

# Güterstation der Nordostbahn : (Dinhard, 1873/75)

Autor(en): **Michel, Regula**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich**

Band (Jahr): **74 (2007)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1045503>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

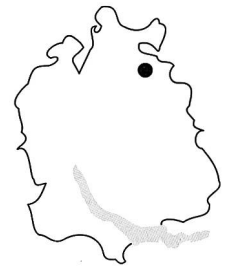
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Güterstation der Nordostbahn

(Dinhard, 1873/75)

Abgesehen vom Anschluss der Stadt Basel an das französische Bahnnetz seit 1844 blieb die «Spanisch-Brötli-Bahn» von 1847 für einige Jahre die einzige Bahnstrecke in der Eidgenossenschaft, denn anfänglich war unklar, ob der 1848 gegründete Bundesstaat das Recht zum Bahnbau für sich selbst in Anspruch nehmen würde. Das heftig umstrittene Eisenbahngesetz von 1852 delegierte die Konzessionserteilung schliesslich an die Kantone. In der Folge geriet die Bautätigkeit ganz in private Hände. Bis 1864 entstanden die drei grossen Gesellschaften der Vereinigten Schweizerbahnen, der Schweizerischen Nordostbahn (NOB) und der Schweizerischen Centralbahn, welche die wichtigsten Eisenbahnlinien der Deutschschweiz kontrollierten. Alfred Escher, vehementer Gegner einer «Bundesbahn», hatte ab 1853 als Direktionspräsident der NOB dafür gesorgt, dass die Stadt Zürich ihre wirtschaftliche Macht durch die Anbindung ans Eisenbahnnetz weiter ausbauen konnte. In den Kantonen Zürich, Aargau, Thurgau und Schaffhausen beherrschte die NOB den Bahnbau.

Besonders dem Winterthurer Demokraten und Stadtpräsidenten Johann Jakob Sulzer, einem der profiliertesten Kontrahenten Eschers, war die Machtkonzentration im «System Escher» aus parteipolitischen, aber auch aus wirtschaftlichen Gründen ein Dorn im Auge. Der Kreis um Sulzer kämpfte schon in den 1860er-Jahren sowohl für die Erweiterung der Volksrechte als auch für die Verstaatlichung der Bahnen und somit gegen Escher und seine NOB. Politisch durchaus mit Erfolg, wie die Annahme der neuen Verfassung von 1869 und der Erlass des neuen Eisenbahngesetzes von 1872 beweisen. Im Bahnbau jedoch blieb Escher «König». Die hochfliegenden Projekte seiner Gegner für eine dem Monopol der «Herrnbahnen» entgegengesetzte «Volksbahn», die vom Boden- bis zum Genfersee und von Singen über den Splügen nach Italien führen und sich im Besitz der angeschlossenen Gemeinden befinden sollte, zerfielen im Laufe eines erbitterten Kriegs in immer kleinere Stücke. Eine dieser Strecken wurde 1875 zwischen Winterthur und Singen eingeweiht und mit den Linien Konstanz-Etzwilen und



Kreuzlingen-Emmishofen unter dem Namen Schweizerische Nationalbahn zusammengefasst. Damals entstand die Station Dinhard.

Da im «Eisenbahnkrieg» schnell gehandelt werden musste und die Rentabilität der Strecken noch ungewiss war, wurden in den beiden ersten Entwicklungsphasen des schweizerischen Eisenbahnwesens (1852–1864 und 1872–1877) nur in den Städten definitive Bahnhofbauten errichtet. In ländlichen Gebieten wie zum Beispiel in Dinhard erstellten die Bahngesellschaften hingegen provisorische Typenbauten, die sich kaum von Güterschuppen unterschieden. Es waren eingeschossige, mit Brettern verschaltete Holzskelettbauten mit einem Güterraum, einem kleinen Wartsaal, Stationsbüro und Wohnung für den Stationsvorstand.

Als die NOB 1880 die Linien der bankrotten Nationalbahn für einen Spottpreis aufkaufte, liess sie sämtliche Stationsbauten des Typs Dinhard über den Serviceräumen aufstocken. Dem Zeitgeschmack entsprechend wurden die Giebel mit Laubsägeornamenten geschmückt, die heute leider nur noch an wenigen Orten erhalten sind. Der nächste Umbau fand 1946 anlässlich der Elektrifizierung der Winterthur-Singen-Bahn statt. Damals wurden dem Gebäude ein kleiner Stellwerkvorbau und ein Vordach angegliedert sowie Veränderungen im Inneren vorgenommen. Das Stationsgebäude von Dinhard gehört zu den am besten erhaltenen Beispielen dieses Typus, wie er auch entlang der Tösstalbahn erhalten geblieben ist. Der Grundplan geht auf den Architekten Conrad Bär (1843–1890) zurück, der 1862–1865 bei Semper in Zürich studiert und sowohl im Stadtbauamt Winterthur als auch bei Ferdinand Stadler (1813–1870) gearbeitet hatte. Nach einem Aufenthalt in Wien erhielt er bei der österreichischen Nordwestbahn in Böhmen eine Stelle als Bahnarchitekt. Zurück in Winterthur, entwarf er schliesslich die Bauten der in Personalunion verbundenen National- und Tösstalbahn.

*Regula Michel*



Der Bahnhof Dinhard im heutigen Zustand. Den Urzustand von vor 1880 gibt eine Ansicht von Zürich-Affoltern am besten wieder. (Fotos Kantonale Denkmalpflege Zürich und BAZ)