Zeitschrift: Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich
Herausgeber: Antiquarische Gesellschaft in Zürich
Band: 74 (2007)

Artikel: Altes Stationsgebäude : (Dietikon, 1847)
Autor: Brändli, Sebastian
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1045500

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

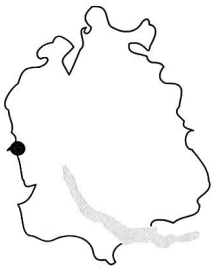
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Altes Stationsgebäude

(Dietikon, 1847)



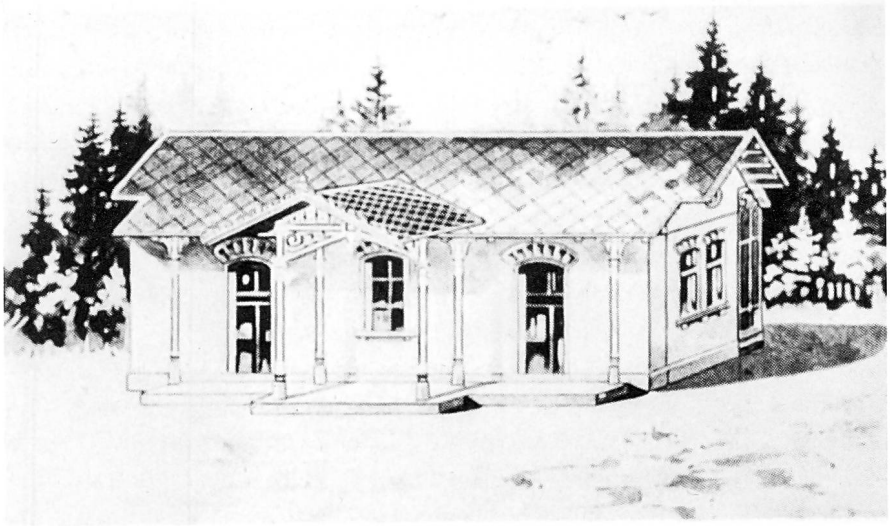
Das alte Stationsgebäude in Dietikon aus dem Jahr 1847 ist das älteste erhaltene Bahnhofgebäude der Schweiz. Es stand an der ersten Schweizer Bahnlinie, der «Spanisch-Brötli-Bahn», die Zürich und Baden verband. Dass dieses Denkmal aus der Frühzeit der nationalen Eisenbahngeschichte erhalten geblieben ist, hat vor allem mit dem damals gewählten Standort zu tun: es wurde auf der dem Dorfzentrum entgegengesetzten Seite, auf der Seite der Limmat, gebaut, und deshalb schon nach knapp 20 Jahren ersetzt, aber stehen gelassen. Das zweite Bahnhofgebäude wurde 1866 durch die Nordostbahn nach Plänen von Jakob Friedrich Wanner erbaut; es wurde mit dem Bau des Stationsgebäudes der dritten Generation abgerissen. Der zweite Bahnhof erlebte die Entwicklung Dietikons zur Umsteigestation, indem 1902 die Bremgarten-Dietikon-Bahn eröffnet wurde, deren Trassee in Dietikon zum SBB-Bahnhof führt.

Der dritte Bahnhof wurde in den 1970er-Jahren erstellt. Dietikon war inzwischen als Agglomerationsgemeinde Zürichs stark gewachsen, war politisch zur Stadt geworden, was sich auch verkehrsmässig auswirkte: die Strecke Dietikon–Zürich Altstetten erweiterte man auf vier Spuren, der Rangierbahnhof Limmattal entstand. Das neue Gebäude wurde 200 Meter weiter westlich vom alten zweiten Bahnhof als moderner Betonbau hochgezogen, in dessen Erdgeschoss sich die Betriebsräume und Verkaufslokale sowie ein Bahnhofbuffet befinden. Die oberen Etagen des mehrstöckigen Gebäudes sind als Wohnungen ausgebaut. Das alte Stationsgebäude dient heute ebenfalls als Wohnhaus und wird von Eisenbahnfreunden als Clublokal genutzt.

Der Aufstieg Zürichs zum schweizerischen Industrie- und Dienstleistungszentrum ist eng mit dem Bau von Eisenbahnlinien und der Entwicklung der Stadt zum Eisenbahnknotenpunkt verbunden. In dieser Geschichte war die Eröffnung der «Spanisch-Brötli-Bahn» am 7. August 1847 eine folgenreiche Pioniertat. Zwar erinnert der volkstümliche Name an die provinziellen Umstände des biedermeierlichen Zürichs, die mit Ursache waren, dass die Schweiz im europäischen Vergleich ein eisenbahnpolitischer Spätzünder war. Entsprechend berichtete auch die «Neue Zürcher Zeitung» eher umständlich als visionär über die Eröffnungsfeierlichkeiten: «Es mochte etwas nach halb zwölf Uhr sein, als Kanonenschüsse das Herannahen der von Mitgliedern der Direktion in Baden abgeholten aargauischen Behörden und Gäste verkündeten, die in 33 Minuten den Weg von beinahe fünf Stunden durchlaufen hatten. Sie wurden in dem mit Zierpflanzen reich geschmückten Wartsaal des Bahnhofs vom Präsidenten der Direktion, Herr Escher-Hess, mit einer passenden Anrede begrüsst, an deren Schluss der tätige Mann mit Recht auf die dornenvollen und mühsamen Anstrengungen hinwies, die der Erreichung dieses ersten Resultates für ihn und seine Kollegen vorangegangen waren.»

Diese Bemerkungen bezogen sich auf die Schwierigkeiten bei der Planung und Finanzierung des schweizerischen Eisenbahnnetzes. Obwohl seit spätestens 1830 Handel und Verkehr einen Aufschwung verzeichneten und man sich intensiv mit dem Bau von Eisenbahnen befasste, wurden erste konkrete Schritte erst in den 1840er-Jahren gemacht. Als Hinderungsgründe wurde zuerst die Topografie des Lands genannt, insbesondere die Berge würden den Bau von Eisenbahnen verunmöglichten. Wirklich hemmend waren aber politische und rechtliche Gründe, indem die Schweiz vor der Schaffung des Bundesstaats nationale Aufgaben nur schwer lösen konnte. Im Frühjahr 1845 bildete sich unter dem Vorsitz von Martin Escher, genannt «Dampf-Escher», in Zürich eine Gesellschaft mit der Absicht, den Bau einer Bahnstrecke Zürich–Basel in die Wege zu leiten. 1846 fasste diese, Nordbahngesellschaft genannt, den Beschluss, vorerst das Teilstück Zürich–Baden zu realisieren. Der Nordbahn war das Schicksal aber nicht günstig gesinnt, sie wurde später von der erfolgreicheren Nordostbahn, der Eisenbahngesellschaft Alfred Eschers, geschluckt.

Sebastian Brändli



Das ehemalige Stationsgebäude der Spanischbrötlibahn von 1847 ist das älteste erhaltene der Schweiz.
(Aus: Zum Abschluss der Renovation Bahnhof Baden – Renovation ehemaliges Stationsgebäude Dietikon – Restauration Hauptbahnhof Zürich, Dietikon 1980, und Kantonale Denkmalpflege Zürich)