der LSB war 12 km lang und existierte vom 20. Dezember 1900 bis zum 1. Mai 1931. Auf diesen Zeitpunkt übernahm die Städtische Strassenbahn Zürich (StStZ) die Aktienmehrheit, und die Geschichte der LSB war damit beendet. Die StStZ wurde 1950 durch Namensänderung zu den heute noch bekannten «VBZ». Noch aus dem letzten vollen Betriebsjahr (1930) wurden 1,5 Millionen Passagiere gemeldet. Eine weitere Verkürzung der Tramstrecken erfolgte im Jahre 1956, als der Endpunkt der Linie 2 von Schlieren zum Farbhof zurückverlegt wurde. Seither besorgen die Trolleybusse der Linie 31 die Verbindung zwischen Schlieren und Zürich.

Quellenverzeichnis:

- | | |
|------------------------|--|
| SBB Kreisdirektion III | Renovation der Bahnhöfe Zürich, Dietikon und Baden, 1980 |
| Paul Fischer | Die Spanischbrötlibahn, Baden-Verlag 1991 |
| Trüb/Balen/Kamm | Ein Jahrhundert Zürcher Strassenbahn, 1982 |

Die übrigen Bahnhöfe im Limmattal

Ruedi Wanner

Zürich erhielt den heutigen, zweiten Hauptbahnhof in den Jahren 1865 – 1871. Als Architekt zeichnete Johann Friedrich Wanner (1830-1903), der sich bei der damaligen Nordostbahn vom Zeichner zum Chefarchitekten hocharbeitete. Dazwischen war er kurz (1860/61) Zürcher Stadtbaumeister. Von da an zeichnete er praktisch im Alleingang für die Hochbauten der Bahn im Gebiet der NOB. Der verfügbare Platz hemmt die Schilderung aller späteren Erweiterungen; immerhin bemüht man sich seit 1990, die ursprünglich überbelegte Haupthalle wieder auszuräumen und auf das Jubiläum von 1997 hin wieder in seiner ursprünglichen Grösse herzustellen.

Zürich-Altstetten erhielt 1847 sein erstes «Wachthaus», wo auch die Billette gelöst wurden. Zum Schutz der Reisenden folgte ein «gedecktes Trottoir», welches wir heute als einfaches Perrondach bezeichnen würden. Im Jahre 1864 wurde Altstetten durch den Bau der Linie nach Affoltern–Zug–Luzern zum Inselbahnhof. Der Neubau aus Sichtbeton von 1968 erhielt zwar seinerzeit die städtische Auszeichnung «für gute Bauten», verursacht aber trotzdem heute grosse Sanierungsprobleme.

Schlieren erhielt im gleichen Jahr 1867 wie Dietikon seinen Neubau. Hier konnte 1921 ein Erweiterungsprojekt realisiert werden, das neben vergrösserten Betriebsräumen auch sechs Wohnungen umfasst.

Zwischen Schlieren und Dietikon ist bei Redaktionsschluss die Haltestelle **Glanzenberg** geplant, welche zusätzliche Verbindungen für das Quartier «Schönenwerd» anbietet. Das kantonale Projekt bildet Bestandteil der sogenannten «Zweiten Teilergänzungen» der S-Bahn Zürich. Ein eigentliches Bahnhofgebäude ist auf dieser – personell nicht besetzten – Station nicht vorgesehen (siehe separates Kapitel).

Auf die verschiedenen Bahnhöfe in **Dietikon** wird in einem separaten Kapitel eingegangen.

Spreitenbach blieb bis jetzt ohne SBB-Haltestelle. Zwar wurden beim Bau des Rangierbahnhofes gewisse Vorleistungen ausgeführt, jedoch nie in Betrieb genommen. Es handelt sich um ein vorbereitetes Planum, eine Fussgängerbrücke auf der Höhe des Tivoli-Einkaufszentrums als Zubringer und eine Treppe, die zwischen Eisenbahn und Autobahn heute ins Nichts führt.

Es lässt sich nicht mit Sicherheit ermitteln, ob vor dem Bau des Rangierbahnhofes gewisse Versprechungen in Richtung Haltestelle gemacht wurden. Auf alten Projekten des Rangierbahnhofes, dessen Vorstudien übrigens bis in die fünfziger Jahre zurückreichen, ist sie jedenfalls eingezeichnet. Vor Inbetriebnahme der S-Bahn und bei den Planungsarbeiten zum dritten und vierten Streckengleis musste man sich die Frage nach einer Haltestelle auf kommunaler und kantonaler Ebene noch ein letztes Mal stellen. Mit Rücksicht auf die lange Distanz zum Dorfkern, das an der Peripherie gelegene Einzugsgebiet und die heute bereits optimale Erschliessung durch Buslinien verzichtete man definitiv auf den Bau. So hat sich – gerade im Vergleich zu Dietikon – der spürbare, jedoch ungeschriebene Widerwillen der damaligen Spreitenbacher Bevölkerung gegen das Projekt der Spanischbrötlibahn in anderer Form bis heute erhalten.

Weiter limmatabwärts folgt **Killwangen-Spreitenbach**, das innerhalb weniger Jahrzehnte den Schritt von der einfachen Landstation zum modernen Knotenpunkt erlebt hat. Ursprünglich waren im Zeitalter der Spanischbrötlibahn

auf Aargauer Boden zwischen Dietikon und Baden überhaupt keine Halte vorgesehen. Dies mag mit der wenig kooperativen, ja sogar ablehnenden Haltung von Volk und Behörden gegenüber der «Zürcher Bahngesellschaft» zusammenhängen, denn die Bahn führte sozusagen in weitem Bogen um die Siedlungen herum. Allerdings bemühte sich Killwangen schon kurz nach der Eröffnung dennoch um eine «Haltestelle beim dortigen Wächterhaus». Dem Gesuch wurde auf den 1. Februar 1848 entsprochen; der Doppelname «Killwangen-Spreitenbach» erscheint indessen erst seit 1912 in den Fahrplänen. Im Jahre 1876 ersetzte auch hier die Nordostbahn das ursprüngliche «Wachthaus» durch ein normiertes Stationsgebäude, welches fast 100 Jahre lang in Betrieb blieb und 1972 durch den heutigen Betonkubus abgelöst wurde. Hier sind ebenfalls sechs Wohnungen vermietet.

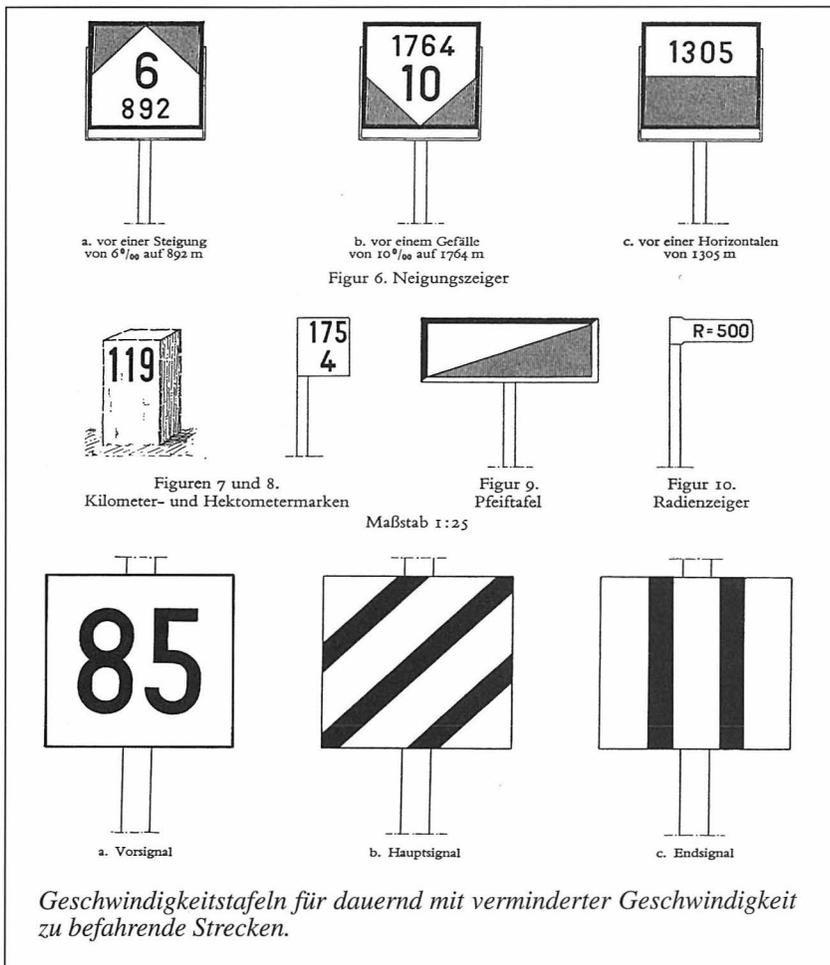
Neuenhof wurde lange von der Bahnlinie durchfahren, ohne Nutzen für die Bevölkerung. Zum Einsteigen musste man entweder nach Killwangen, Wettingen oder (mit der Busverbindung) nach Baden gelangen. Dank je hälftiger Finanzierung von Kanton und Gemeinde halten seit dem 29. Mai 1990 hier alle 30 Minuten die Züge der S-Bahn; die Akzeptanz der Bevölkerung ist erfreulich gut, auch wenn die Haltestelle mit ihren zwei Perrons weder Busverbindungen noch Parkplätze aufweisen kann.

Das Bahnhofgelände von *Wettingen* wurde erst in den Jahren 1876/77 erschlossen, als die sich konkurrenzierenden Linien von Bülach-Niederglatt (Nordostbahn) und Winterthur-Seebach sowie deren Fortsetzung Richtung Lenzburg-Zofingen (Nationalbahn) in Betrieb kamen. Dies führte zum Bau der beiden Limmatbrücken, die obere zwei-, die untere sogar dreispurig ausgeführt ist. Auch wenn die Gleisanlage vor 80 Jahren erweitert (und seither wiederum redimensioniert) wurde, ist das Gebäude immer noch im Stil der Gründerzeit erhalten geblieben. Die Remise mit ihrer Drehscheibe und anschliessenden Stumpengleisen erinnern immer noch an das Zeitalter der Dampflokomotiven, während Bekohlungsrampe und Wasserkran inzwischen abgebrochen wurden.

Über den ältesten erhaltenen Bahnhof der Schweiz, dem damaligen Endpunkt *Baden* der Spanischbrötlibahn, ist schon viel geschrieben worden. Das ursprüngliche Areal umfasste neben dem eigentlichen Aufnahmegebäude (mit zwei Dienst- oder Mietwohnungen) auch eine gedeckte Einstieghalle, zwei Remisen, ein «Waarenmagazin» und die für das Wenden der Züge nötige Gleisanlage. Bereits 1874 wurden die Seitenflügel durch querstehende Anbauten erweitert. Das 150 Jahre alte Gebäude mit seinem Uhrtürmchen kann seinen eigentlichen Zweck heute noch erfüllen, auch wenn in der Zwischenzeit zahlreiche Veränderungen erfolgten. Im Jahre 1912 wurde die hölzerne Bahnhalle abgebrochen und durch die heutigen Perrondächer ersetzt. Aus dem gleichen Jahr dürften die Unterführungen stammen. Eine nur noch auf alten Bildern sichtbare Passerelle führte vom heutigen Taxistandplatz beim Gleis 1 quer über alle Gleise, durch den Güterschuppen hindurch und erst westlich der Ladenstrasse wieder hinunter. Die grosse Badener Verkehrsranierung betraf auch den (heute zweistöckigen) Bahnhofvorplatz und die Gleisanlage samt neuem Tunnel nach Wettingen. Ferner wurden in den Jahren 1986-72 die Verkaufsräume in das Untergeschoss «Metro-Shop» ausgelagert. Zur Zeit werden von Stadt, Kanton und SBB zahlreiche aufwendige Projekte wie Erhöhung der Perronten, Ausbau der RVBW-Abfahrtsplätze, Abbruch des Güterschuppens und die Erstellung eines weiteren Perrons für zunehmenden Regionalzugsverkehr

bearbeitet, die alle irgendwie miteinander verknüpft sind. Ein Baubeginn ist vor Abschluss der Jubiläumsfeierlichkeiten im August 1997 kaum zu erwarten. Das historische Gebäude von 1847 wird in jedem Falle in seiner eigentlichen Funktion erhalten bleiben. Ein Abbruch, wie er anlässlich der Badenfahrt von 1972 unmittelbar zu erwarten war, steht nicht mehr zur Diskussion.

Als nächster und letzter Bahnhof im eigentlichen Limmattal wäre noch Turgi zu erwähnen. Das eindruckliche Gebäude aus der Blütezeit der Nordostbahn entstand im Jahre 1859 im Zusammenhang mit der Streckeneröffnung nach Koblenz-Waldshut. Der vollständige Umbau der Bahnanlagen bedingte im Mai 1996 den Abbruch des überdimensionierten Aufnahmegebäudes und den Ersatz durch ein eingeschossiges, rundes Verkaufs- und Betriebslokal. Auch die beiden klassischen Stellwerkhäuschen von 1916 mussten den Ausbauten weichen. Solche sogenannte Wärterstellwerke (mit zentraler Freigabe im «Befehlsstellwerk») waren seinerzeit im ganzen Limmattal anzutreffen, wobei Schlieren und Dietikon je eines, Wettingen, Baden und Turgi jedoch je zwei aufwiesen.



Die Zürcher-S-Bahn im Limmattal

von Theodor Fischbach

Der Dietikoner Bahnhofsvorstand versucht mit seinem Aufsatz über die Zürcher S-Bahn im Limmattal von der Spanisch Brötlbahn auf die heutige moderne Bahn «umzusteigen».

Eröffnung

Am 27. Mai 1990 begann für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich ein neues Zeitalter. An diesem Tag nahm die Zürcher S-Bahn, die als ein Werk der Superlative gefeiert wurde, ihren Betrieb auf. Die Geburt eines neuen milliardenschweren öffentlichen Verkehrsmittels war damit gelungen, die Bewährungsprobe im Alltag stand noch bevor.

Ab diesem Zeitpunkt heissen die Regionalzüge im Limmattal S-Bahn-Züge. Die Regionalzugslinie Brugg–Zürich wurde bis Winterthur verlängert und erhielt den Namen S 12, während die Züge der Bremgarten-Dietikon-Bahn auf ihrer Strecke zwischen Dietikon–Bremgarten–Wohlen als S 17 in das Liniennetz der Zürcher S-Bahn aufgenommen wurden.

Im Jahre 1993 kam dann noch die neue Linie S 3 Wetzikon–Effretikon–Stadelhofen–Zürich Hauptbahnhof–Dietikon dazu.

Aber auch die städtischen und lokalen Busbetriebe liessen sich in den S-Bahn-Betrieb integrieren.

Damit alle Verkehrsträger im Kanton Zürich und den angrenzenden Gebieten betrieblich und kommerziell reibungslos funktionieren können, wurde der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) gegründet.

Zürcher S-Bahn und Verkehrsverbund brachten den öffentlichen Verkehr einen wesentlichen Schritt vorwärts und gleichzeitig die Gemeinden des Kantons «näher» zusammen.

Ganz in diesem Gedanken standen die Einweihungsfeiern unter dem Motto «Gemeinden besuchen Gemeinden». Wie in den übrigen Gebieten des Kantons, trafen sich im Mai 1990 in Dietikon die Behördenvertreter und Politiker der Anliegergemeinden der neuen S-Bahn-Linie S 12, die von Seuzach über Winterthur–Stettbach–Zürich–Schlieren nach Dietikon führt. In einer kurzen Ansprache begrüsst der damalige Dietiker Stadtpräsident Markus Notter die Anwesenden und betonte die Wichtigkeit von Bahnlinien für Dietikon heute wie auch schon in früheren Zeiten. Der Stadtpräsident gab seiner Hoffnung Ausdruck, dass sich die Beziehungen zwischen den Gemeinden der S 12 vertiefen und gegenseitige Besuche sich institutionalisieren mögen. Miteinbezogen in diese Festivitäten war auch die in das S-Bahn-Konzept integrierte Bremgarten-Dietikon-Bahn. Die Feierlichkeiten fanden nämlich bei der Kaffeerösterei Ferrari statt. Um dorthin zu gelangen, benützte die Gästeschar ab dem Bahnhof Dietikon die BD bis zur Station Bergfrieden.

Baugeschichte

Für den Betrieb der S-Bahn Zürich bedurfte es zweier Grundvoraussetzungen. Die Durchstossung des Zürcher Sackbahnhofes und der Bau des Zürichbergtunnels. Mit diesen zwei «Stützen» – als das Herzstück der Zürcher S-Bahn bezeichnet – ermöglichten nur 12 neue Streckenkilometer den Aufbau eines Netzes von 380 Kilometern.



Die S-Bahn lässt sich nicht denken ohne die Idee einer Zürcher U-Bahn. Bereits 1949 reichte ein Initiativ-Komitee für eine Untergrundbahn in Zürich ein Konzessionsgesuch für den Betrieb auf einem 107 Kilometer langen Streckennetz ein. 1959 erfolgte ein weiterer Anlauf, dem der Stimmbürger 1960 die Gefolgschaft versagte.

Noch gut in Erinnerung dürfte die Abstimmung von 1973 sein. Bei sehr hoher Beteiligung lehnte der Souverän eine U- und S-Bahn-Vorlage klar ab. Hauptsächlich an der U-Bahn hatte sich eine heftige siedlungs- und gesellschaftspolitische Auseinandersetzung entzündet.

Das Konzept der S-Bahn wurde dann von der U-Bahn losgelöst und begab sich auf eine erfolgreiche Fahrt. 1978 bildete die Errichtung eines Verkehrsfonds für die zukünftige S-Bahn das finanzielle Fundament Am 29. November 1981 genehmigten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zürich die S-Bahn-Vorlage mit einem Kredit von 523 Millionen Franken mit rund 210 000 Ja zu 75 000 Nein. Kein einziger Bezirk und kein Zürcher Stadtkreis hatten sich gegen diesen Kredit ausgesprochen.

Am 17. März 1983 wurde durch den damaligen Zürcher «Verkehrsminister», Regierungsrat Künzi, der Grundstein zur Zürcher S-Bahn errichtet. Mit den Bauarbeiten konnte begonnen werden. Ab da begann eine gigantische Wühl-, Aus-, Über- und Umbauerei innerhalb und ausserhalb Zürichs. Das S-Bahn Werk zählt zu den grössten öffentlichen Bauvorhaben der Schweiz in neuerer Zeit.

Das Netz der Zürcher S-Bahn wurde auf den bestehenden Nahverkehrsnetzen aufgebaut. Mit dem SBB-Slogan «Mit zwei Prozent mehr Bahn fast 100 Prozent mehr Zug» nahm man das Werk in Angriff. Die Lösung einer Integration der S-Bahn ins bestehende Bahnnetz war zwar anspruchsvoll, aber – im Vergleich zur völligen Neutrassierung – ungleich wirtschaftlicher.

Deshalb konnte auch im Limmattal das S-Bahn-Netz ohne grössere bauliche Veränderungen in Betrieb genommen werden. Es muss allerdings erwähnt werden, dass die SBB die Voraussetzungen für den S-Bahn-Betrieb im Limmattal mit dem Ausbau der Bahnhöfe zwischen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach sowie mit dem Streckenausbau auf vier Spuren zwischen Zürich Altstetten und Dietikon, in den 70er Jahren schufen.

Auf der Neubaustrecke, die durch den Zürichbergtunnel das obere Glattal direkt mit dem unteren Zürichseeraum verbindet, prägen drei Bahnhöfe die Linie.

Im **Zürcher Hauptbahnhof** verwirklichen die vier Gleise unter der Museumsstrasse die alte Idee, den Hauptbahnhof zum Durchgangsbahnhof zu machen. Dies ermöglicht neue Direktverbindungen zwischen verschiedenen Regionen im ganzen Kantonsgebiet. Attraktiv für die Limmattaler: eine 20-minütige Fahrt von Dietikon nach Stadelhofen zum Besuch des Opernhauses.

Der **Bahnhof Stadelhofen** hatte mit der Aufnahme des S-Bahn-Betriebes viermal mehr Züge aufzunehmen und entwickelte sich zu einer sehr stark frequentierten innerstädtischen Verkehrsdrehscheibe. Die architektonische und städtebauliche Gestaltung entspricht deshalb der Bedeutung dieser Anlage und ist Ausdruck einer selbstbewussten neuen Bahnhofkultur. Das historische Aufnahmegebäude blieb erhalten.

Der **Bahnhof Stettbach** an der Grenze von Stadt und Agglomeration verknüpft die S-Bahn mit den städtischen Verkehrsunternehmen von Zürich und Dübendorf und dem privaten Zubringer. Die Station liegt unterirdisch.

Siedlungspolitische Überlegungen führten zu zusätzlichen Projekten, die als Teilergänzungen in den weiteren Ausbau der S-Bahn Zürich aufgenommen wurden. Beispiele für das Limmattal sind der Bau der Station Glanzenberg, zwischen 1997 und dem Jahr 2000 vorgesehen, und die Verlängerung der S 3 von Dietikon bis Lenzburg, nicht vor dem Jahre 2001 realisierbar.

Neubauten und Anpassungen

Haltestelle Neuenhof

Mit der Eröffnung der S-Bahn am 27. Mai 1990 begann auch für die Limmattaler Gemeinde Neuenhof das Bahnzeitalter. Obschon im Kanton Aargau gelegen, durch die S-Bahn Linie S12, die bis Brugg führt, aber erschlossen, erhielt die Gemeinde von der S-Bahnprojektleitung 1987 grünes Licht für den Bau einer Haltestelle. Diesem Zugeständnis gingen langjährige Versuche der Neuenhofer voraus, zu einem eigenen Bahnhof zu kommen.

Bei der Eröffnung der Bahn im Jahre 1847 fiel es niemandem in Neuenhof ein, sich für einen eigenen Bahnhof einzusetzen. Konkrete Vorstösse dafür wurden in den Jahren 1927, dann 1944 und 1969 unternommen, um zu einem eigenen Bahnhof zu kommen. Keinem dieser Vorstösse war Erfolg beschieden. Das S-Bahn-Projekt brachte den Stein wieder ins Rollen. Das Gemeindeparlament überwies eine Motion, die den Gemeinderat beauftragte, sich bei der Regionalplanungsgruppe Baden-Wettingen, beim Kanton Aargau und bei den SBB für eine Haltestelle Neuenhof stark zu machen. Diese Bemühungen trugen Früchte, der Anschluss an das Bahnnetz gelang. Die Kosten für die Haltestelle Neuenhof betragen Fr. 7 757 000. Der Kanton Aargau und die Gemeinde Neuenhof bezahlten je Fr. 3 878 500. Am 26. Mai 1990 nahmen die Neuenhofer mit einem Volksfest «ihren Bahnhof» in Betrieb.

Bremgarten-Dietikon-Bahn

Auch die Bremgarten-Dietikon-Bahn konnte am 27. Mai 1990 als S 17 den Anschluss an das S-Bahn-Netz schaffen.

Allerdings, der Eintritt in den Zürcher Verkehrsverbund bleibt der BD – wenigstens für den «Aargauer Teil» – vorderhand noch verwehrt. Die politischen Voraussetzungen dazu konnten die beteiligten Kantone Aargau und Zürich bis jetzt nicht schaffen. Einzig die BD-Haltestellen Reppisshof, Stoffelbach und Bergfrieden, die auf Zürcher Kantonsgebiet liegen, sind voll in den Tarifverbund eingeschlossen.

Ziel der BD war, bis zur Eröffnung der Zürcher S-Bahn mit baulichen und betriebstechnischen Massnahmen die Aufnahme des Halbstundentaktes Bremgarten–Dietikon – in Spitzzeiten sogar den Viertelstundentakt – zu erreichen. Die BD wurde damit ein vollwertiger S-Bahn-Ast.

Seit dem 12. September 1988 wurde gebaut. Den Anfang machte der Abbruch der Remise in Dietikon. Anschliessend wurde der Haltepunkt in Dietikon neu erstellt. Dazu kamen die neuen Haltestellen Dietikon Stoffelbach, Rudolfstetten Hofacker und Zufikon Hammergut. Der Bahnhof Bremgarten erhielt eine neue Sicherungsanlage. Ab dort werden alle elektrisch angetriebenen Weichen und Signale auf dem ganzen Netz ferngesteuert.

Mit der Eröffnung der S-Bahn-Linie 17 im Mai 1990 war aber der Ausbau der BD-Anlagen nicht abgeschlossen. Es folgten der Ausbau der Stationsanlage auf dem Mutschellen (Berikon-Widen) und der Bau der Doppelspur Berikon-Widen bis Rudolfstetten Hofacker. Beide Anlagen kamen 1995 in Betrieb. Damit wurde die BD für die Kundschaft noch attraktiver. Laufende bauliche und betriebliche Verbesserungen werden fortgesetzt, damit die BD als moderne Bahn ins Jahr 2000 einfahren kann.

Am 15. Februar 1993 verkehrte erstmals eine der fünf neu erworbenen Zugskompositionen – ein Niederflurzug mit 100 Sitzplätzen. Seine «Jungfernfahrt» wurde zu Ehren des damaligen Skiweltmeisters Urs Lehmann von Dietikon nach seinem Wohnort Rudolfstetten durchgeführt.

Bei der Bestellung dieser Fahrzeuge – ein Novum in der Schweiz – haben drei Privatbahnen zusammengespannt und nutzten die Vorteile, welche eine Grossbestellung mit sich bringt. Die Investitionen machten für die BD 24 Millionen Franken aus.

Die übrigen Bahnhöfe im Limmattal

Die Bahnhöfe Zürich Altstetten, Schlieren, Dietikon und Killwangen-Spreitenbach wurden bereits in den 70er Jahren ausgebaut und erhielten teilweise neue Aufnahmegebäude. Für den S-Bahn-Betrieb war deshalb nur noch ein wenig Kosmetik nötig. So wurden in Schlieren und Killwangen-Spreitenbach die Perronkanten auf die S-Bahn-Norm 55 cm angepasst, für Dietikon ist das im Jahr 1998 vorgesehen.

Ein weiterer Bahnhof im Limmattal, der Bahnhof Turgi, wird zur Zeit vollkommen umgebaut. Die seinerzeit als «Inselbahnhof» konzipierte Anlage wurde abgerissen und wird durch ein modernes Bahnhofgebäude und eine mit der neuesten Technik versehenen Anlage neu erstellt.

Für den Ausbau des ältesten Bahnhofes in der Schweiz, Baden, bestehen Ausbaupläne. Mit dem Umbau soll im Herbst 1997 begonnen werden.

In Wettingen wurden die Perrons auf die S-Bahn-Norm von 55 cm erhöht.

Betriebskonzept

Im Unterschied zu vielen ausländischen Beispielen verkehrt die Zürcher S-Bahn nicht auf eigenem Trasse, sondern teilt die Anlagen mit dem Fernreise- und dem Güterverkehr. Dieser gemischte Betrieb stellt besonders hohe Anforderungen, aber die Rücksichtnahme auf Fernreise- und Güterverkehr bedeutet auch eine Chance. Die S-Bahn ist dadurch vielfältig mit dem nationalen Netz der SBB verknüpft. Aber auch auf dem S-Bahn-Netz selber bestehen gute Anschlüsse von Linie zu Linie.

Nach wie vor sind die Bahnhöfe und Fernsteuerzentralen für die Lenkung der Züge zuständig. Eine mit der modernsten Technik ausgerüstete Betriebsleitzentrale mit Sitz in Zürich regelt übergeordnet den ganzen Zugverkehr im S-Bahn-Bereich.

Damit sich die Reisenden mühelos informieren und orientieren können, wurde ein einheitlicher Textaufbau auf den Abfahrtsplakaten, beim Zugabfahrtsanzeiger und auf den Routentafeln am Zug selber eingeführt.

Mit dem Fahrplanwechsel Frühjahr 1996 wurde ein weiteres Ziel des S-Bahn-Konzeptes erreicht. Fahrzeugtechnik, ergänzte Anlagen und verbesserte Betriebsorganisation erlauben es nun, den grössten Teil der S-Bahn- und Regionalzüge ohne Zugbegleiter verkehren zu lassen.

Der Sicherheit wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt. In den unterirdischen Anlagen kommen durchdachte Sicherheitsmassnahmen zur Anwendung. Kurzblockeinrichtungen und neue Signalisationen erlauben dichte Zugsfahrten. In den Tunnels sind an kritischen Stellen Rauchgasventilatoren installiert, welche in Notfällen die Luft frisch halten. Fluchtwege führen über den Kabelkanal und Orientierungsschilder weisen die Richtung. Anrufe von Notrufsäulen und installierten Telefonen laufen direkt in die Betriebsleitzentrale.

Von der Spanischbrötlibahn zum S-Bahn-Zug

Wo Reisende einst auf Bretterbänken in offenen Wagen durchs Land tuckerten verkehren nun Doppelstockpendel.

Bis der endgültige Entscheid für die «Dostos» fiel, ging ein langer Evaluationsprozess voraus. Es wurden verschiedene ausländische Vorbilder geprüft bevor der Entscheid zugunsten einer Komposition, bestehend aus einer Lokomotive Re 4/4, zwei Mittel- und einem Steuerwagen, fiel.

Das S-Bahn-Rollmaterial

Die grosse Anzahl Passagiere verlangte nach möglichst vielen Sitzplätzen, das schnelle Anfahren und Halten nach starken und ruckfreien Motoren. Aus diesen Anforderungen sind die neuen Doppelstockzüge DPZ hervorgegangen. Eine S-Bahn-Einheit ist 100 Meter lang. Maximal fahren drei Einheiten, die mittels einer automatischen Kupplung zusammengeführt werden können. Dieser 300 Meter Länge aufweisende Zug bietet knapp 1200 Sitzplätze an.

Das technische Anforderungsprofil für die DPE verlangte kein Rütteln und Schütteln beim Fahren sondern ein komfortables Gleiten. Weiter hatte das Anfahren sanft zu erfolgen und im Wageninnern sorgt eine wohltdosierte Lüftung für den wünschbaren Fahrkomfort. Breite Türen und komfortable Einstiege sind weitere Merkmale der S-Bahn-Züge und die Aussicht vom Oberdeck vermittelt ein völlig neues Fahrgefühl. Diese in den Farben blau, grau, gelb und rot daherrollenden Doppelstockzüge der S-Bahn sind in Gemeinschaftsarbeit durch die Firmen ABB, SLM, Schindler Waggon und SIG erbaut worden.

Seit dem Fahrplanwechsel am 2. Juni 1996 verkehren die Doppelstockzüge auf sieben S-Bahn-Linien. Ab 1999 wird der Einsatz dieser Züge auf zwölf S-Bahn-Linien erweitert.

Der Zürcher Verkehrsverbund

Ein einzelnes Billett im ganzen Kanton Zürich für jedes beliebige Verkehrsunternehmen – so kennt man den Zürcher Verkehrsverbund.

Bis es so weit war, musste hart gearbeitet werden. Ziel des Zürcher Verkehrsverbundes ist es, den Reisenden zu einer erweiterten Bewegungsfreiheit zu verhelfen, insbesondere durch den Abbau der Tarifschranken zwischen den einzelnen Transportunternehmen und durch ein attraktiveres, besser aufeinander abgestimmtes Fahrplanangebot.

Im März 1988 stimmten die Zürcherinnen und Zürcher einem Verkehrsverbund im ganzen Kanton zu. Die Aufgaben dieses Verbundes sind wie folgt definiert:

- Festlegen des Verkehrsangebotes
- Vereinheitlichung der Tarife
- Finanzierung der Verkehrsunternehmen mit Beteiligung des Staates und aller Gemeinden
- Gemeinsame Werbung und Verkaufsförderung

Diese Punkte sollen zum Ziel führen, den öffentlichen Verkehr durch Leistungsverbesserungen zu einer echten Alternative zum Individualverkehr auszubauen.

Über 40 Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind seit dem 27. Mai 1990 im Zürcher Verkehrsverbund zusammengeschlossen. Folgende Limmattaler Unternehmen sind dabei: SBB, Bremgarten-Dietikon-Bahn, VBRL Verkehrsbetriebe Region Limmattal (später aufgelöst und in die VBZ integriert).

Mit dem Verkehrsverbund wurde ein Tarifsystem geschaffen, das die bisherigen Tarifstrukturen aufbrach und von Grund auf als Verbundtarif entwickelt worden ist. Die Fahrscheine sind auf sämtlichen Linien des öffentlichen Verkehrs gültig.

Der Fahrpreis wird nicht mehr wie bisher nach der in Kilometern gemessenen Fahrtlänge, sondern nach der Anzahl der durchfahrenen Zonen berechnet. Dazu wurde der ganze Kanton Zürich in 40 Tarifzonen eingeteilt.

Die Organisation des Zürcher Verkehrsverbundes ist wie folgt aufgebaut: Der Zürcher Verkehrsverbund ist eine «unselbständige Unternehmung» des Kantons Zürich. Er ist dem Budgetrecht und der parlamentarischen Kontrolle des Kantonsrates unterstellt. Führung und Aufsicht des Zürcher Verkehrsverbundes obliegen dem Verkehrsrat. Dieser umfasst neun Mitglieder und setzt sich zusammen aus einem Mitglied des Regierungsrates als Präsident und einem weiteren Vertreter des Kantons, je einem Vertreter des Bundes, der SBB, der Stadt Zürich, der Stadt Winterthur und drei Vertretern der übrigen Gemeinden des Kantons. Er ist für alle übergeordneten Belange zuständig (Angebot, Tarife und Verkauf, Finanzierung).

Rück- und Ausblick

Die S-Bahn Zürich hat sich etabliert und ist zu einem Gebrauchsartikel geworden. Die 1985 für das Jahr 2000 prognostizierten Zahlen wurden bereits Ende 1994 um 10 % übertroffen. Seit 1989 benützen 33 % mehr Fahrgäste die S-Bahn Zürich. Im Limmattal waren dies sogar 52 %.

Wie schon an anderer Stelle berichtet und auch näher behandelt, wird im Rahmen des Weiterausbaues der S-Bahn Zürich zwischen Schlieren und Dietikon die Haltestelle Glanzenberg gebaut. Der Baubeginn ist für 1997 vorgesehen, die Inbetriebnahme im Mai 2000.

Gleichzeitig mit der Revision des Eisenbahngesetzes auf den 1. Januar 1996 setzen SBB und ZVV eine Management-Organisation für die S-Bahn ein. Die S-Bahn-Organisation (SBO) wird künftig gemäss den finanziellen Vorgaben und Randbedingungen des ZVV für den Leistungsumfang, das Marketing und das finanzielle Ergebnis der S-Bahn verantwortlich zeichnen.

Es hat sich viel ereignet seit den ersten Tagen der S-Bahn Zürich und des Verkehrsverbundes. Eine Konstante der Vergangenheit war die Veränderung. Das wird auch in Zukunft so sein. Bewegung oder Veränderung ist nicht Selbstzweck sondern getragen vom Willen, die Dinge noch besser zu tun.

In diesem Sinn möge das «Jahrhundertwerk» die Fahrt ins nächste Jahrtausend mit Vollkraft bewältigen.

§. 19. Der Reisende, der im Wagen ohne Fahrbillet oder mit einem unrichtigen getroffen wird, hat das doppelte Fahrgeld bis zur Station, wo er aussteigt, oder bis zur nächsten Hauptstation gegen von dem Conducteur sogleich auszufolgende, auf den Betrag des bezahlten Fahrgeldes lautende Karten zu bezahlen, und wenn kein Platz in den Wagen mehr frei ist, diese zu verlassen. Dieß muß jedenfalls auf der nächsten Hauptstation geschehen, wo der Reisende während des Aufenthalts des Zuges so viel Zeit hat, um sich ein Fahrbillet zur Weiterfahrt zu verschaffen.

§. 33. Den Reisenden ist das Öffnen der Thüren nur im Fall eines eingetretenen besonderen Vorfalles gestattet.

§. 34. Dieselben haben sich auf ihren Sitzen ruhig zu verhalten; das Stehen in den Gängen, so lange auf den Sitzen Platz vorhanden ist, das Uebersteigen der Rücklehnen und insbesondere das Hinausliegen über die Seiten des Wagens, sowie die Arme über dieselben hinaushängen zu lassen, ist wegen der damit verbundenen Gefahr, Letzteres besonders bei einigen Brücken, streng unter sagt, ebenso das Anlehnen an den Thüren, das Heraustreten aus diesen auf den Vorplatz und die Treppen, insofern nicht in besondern Fällen das Verweilen auf dem Vorplatze einem Reisenden bewilligt wird.

Arbeitsbedingungen der Eisenbahnarbeiter während des Baus der Spanischbrötlibahn

Walter Eckert

Im Gegensatz zum Ausland hatte sich in der Schweiz bis 1845 noch kein Beruf vom Typus Eisenbahnarbeiter ausgebildet, da es sich bei der Strecke Zürich–Baden um das erste zur Ausführung gelangte Eisenbahnbauvorhaben handelte. Die meisten am Bahnbau Beschäftigten übten vorher einen anderen Beruf oder eine andere Tätigkeit aus. Man unterschied grob zwischen qualifizierten und unqualifizierten Arbeiten. Als qualifiziert galten die traditionellen Handwerksberufe, wie sie bei den Hochbauten (Bahnhöfe und Wärterhäuschen) und Kunstbauten (Brücken, Stützmauern) aber auch beim Tunnelbau (Stützvorrichtungen aus Holz, Ausmauerung) benötigt wurden.

Nichtqualifizierte Arbeiten übten die Handlanger, die Tagelöhner und die Eisenbahn-(bau)arbeiter sowie Sträflinge aus, die vorwiegend für die umfangreichen und kräfteaubenden, aber keine grossen Vorkenntnisse erfordernden Erdarbeiten eingesetzt wurden.

Heerscharen von Arbeitern

Bei Beginn der Bauarbeiten Ende April 1846 standen mindestens 500 Arbeiter, im Mai schon über 1000 Arbeiter im Einsatz. Man rechnete, dass sich diese Zahl je nach Jahreszeit und dem Fortschreiten der Expropriationen auf das Doppelte bis Dreifache erhöhen könne. Die Begründung des Unternehmers Hablützel, mit Hilfe eines Steges über die Limmat bei Würenlos liessen sich in den rechtsufrigen Gemeinden «leicht einige hundert Arbeiter» finden und der Hinweis, dass bei den Trauerfeiern für die beim Sprengunfall am Schlossberg in Baden Verunglückten um die 500 Bahnarbeiter teilgenommen haben, deuten darauf hin, dass eine Zahl zwischen 1000 und 2000 Beschäftigten als realistisch betrachtet werden kann. Der grösste Teil der Arbeiterschaft stammte aus der näheren Umgebung des jeweiligen Bauplatzes, das heisst, dass eine tägliche Rückkehr nach Hause möglich war. Von den «Fremden» waren etwa zwei Drittel Schweizer. Davon stammten rund zwei Drittel aus der Nordostschweiz, wobei der Anteil der Zürcher zwischen einem Drittel und der Hälfte schwankte. Daneben erschien eine unbekannte Anzahl Arbeiter aus dem bäuerlichen Milieu, die in der Landwirtschaft keine ausreichende Existenzgrundlage mehr fanden und schon «auf dem Weg in die Fabrik» waren. Ebenso fanden sich Bauern, die in den weniger arbeitsintensiven Zeiten mit eigenen Fuhrwerken Erde transportierten. Das neue Gebiet des Eisenbahnbaus spielte aber auch – zu einer Krisen- und Umbruchzeit – die Rolle eines Lückenbüssers, auf dem sich viele Arbeitssuchende versuchten. Dazu kam, dass die Gewohnheit der Wanderschaft noch viel stärker verwurzelt war als die neuen Werte wie Disziplin, Regelmässigkeit usw., wie sie die Fabrikarbeit verlangte. Sowohl in Altstetten wie in Baden stammte die Hälfte der erfassten Ausländer aus dem Vorarlberg und dem Tirol. Rund 40 % der Ausländer waren Deutsche, praktisch alle aus Süddeutschland. Insgesamt wurden nur 6 Italiener registriert. Damit wird die in der Fachliteratur häufig gemachte Aussage, dass beim Bau der Strecke Zürich–Baden sehr viele Italiener beteiligt waren, widerlegt. Die Organisatoren der Badenfahrt 1947 haben vermutlich eher spätere Eisenbahnprojekte, bei denen wirklich viele Italiener tätig waren, im Auge gehabt, als sie beim Umzug die Mineure vorwiegend als Italiener darstellten.

Vorindustrielle Arbeitsmethoden

Der grösste Teil der Arbeiten bestand aus Erdarbeiten, das heisst, Erdmassen mussten abgetragen, aufgeschüttet und über kürzere oder längere Distanzen bewegt werden. Der ganze Arbeitsprozess, der vollständig von Hand ausgeführt werden musste, war geprägt von vorindustriellen Arbeitsmethoden. Die wichtigsten Kleingeräte jedes einzelnen Arbeiters waren Schaufel und Hacke. Oft mussten Arbeiter, die am Bahnbau arbeiten wollten, die Werkzeuge selber mitbringen. Schaufel und Spaten genügten bei leichter Bodenart (Muttererde, Sandboden). Bei schwierigen Verhältnissen (Lehm, Ton, grober Kies) kamen Spitzhacke, Erdbeil und Schlägel und bei Vorkommen von Mergel und schieferartigem Felsen auch die Brechstange dazu. Um die gelockerte Erde wegzutransportieren kamen verschiedene Geräte zum Einsatz. Über kurze Strecken – bis 5 m weit oder 2 m hoch – wurde die Erde mit der Schaufel geworfen. Dann kam das wohl wichtigste und häufigste Transportmittel zum Einsatz: der Karren. Er wurde bei Distanzen bis etwa 100 Meter gebraucht, hatte ein Fassungsvermögen von rund 700 Liter und wurde von einem oder mehreren Arbeitern geschoben oder gezogen. Das Ziehen geschah mittels des «Zottels», einem Band, das man sich über die Schultern legte und das über ein Seil mit dem Karren verbunden war. Wie zu erwarten ist, waren die meisten Arbeiter jünger als 30 Jahre (67 %) und es erstaunt nicht, wenn berichtet wird: «Mancher fiel vor Anstrengung um, mancher musste entlassen werden, weil er Blut gespien und sein Körper die ausserordentlich saure und anstrengende Arbeit nicht leisten konnte.» Auf Transportstrecken bis 1,5 km wurden gewöhnliche Fuhrwerke eingesetzt, die meist von Bauern der Umgebung gestellt und gelenkt wurden. Beim Tunnelbau herrschten ähnliche Bedingungen. Nachdem das Gelände gerodet und von lockerem Stein gesäubert worden war, wurde die Humusschicht abgetragen bis man auf festes Gestein stiess. Am Südportal des Schlossbergtunnels in Baden kam der ganze Abhang in Bewegung und es mussten umfangreiche Wandmauern «von grosser Stärke» erstellt werden, um ein Nachrutschen zu verhindern. Die bergmännische Arbeit bestand vorerst darin, Bohrlöcher anzubringen. Dabei kamen keinerlei Maschinen zum Einsatz; ein Loch wurde von einem Mann oder einem Team von 2 bis 3 Männern erstellt und hatte einen Durchmesser von 3 bis 6 cm und eine Tiefe bis 0,9 m. Die Sprengvorrichtungen bestanden zuerst darin, das zerstossene Gestein aus dem Loch zu entfernen und dieses dann zu einem Drittel mit Schiesspulver zu füllen. Der Rest wurde bis auf den Zündkanal fest verschlossen, damit der Explosivstoff seine volle Wirkung entfalten konnte. Zur Beleuchtung dienten Grubenlampen, die mit Oel oder Unschlitt (Tal, tierisches Fett) beschickt waren.

12 Batzen für 12 Stunden Arbeit

Eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit bestand um 1846/47 in der Schweiz noch nicht. Die Arbeitszeit richtete sich vor allem nach der Länge der Tage und nach den Witterungsverhältnissen. Im Sommer wurde länger gearbeitet als im Winter, und schlechte Witterung wie Sturm, Frost oder Schnee sorgten oft für Arbeitsverzögerungen, die später wieder aufgeholt werden mussten. Es wird angenommen, dass die normale Arbeitszeit 11 bis 12 Std pro Tag betrug und dies an 6 Tagen pro Woche. Wenn die äusserst anstrengende Arbeit berücksichtigt wird, so war eine mehr als 15stündige Arbeitszeit über längere Zeit kaum denkbar. Dazu kommt, dass die Arbeiter meistens einen längeren Arbeitsweg hatten, der mehrere Stunden pro Tag ausmachen konnte. An

Sonn- und Feiertagen waren die Bauarbeiten im Prinzip eingestellt. Dennoch wurde häufig an Sonntagen gearbeitet, um Arbeitsrückstände aufzuholen. Der Arbeiter kam dadurch um seinen Ruhetag, und die Grenzen seiner körperlichen Leistungsfähigkeit erreichte er noch schneller. Allerdings war der grösste Teil der Arbeiter nur kurz am Bahnbau beschäftigt, und in dieser Zeit wollte oder musste er so viel wie möglich verdienen. In der Bevölkerung wurde die Sonntagsarbeit sehr ungern gesehen; man war es nicht gewohnt, dass an Ruhetagen gearbeitet wurde. Dass die Arbeitszeit noch nicht gesetzlich geregelt war, zeigte sich auch bei der Nacharbeit. Schichtarbeit kannte man noch nicht, und deshalb mussten die gleichen Arbeiter, die schon tagsüber gearbeitet hatten, in dringenden Fällen während der Nacht weiterarbeiten. Wenn davon ausgegangen wird, dass ein Arbeiter normalerweise während sechs Tagen pro Woche gearbeitet hat, dass er ab und zu Sonntagsarbeit und Überstunden zu leisten hatte und zudem noch «zwei bis drei Nächte» durcharbeiten musste, so ergab das im Extremfall eine wöchentliche Arbeitszeit von 110 Stunden.

Was ist die Arbeit wert?

Grundsätzlich kamen beim Bahnbau folgende Lohnformen vor: der Taglohn und der Akkordlohn. Der Taglohn war die Regel und wurde den Eisenbahnarbeitern wöchentlich ausbezahlt. Über die Höhe der Arbeiterlöhne weiss man recht wenig, und die Zahlen, die zur Verfügung stehen, sind Momentaufnahmen und haben keine Gültigkeit für die gesamte Bauzeit und alle Streckenabschnitte. Die Lohnhöhe richtete sich nach verschiedenen Faktoren wie Arbeitsvermögen, Fleiss und Gewandtheit des Arbeiters, den Bedingungen eines allfälligen Akkords, der Witterung und nicht zuletzt der Lage auf dem Arbeitsmarkt. Erste Angaben über die Lohnhöhe erfuhr man beim Streik vom Mai 1846. Grund dazu war der zu tiefe Lohn von 12 Batzen pro Tag. Die zweite Angabe betraf den mit der Zuchthausverwaltung Baden ausgehandelte Sträflingslohn von 8 Batzen pro Tag und Mann. Ein dritter Hinweis betrifft die Vergütung von «Überstunden», für die 1 Batzen bezahlt wurde. Wenn man diese Zahlen als Basis nimmt, ergibt das etwa folgenden Wochenlohn: Unter der Annahme einer normalen 6-Tage-Woche kam ein Arbeiter auf 7 bis 8 Franken, im Höchstfall 12 Franken Wochenlohn. Die Eisenbahnarbeiter bekamen aber – verglichen mit Arbeitern in Landwirtschaft und Gewerbe – einen relativ hohen Lohn.

Der Streik

Am 16. Mai 1846, also kurz nach Baubeginn, meldete der «Schweizer Bote», dass am 12. Mai sämtliche Eisenbahnarbeiter die Arbeit niederlegten, weil sie mit ihrem Lohn von 12 Batzen pro Tag nicht zufrieden gewesen seien. Dagegen behauptete die «Neue Zürcher Zeitung», die Arbeiter hätten sich nicht aus Unzufriedenheit über den tiefen Lohn, sondern wegen den Forderungen, die man für Verpflegung und Unterkunft an sie stellte, beschwert. Falls Streiks überhaupt vorkamen und sich Unzufriedenheit nicht nur in individuellem Davonlaufen äusserte, waren sie sehr selten und betrafen nur wenige Arbeiter. Dennoch sind einige grundsätzliche Überlegungen zu machen: In keinem anderen Wirtschaftszweig der Schweiz kamen vor 1850 mehr Menschen, mehr Arbeiter zusammen als beim Eisenbahnbau. Für viele Arbeiter bedeutete der Eisenbahnbau der erste Kontakt mit dem modernen Lohnsystem überhaupt. Obwohl das Interesse des Arbeiters sich mit dem hunderter anderer Arbeiter deckte, waren fast keine Anzeichen für das Bewusstwerden einer gemeinsamen



Heutiger Arbeitszug für Geleisetotalerneuerungen, mit Schichtleistungen von 80 bis 200 Meter.

Interessenslage zu erkennen. Diese grosse Anzahl Arbeiter stellte eine nicht zu unterschätzende Kraft in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht dar. Weshalb wurde diese Stärke nicht erkannt und nicht eingesetzt? Es war wohl zu früh, um ein Interessenbewusstsein der Arbeiter feststellen zu können. Hemmend war einerseits, dass ein grosser Teil der Arbeiter täglich heimkehren konnte und in seinen gewohnten Verhältnissen weniger betroffen war, andererseits hielten sich die Fremden zuwenig lang am gleichen Ort auf, als dass sich ein Zusammenhalt in einer Gruppe bilden und festigen konnte.

Arbeit mit vielen Gefahren

Der spektakulärste Unfall war das Sprengunglück vom 8. November 1846, der drei Todesopfer forderte. Unterhalb von Spreitenbach kamen beim Einsturz einer unterhöhlten Erdmasse zwei Arbeiter ums Leben. Zwei weitere kamen bei Verschüttungen in Baden und Neuenhof ums Leben. Daneben gab es etwa dreissig Mittel- und Schwerverletzte. Den hinterbliebenen Ehefrauen zweier Toten wurde eine Abfindung von je 14 Franken – etwa 2 Wochenlöhne – ausbezahlt. Für eine verlorene Hand betrug die Entschädigung 20, für eine Augenverletzung 10, eine Beinverletzung mit längerer Arbeitsunfähigkeit 15 und für einen zerquetschten Fuss 8 Franken. Wahrhaft karg und entbehrungsreich war das Leben dieser ersten Eisenbahnarbeiter.

Verwendete Literatur:

H. Frey, Ernst Glättli; «Schaufeln, sprengen, karren,» Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnbauarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts.

Diese Arbeit wurde von der philosophischen Fakultät I der Universität Zürich im Wintersemester 1985/86 als Dissertation angenommen.

Haltestelle Glanzenberg

Ernesto Lehmann

1 Vorgeschichte

Bereits im Gesamtplan des Kantons Zürich vom 10. Juli 1978 ist die Erstellung einer neuen Bahnhaltestelle Schönenwerd vorgesehen. Zum damaligen Zeitpunkt befassten sich jedoch auch die Organe des Aargauischen Limmattals mit der Frage, wo und wie zusätzliche Stationen an der Linie Zürich–Baden realisiert werden könnten. Da die Realisierung aller vorgesehenen neuen Stationen zusammen aus verschiedensten Gründen unzweckmässig bis unmöglich war, musste sich der Stadtrat Dietikon vehement für seine Haltestelle Schönenwerd einsetzen. So kam es, dass an der Urnenabstimmung vom 26. November 1989 die Stimmberechtigten des Kantons Zürich einem Rahmenkredit zustimmten, in welchem die Neuerstellung der Station Schönenwerd integriert war.

Anfangs der 90er Jahre wurden die SBB vom Kanton Zürich mit der Projektierung der neuen Station beauftragt, wobei als Kuriosum erwähnt werden darf, dass zu diesem Zeitpunkt die Station in Haltestelle Glanzenberg umgetauft wurde, um Verwechslungen mit der bestehenden Station Schönenwerd im Kanton Aargau zu vermeiden.

2 Projektbeschreibung Bahnanlagen und Nebenanlagen

Aus verschiedenen Projektvarianten (Variationen mit Mittelperron und Aussepperron) wurde im Jahr 1994 – unter Berücksichtigung technischer und finanzieller Aspekte – einer Variante B zugestimmt mit Kosten von 21.32 Mio. Franken.

Die neue Station wird durch die beiden S-Bahn-Linien S3 und S12 bedient. Da es sich um eine nicht besetzte Station am Rand der Siedlungsgebiete handelt, wurde der Sicherheit der Benutzer ein grosser Stellenwert zugeordnet – Helligkeit und Uebersichtlichkeit aller Anlageteile sind oberstes Gebot, so dass sich der Benutzer auch in verkehrsschwachen Zeiten sicher fühlen kann.

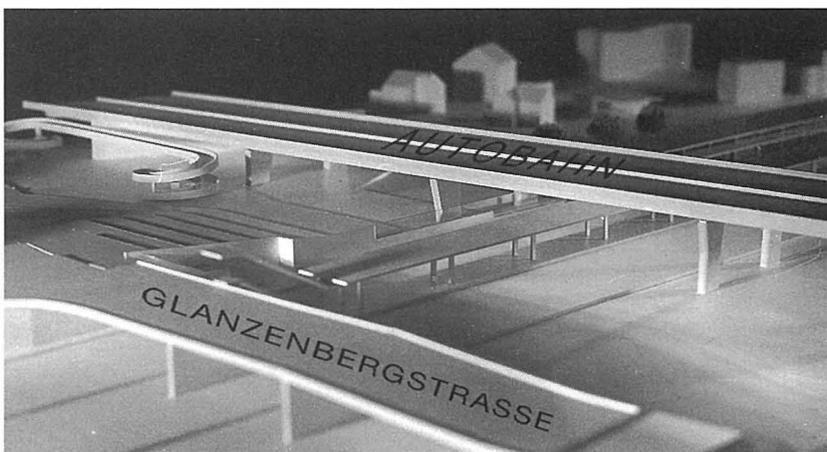
Wichtig bei der gewählten Variante ist auch, dass im Bereich der Grundwasserfassung und der entsprechenden Schutzzonen der Grundwasserfassungen Schönenwerd I und II auf zusätzliche Weichen verzichtet werden kann, ein Indiz mehr welches dokumentieren soll, wie heute bei einem Bauwerk dieser Grössenordnung den ökologischen Aspekten (Grundwasserschutz, Lärmschutz u. a.) Rechnung getragen wird.

Die Stationsvorfahrt umfasst einen Bereich zwischen Bahntrasse, Schönenwerdstrasse und Zürcherstrasse, die Zufahrt erfolgt von der Schönenwerdstrasse her, die Ausfahrt auf die Zürcherstrasse. Die Geometrie der Vorfahrt ist so ausgelegt, dass ein Anlegen von Buskursen möglich sein wird, sodass die neue Station ins Netz des öffentlichen Verkehrs integriert wird. Im zentralen Teil befinden sich Kiosk, Telefonkabinen, WC-Anlage sowie Abstellmöglichkeiten für Velos; Kurzparkplätze und einzelne P+R-Plätze ergänzen den Platz.

Die Zugänge zum Mittelperron erfolgen über zwei Unterführungen, ergänzt durch einen übersichtlichen Treppenaufgang auf die Schönenwerdbrücke.

Auf der Nordseite der Geleiseanlagen ist ein P+R angeordnet.

Den Bedürfnissen von Fussgängern und Radfahrern wird spezielle Beachtung geschenkt, indem stirnseitige Zugänge für diese Bahnbenutzer angeordnet



werden, speziell auch ausgestattet mit grosszügigen Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder.

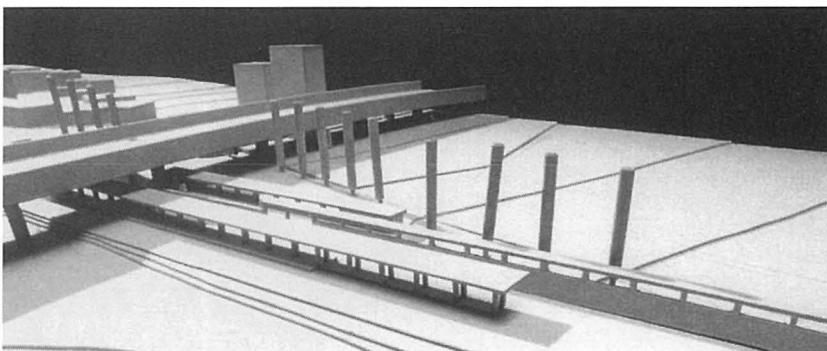
3 Kosten

Die Kosten von 21.32 Mio. Franken für die eigentlichen Bahnanlagen werden vom Kanton Zürich getragen.

Die Kosten für die Erschliessungsanlagen (zirka 8.85 Mio. Franken) fallen nach Gesetz über den öffentlichen Verkehr den Gemeinden an, primär der Standortgemeinde, der Stadt Dietikon; die Nachbargemeinden haben sich im Rahmen ihres Interesses an den Kosten zu beteiligen. Verhandlungen des Stadtrates mit der Stadt Schlieren, der Gemeinde Urdorf und der Gemeinde Unterengstringen haben zu einem allseitig akzeptablen Resultat geführt, indem man sich auf den Bruttokostenverteilungsschlüssel Dietikon 63.35 %, Schlieren 16.55 %, Urdorf 16.25 % und Unterengstringen 3.85 % einigen konnte.

4 Realisierung

Das Bauvorhaben wird in den Jahren 1997 bis 2000 realisiert, die Betriebsaufnahme erfolgt auf den Fahrplanwechsel im Mai 2000.



Ansicht Zwischenperron und Überdachung von Nordwesten.

Jahreschronik Dietikon

November 1995

1. In der Kehrichtverbrennungsanlage wird ein zweiter Verbrennungsofen in Betrieb genommen. Die jährliche Kapazität wird damit um 20000 Tonnen Abfall vergrössert und beträgt nun gesamthaft 80000 Tonnen Kehricht im Jahr.
2. Fünf kreative junge Leute präsentieren die erste Limmattaler Jugendzeitung mit dem Namen «FroX». Die Zeitung soll Jugendliche zwischen 15 und 25 Jahren ansprechen und wird in Schulen und Jugendtreffs im Bezirk Dietikon verteilt.
4. Bank im Zwieli. Gegen die Euro-Credit-Bank an der Zürcherstrasse wird ermittelt wegen Verdachts auf gefälschte Bankgarantien und Veruntreuung.
10. Die Schulpflege beantragt dem Gemeinderat einen Kredit von 108000 Franken für eine dreijährige Versuchsphase. Es sollen auf Basis Mittelstufe begabte Schüler zusätzlich gefördert werden.
10. Die reformierte Kirche erhält ein neues Gesangbuch. Im Zuge der Vernehmlassung findet ein offenes Singen statt unter Leitung von Pfarrer Rothfahl. Die Stellungnahme aus Dietikon wird nach einer Versuchsphase abgegeben.
14. Jahresversammlung der Schulpsychologen des Kantons Zürich in Dietikon. Der Verband feiert 20 Jahre Bestehen. Gleichentags tagt im Stadthaus die Vollversammlung der Lehrerinnen- und Lehrerkonferenz im Beisein von Regierungsrat Ernst Homberger.
16. Endlich. Nach rund acht Monaten Umbauzeit sind beide Tunnelröhren an der Mutschellenstrasse wieder in Betrieb.
20. Die Stadtbibliothek Dietikon feiert mit verschiedenen Veranstaltungen 25 Jahre Bestehen.
20. Die Schweizerische Fachschule für Betriebstechnik Dietikon ist als erste Schweizerische Technikerschule zertifiziert worden.
20. Die Versammlung der katholischen Kirchgemeinde genehmigt den Voranschlag mit dem unveränderten Steuerfuss von 15 Prozent.
22. Die Versammlung der reformierten Kirchgemeinde genehmigt ebenfalls den Voranschlag mit 12 Prozent Steuerfuss.
28. Ein Pilotprojekt «Atelier 23» zur Integration von Langzeitarbeitslosen wird von der Caritas und der Stadt Dietikon realisiert.
30. Eine erste Zwischenbilanz von Schulpräsident Gaudenz Buchli fällt nach einem Jahr Amtszeit positiv aus.

Dezember 1995

2. Vorboten. Auf dem Zentralschulhausplatz findet der traditionelle Weihnachtsmarkt statt und am Sonntagnachmittag hält St.-Nikolaus mit grossem, farbenprächtigem Gefolge, Einzug in Dietikon.
3. Ueber 1000 Besucher verfolgen den Niklaus-Schwinget in der Stadthalle. Christian Vogel aus Kindhausen wird Tagessieger.
8. Das Referendum gegen den Beschluss des Gemeinderates (Bürgerliche Abteilung) auf Bewilligung von 760000 Franken für die Renovation des «Doktorhauses» (Liegenschaft ehemals Dr. H. Grendelmeyer, Bühlstrasse) ist mit 211 Unterschriften zustande gekommen und wird der Stadtkanzlei eingereicht.
12. Die Versammlung der Dietiker Sozialdemokraten schlägt Stadtpräsident Dr. Markus Notter als Kandidaten für das Amt des zürcherischen Regierungsrates vor.
14. Der Gemeinderat genehmigt den Voranschlag für 1996 mit einem Steuersatz von 125 Prozent (Vorjahr 125).
15. Nach 11 Jahren Amtszeit als Oberkommandant der Stützpunktfeuerwehr Dietikon tritt Albert Triaca zurück. Sein Nachfolger wird Werner Stutz, mit Beförderung zum Major.
16. Das von 10 Dietiker Autoren verfasste «Neujahrsblatt von Dietikon 1996» mit dem Thema «Dietikon um 1895» wird im Foyer des Stadthauses vorgestellt.

Die Tage vor Weihnachten sind einmal mehr geprägt von besinnlichen Konzerten, Singspielen und Adventsfeiern. Dietikon (und das Limmattal) im Lichterglanz bilden einen zum Nachdenken anregenden Kontrast zu den getrüben Adventstagen in der Welt.

Januar 1996

8. Der Parteivorstand der Sozialdemokratischen Partei des Kantons Zürich schlägt Dietikons Stadtpräsident Dr. Markus Notter als Kandidaten für das Amt des Regierungsrates vor.
16. Spatenstich für Weiher im Naturschutzgebiet Antoniloch. Drei neue Weiher sollen entstehen und Lebensraum für Vögel und Amphibien bieten. Als Hauptsponsor zeichnet die Migros.
18. Nach langer Diskussion erlässt der Gemeinderat eine neue Abfallverordnung. Sie bringt die Rückkehr zu der vor wenigen Jahren abgeschafften Grundgebühren.
28. Stadtpräsident Dr. Markus Notter wird im Alleingang zum Regierungsrat des Kantons Zürich gewählt.

Nach diesem Wahlsonntag beginnt in Dietikon die politische Kleinarbeit um die Nachfolge im Stadtpräsidium.

Februar 1996

4. Kinderfasnacht. Mit einem grossen, farbenprächtigen Umzug feiern 22 Kindergarten- und 15 Schulklassen sowie Guggenmusiken die traditionelle Kinderfasnacht. Gegen 900 Personen bewegen sich durch die Stadt zum obligaten Zvieri - von der Stadt gestiftet - in der Stadthalle.
5. Die SVP Dietikon nominiert Hans Bohnenblust als Kandidaten für das Stadtpräsidium. Die Wahl ist auf den 24. März festgelegt.
7. Auch die SP Dietikon nominiert ihren Wahlkandidaten für das Stadtpräsidium in der Person von Marcel Achermann.
23. Im Gemeinderatssaal im Stadthaus werden 74 Korporale brevetiert. Diese Feier findet erstmals in diesem Rahmen statt und wird rhetorisch begleitet von Militärdirektorin Rita Fuhrer.
24. Friedensrichterin Heidi Anderhalden tritt nach 20 Jahren Tätigkeit zurück. Ersatzwahl ist am 9. Juni 1996.
29. Das Parlament genehmigt einen Kredit von Fr. 108000.- für eine dreijährige Versuchsphase an der Schule für Begabtenförderung. - Das Parlament verabschiedet in feierlicher Art Stadtpräsident Dr. Markus Notter, der als bereits gewählter Regierungsrat zum letzten Mal an einer Sitzung teilnimmt. Mit grossem Mehr gibt der Rat dem Büro den Auftrag, die Geschäftsordnung teilweise zu revidieren. Zudem wird die Zahl der Mitglieder des Wahlbüros von 75 auf 60 reduziert.

März 1966

Zwei Neuerungen bereichern die Öffentlichkeit über den Monatswechsel mit Schalttag: An der Berufsschule Dietikon an der Schöneeggstrasse können erstmals Sprachdiplome in Italienisch abgegeben werden. Bisher gab es nur Diplome in Deutsch und Englisch. - Im Fondli steht bei der Lanwirtfamilie Keller ein Frischmilchautomat, der nach Einwurf von Geld oder Jetons frische Milch ab Bauernhof liefert. Weitere Automaten sind bei Berufskollegen geplant.

4. «Alt» Stadtpräsident Dr. Markus Notter legt im Kantonsrat das Amtsgelübde ab. Halbantlich kehrt er nochmals nach Dietikon zurück; am 8. März findet die offizielle Verabschiedung im Foyer des Stadthauses statt.
6. Spatenstich für das Dietiker Pfadiheim.
7. Die Kandidaten für das Stadtpräsidium kreuzen in einem öffentlichen Auftritt ihre Klingen. Marcel Achermann und Hans Bohnenblust referieren vor einem übervollen Gemeinderatssaal.
10. Der Kredit von Fr. 760000.- für die Renovation des «Grendelmeyerhauses» an der Bühlstrasse und Umwandlung für die Musikschule Dietikon wird von den bürgerlichen Stimmberechtigten mit 748 Ja gegen 528 Nein genehmigt.
14. Heute feiert das Ruggacker-Verwalterehepaar Ruth und Bruno Beurer ihr 30jähriges Jubiläum als Heimleiter im Ruggacker.

20. Wer noch nie in seiner Werkstatt war, hat etwas von der Dietiker Originalität versäumt. Aus Anlass seines 90. Geburtstages hat Schuhmacher André Marchetto seinen Rücktritt aus dem Gewerbeleben bekanntgegeben. Ein Original, das Geschichte machte. Das Ortsmuseum Dietikon hat von André Marchetto ein Videoband angefertigt, sodass er in den Geschichtsannalen verewigt bleibt.
21. Drei Jahre Denken und Planen für ein zukunftsweisendes Verkehrsprojekt. Der Stadtrat legt den Bericht vor.
24. Dietikon hat wieder einen Stadtpräsidenten. Im ersten Wahlgang wird Hans Bohnenblust (SVP) gewählt mit 2025 Stimmen bei einem absoluten Mehr von 1986. Sein Gegenkandidat Marcel Achermann (SP) erzielt 1721 Stimmen. Stimmbeteiligung für die Bedeutung dieser Wahl eher beschämend, 36,7 Prozent.
28. Das Parlament verabschiedet die revidierte Bau- und Zonenordnung.

April 1996

1. An einer Pressekonferenz legt der Stadtrat die Jahresrechnung 1995 vor. Aufwand 100,9 Millionen, Ertrag 107,3 Millionen. Ertragsüberschuss 6,3 Millionen Franken. (1994: 5,4 Millionen). Cash flow 8,5 Millionen Franken.
10. Im Berufsbildungszentrum an der Schöneeggstrasse wird eine Ausstellung über Suchtprävention eröffnet. Gleichzeitig beginnt an der Schule ein neuer Lehrgang für Logistik-Techniker TS.
13. Gegen die am 29. März 1996 verabschiedete Bau- und Zonenordnung wird entgegen von Vermutungen kein Behörden-Referendum ergriffen.
13. Rosmarie Kneubühler, Mitglied des Gemeinderates Dietikon, wird neue Präsidentin des Landesrings der Unabhängigen des Kantons Zürich.
16. Erich Eng, «Mister Limmattal», engagierter Journalist der Lokalpresse, feiert 40 Jahre Tätigkeit für die Leser der Limmattaler Zeitungen.
18. Für die Aufstockung und Erweiterung des Spezialtraktes der Schulanlage Luberzen bewilligt der Gemeinderat einen Kredit von 4,948 Millionen Franken. Der Beschluss unterliegt noch der Volksabstimmung.
18. Ernst Oetiker demissioniert nach 20 Jahren Präsidentschaft bei der Detailistenvereinigung «pro dietikon». Sein Nachfolger wird Roland Kolb.

Mai 1996

2. Im Gemeinderatssaal des Stadthauses findet die Vernissage der illustrierten Monographie «Der Römische Gutshof in Dietikon» statt. Regierungsrat Hans Hofmann und Stadtpräsident Hans Bohnenblust würdigen das von Christine Ebnöther verfasste Buch über die Ausgrabungen im Raume Bahnhof Dietikon.
6. Eine Informationsausstellung «Hoffnung für Afrika», organisiert vom Dritt-Welt-Laden, findet im Foyer des Stadthauses grosse Beachtung.

9. Der Gemeinderat bestellt sein Büro. Als Präsident für die Gesamtbehörde und die Bürgerliche Abteilung wird Edi Cincera gewählt. 1. Vizepräsident für beide Abteilungen ist Robert Roth. 2. Vizepräsidentin für die Gesamtbehörde ist Gertrud Disler und für die Bürgerliche Abteilung wird als 2. Vizepräsident Ernst Joss gewählt.
11. Die Delegiertenversammlung des Lokomotivpersonal-Verbandes der Schweiz wählt den Dietiker Lokomotivführer Fridolin Disler zum neuen Verbandspräsidenten.
30. Im Gemeinderat wird die Teileinzonung Niederfeld festgesetzt. Beim Niederfeld handelt es sich um das Areal zwischen Dietikon und Spreitenbach im Ausmass von 14 Hektaren.

Juni 1996

6. Der Regierungsrat ernennt Dietikon zum Standort der regionalen Arbeitsvermittlungsstelle. Solche Zentren werden bezirkweise gebildet und vom Kanton geführt.
9. Wahlen und Abstimmungen: Alex Grieder wird als Friedensrichter gewählt. Ein Kredit von knapp 5 Millionen Franken für Aufstockung und Erweiterung der Schulanlage Luberzen wird abgelehnt.
9. Der Fussballclub Dietikon steigt in die 2. Liga auf.
9. Stadtpräsident Hans Bohnenblust hat seine Freunde und «Wahlhelfer» – rund 200 Personen – zu einem «Stapi-Brunch» ins Pontonierhaus eingeladen. Ehrengast ist Regierungsrätin Rita Fuhrer.
10. Längs der Limmat beginnen die Vorbereitungsarbeiten für das Eidgenössische Pontonierwettfahren vom nächsten Jahr.
12. Auf dem Dach des Berufsschulhauses an der Schöneggstrasse wird eine Photovoltaikanlage montiert, welche als Gerät für die NetZRückspeisung von elektrischer Energie dient.
16. 125 Jahre Sängerbund im Limmattal. In der St.-Agatha-Kirche singen 14 Chöre aus der Region zur Gratulation.

Juli 1996

1. Maria Hagenbuch-Casanova (66) gestorben. Frau Hagenbuch war von 1986 bis 1992 Mitglied des Stadtrates, Vorsteherin des Sozialamtes. Zudem war sie Mitglied des Gemeinderates, Vorstandsmitglied und Präsidentin der CVP Dietikon während verschiedener Perioden.
11. Der Gemeinderat genehmigt nach zweistündiger Diskussion den Geschäftsbericht des Stadtrates für das Jahr 1995. Auf 214 Seiten gibt der Bericht Informationen über alle Bereiche der stadträtlichen Regierungstätigkeit. Ferner genehmigt der Gemeinderat einen Kredit von 465 000 Franken für die Sanierung der Liegenschaft Schöneggstrasse 16 (Kinderkrippe) und die Bauabrechnung über die Sanierung und den Umbau der Abdankungshalle im Betrage von 776 369.50 Franken.

27. Zwölf Kinder im Alter von 9 bis 13 Jahren verbrachten eine Ferienwoche in der Freizeitanlage «Chrüzacher». Leben, Spass haben und Arbeiten war das Grundthema der Woche. Daneben gab es ausführlichen Reitunterricht und Naturkunde.
31. Heidi Anderhalden demissioniert als Friedensrichterin. Sie bekleidete dieses Amt während 23 Jahren. Nachfolger ist Alex Grieder, der am 9. Juni gewählt wurde.

August 1996

1. Probleme mit dem Güsel - eine Zeiterscheinung. Wegen illegalen Kehrichtdeponien wird eine Glassammelstelle im Industriegebiet wieder aufgehoben.
4. Freie Sicht auf das alte Stadthaus. Im Zuge der Umbauarbeiten am alten Stadthaus an der Bremgartnerstrasse wird das Gerüst entfernt und gibt den Blick auf die schöne Baustruktur frei.
4. Die Reformierte Kirchgemeinde erhält in der Person von Reto Järmann einen neuen Jugendleiter.
12. In den Räumen des Dietikoner Stadthauses wird eine Ausstellung eröffnet über Projektideen für das Schellerareal an der Zürcherstrasse. Junge Architekten aus verschiedenen europäischewn Gegenden befassten sich mit der Arealgestaltung.
15. Die «Hirsebreifahrer» machen Station in Dietikon. Die Fahrt auf Limmat, Aare und Rhein von Zürich nach Strassburg hat historischen Charakter.
19. 197 Erstklässler haben den ersten Tag in Dietikons Schulhäusern verbracht.
20. Ein verbaler Streit zwischen zwei ausländischen Arbeitskollegen endet im Industriegebiet nach einer Schiesserei tödlich. Der Schütze kann kurze Zeit später verhaftet werden.
24. Der Sport- und Freizeitclub für Behinderte feiert mit einem Sport- und Plauschtag im «Chrüzacher» sein 20jähriges Bestehen.
29. Der Gemeinderat kommt nach langer Debatte zum Beschluss, das Projekt «Gestaltung des Kirchplatzes» müsse zurückgestellt werden.

September 1996

4. Seit 20 Jahren beschenkt der Familiengartenverein die Alters- und Pflegeheime von Dietikon. Dieses Jahr konnten 200 Blumensträusse verteilt werden.
4. «Bruno Webers phantastische Welt», ein Bildband über das Werk des Dietikers Bruno Weber über seine Zauberwelt im Weinrebenpark auf Gemeindegebiet Spreitenbach wird in einer Vernissage vorgestellt.
7. Der Gemeinderat auf Schulreise. Das Parlament besucht unter dem Präsidium von Edi Cincera verschiedene Institutionen in der Stadt Zürich.

11. Eine Delegation des Landesrings der Unabhängigen reicht auf der Stadtkanzlei eine mit 554 Unterschriften versehene Initiative ein auf Abschaffung des Vollamtes für den Stadtpräsidenten.
14. Ein 46jähriger Fischer ist auf dem nassen Wiesenbord an der Limmat ausgerutscht und im Fluss ertrunken. Seine Leiche konnte geborgen werden.
21. Der Samariterverein Dietikon feiert mit verschiedenen Aktionen sein 100jähriges Bestehen.
21. Die Kehricht- und Schlammverbrennungsanlage Limmattal empfängt mit einem Tag der offenen Türe viele Besucher aus dem Limmattal.
22. In einer Gemeindeabstimmung wird die Teileinzonung Niederfeld (Gemischte Überbauung für Industrie, Wohnung Grünflächen) mit 2349 Nein gegen 800 Ja deutlich abgelehnt. Gleichentags finden Wahlen statt in der reformierten Kirchgemeinde. Uwe Kaiser und Wolfgang Rothfahl werden als Pfarrer und Hansjörg Gloor als Mitglied der Kirchenpflege gewählt. Ebenso gewählt wird Stephan Wiedmer als Mitglied der Schulpflege.
28. Die Sektion Limmattal der Schweizerischen Kaderorganisation feiert in Dietikon ihr 100jähriges Bestehen.
29. Dalibor Brazda, Ehrendirigent der beiden Dietiker Musikkorps feiert seinen 75. Geburtstag.

Oktober 1996

3. Klara und Alois Grendelmeier-Peyer feiern die Eiserne Hochzeit. Alois Grendelmeier wohnt seit Geburt vor 89 Jahren in Dietikon, seine Ehefrau seit ihrer Verheiratung.
12. «Brocki» wird eröffnet. Der Laden an der Bremgartnerstrasse 23 mit der Bezeichnung «Atelier 23» ist ein Projekt der Caritas Zürich unter dem Patronat des Sozialamtes Dietikon.
17. Stiftung «Jugendförderung Dietikon» hat ihre Tätigkeit aufgenommen. Sie steht unter dem Patronat der Stadt und der beiden Kirchgemeinden. Ihr Zweck: Förderung der offenen Jugendarbeit.
20. Jahrmarkt, Chilbi und «Sichlete» der Trachtengruppe. Das traditionelle Herbstfest leidet unter der schlechten Witterung.
24. Der Gemeinderat spricht sich gegen die Überweisung eines Postulates für Errichtung eines Spielplatzes an der Limmat aus. An der gleichen Sitzung findet eine Ersatzwahl in die Fürsorgebehörde statt.
31. Der Stadtrat stellt den Voranschlag für 1997 vor. Er weist ein Defizit von 1,88 Millionen Franken aus bei einem Bruttoüberschuss von 4,94 Millionen Franken. Der Stuerfuss wird auf Vorjahreshöhe von 126 Prozent belassen.

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. (Vergriffen.)
- 1955 «Siedlungsgeschichte 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. (Vergriffen.)
- 1960 «Die Sekundarschule Dietikon-Urdorf»; von Karl Heid und Jakob Grau. (Vergriffen.)
- 1961 «Hundert Jahre Wasserkraftnutzung der Limmat in Dietikon»; von H. Wüger. (Vergriffen.)
- «Zweiundvierzig Jahre Schuldienst in Dietikon»; von Elsa Schmid. (Vergriffen.)
- 1962 «Limmat und Reppisch»; von Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1963 «Das alte Gewerbe von Dietikon»; von Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1964 «Die Burg Schönenwerd bei Dietikon»; von Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1965 «Repertorium zur Urgeschichte Dietikon und Umgebung»; von Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1966 «Karl Heid zum 70. Geburtstag.» Festschrift (Verlag Stocker-Schmid, Dietikon). (Vergriffen.)
- 1967 «Sagen, Sitten und Gebräuche Dietikon und Umgebung»; von Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1968 «Die öffentlichen Verkehrsbetriebe von Dietikon.» III. Teil. Die BDB; von P. Hausherr und Karl Heid. (Vergriffen.)
- 1969 «Aus der Geschichte des Feuerlöschwesens von Dietikon»; von Max Siegrist. (Vergriffen.)

- 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. (Vergriffen.)
- 1975 «Werden und Wachsen der reformierten Kirchgemeinde Dietikon»; von C. H. Pletscher und Peter Müdespacher.
- 1976 «Die Geschichte der Marmorì – 1895 bis 1962»; von H. 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.
- 1980 «Geschichte der Ortsparteien von Dietikon»; (Autorenkollektiv). (Vergriffen.)
- 1981 «Guggenbühlwald und Gigelibode»; von Karl Klenk.
- 1982 «Zwischen beiden Bächen»; von Aloys Hirzel.
- 1983 «150 Jahre Volksschule Dietikon»; von Karl Klenk, Walter Mühlich und Dr. Herbert Strickler.
- 1984 «Von Handwerksburschen und Vaganten»; von Heinrich Boxler.
- 1985 «85 Jahre Berufsschule Amt und Limmattal Dietikon»; von Max Siegrist.
- 1986 «Vom Cementstein zum Dörfliquartier»; von Oscar Hummel.
- 1987 «Entstehung und Entwicklung der Jugend-Musikschule Dietikon»; von Karl Klenk.
- 1988 «Schweizer Auswanderung in die Sowjetunion»; von Barbara Schneider. (Abweichendes Format.)
- 1989 «Erste urkundliche Erwähnungen von Dietikon (1089 und 1259)»; von Robert Müller.
- 1990 «Dietikon im 17. Jahrhundert»; von Robert Müller.
- 1991 «Auszug aus der amtlichen Sammlung der älteren eidg. Abschiede»; von Robert Müller.
- 1992 «100 Jahre Stadtmusik Dietikon»; von Friedrich W. Klappert.
- 1993 «Römischer Gutshof in Dietikon»; von Christa Ebnöther.
- 1994 «Dietikons Zentrum: Vergangenheit—Gegenwart—Zukunft»; von Hans Rauch, Sylvain Malfroy, Ueli Zbinden, Gesamtedaktion Hélène Arnet.

- 1995 «Dietikon nach dem Ersten Weltkrieg, 1918 bis 1920»; von Karl Klenk.
- 1996 «Dietikon um 1895»; Autorenkollektiv: Josef Hinder, Paula Jucker, Alfons Kübler, Alfred Kugler, Dr. Alice Maier-Hess, Dr. Bruno Maier, Robert Müller, Carl Heinrich Pletscher, Werner Scholian, Max Wiederkehr.
- 1997 «150 Jahre Eisenbahn im Limmattal»; Autoren: Walter Süss, Ruedi Wanner, Walter Eckert, Theodor Fischbach, Ernesto Lehmann, Oscar Hummel (Jahreschronik).