

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

**Artikel:** Bahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen (Dachsen, 1915/16)  
**Autor:** Michel, Regula  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1045494>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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

## Bahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen

(Dachsen, 1915/16)

Die Rheinfallbahn zwischen Schaffhausen und Winterthur gehört zu den ältesten Bahnlinien im Kanton Zürich. Die Initiative dazu ging von Schaffhausen aus, doch führten verschiedene Schwierigkeiten dazu, dass das 1852 gebildete Komitee drei Jahre später die Nordostbahn (NOB) und die St. Gallisch-Appenzellische Bahn anfragte, ob sie die Rheinfallbahn erstellen würden. 1856 übernahm die NOB die Konzession und die Planung. Ursprünglich waren nur in Andelfingen und Marthalen Zwischenstationen geplant. Doch andere Anliegergemeinden wollten ebenfalls von der Bahn profitieren – so kam auch Dachsen zu einer Haltestelle. Ein eigenes Aufnahmegebäude wurde hier aus Spargründen allerdings nicht errichtet. Die Bahn mietete sich im gleichzeitig erstellten Hotel «Witzig» ein, das Gäste aus aller Herren Länder bewirtete, die den nahen Rheinfall besuchten. Auch eine Post- und Telegrafestation war hier untergebracht.

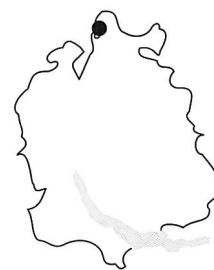
Während die Privatbahnen ihr Netz laufend ausbauten, forderten die Gegner mit wachsender Vehemenz eine Verstaatlichung der Bahnen (vgl. auch Dinhard). Durch das Bundesgesetz von 1872 wurde den Kantonen das Recht zur Konzessionserteilung wieder entzogen und zur Bundessache erklärt. 1873 wurde dem schweizerischen Handelsdepartement eine Eisenbahnabteilung angegliedert. Die Eisenbahnkrise, in der die Nationalbahn bankrott ging und selbst die starke NOB erschüttert wurde, gab den Anhängern der Staatsbahnidee neuen Auftrieb. Am 20. Februar 1898 stimmte der Souverän mit 386'634 Ja gegen 182'718 Nein dem Rückkauf der Privatbahnen durch den Bund zu, und am 1. Januar 1902 nahmen die Schweizerischen Bundesbahnen auf dem früheren Netz der Schweizerischen Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizer Bahnen den Betrieb auf.

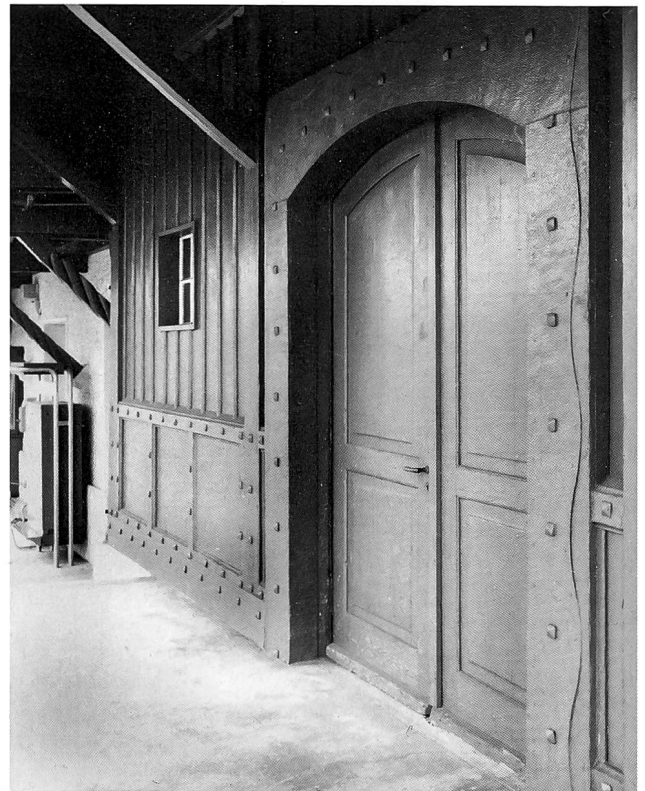
Erst jetzt erhielten einige Stationen ihr erstes definitives Aufnahmegebäude, so auch Dachsen. 1915 entstand der Entwurf für das kleine Stationsgebäude mit angebautem Güterschuppen. Formen des damals modernen Romanischen Heimatstils prägen den Bau. Dieser Reformstil

forderte als Gegenbewegung zum üppigen Historismus des ausgehenden 19. Jahrhunderts die Rückkehr zur traditionellen Architektur. Regionale Haustypen sollten wiederentdeckt, weiterentwickelt und den modernen Bedürfnissen angepasst werden. Dazu zählt eine «Entmonumentalisierung» der Bauten, die sich beim Bahnhof Dachsen in der auffälligen Asymmetrie der Platzfassade spiegelt. Auch die Betonung der Dachlandschaft, ihre eigentliche Dominanz über die Fassade, und die Staffelung der Baukörper bringen den Willen des um 1905 entstehenden Stils nach Betonung der Wohnlichkeit und «Ländlichkeit» der Bauten zum Ausdruck. Dass für die «Ründe» auf der Südostseite des Güterschuppens ein Berner Bautyp als Vorbild diente, mag heute als Verirrung erscheinen. Doch in der Endphase des Romantischen Heimatstils war es – zum grossen Bedauern der Begründer des Heimatstilgedankens – durchaus üblich, die traditionellen Bauweisen der ganzen Schweiz zu vermischen, wohl mit dem Ziel, sich von der Architektur des Auslands und von internationalen Stilrichtungen abzuheben.

In Dachsen könnte die «Ründe» eine Hommage an den damaligen Chefarchitekten des Kreises III der SBB sein. Carl Strasser (1864–1937) wurde nämlich in Langnau im Emmental geboren, wo er auch seine Jugend verbrachte. Nach Studien in Stuttgart und praktischen Tätigkeiten in Stuttgart, Lindau und im Kanton Bern trat er 1889 in den Dienst der NOB. Wie viele andere Mitarbeiter dieser Privatbahn wurde er 1902 von den SBB übernommen. Die Pläne zum Stationsgebäude Dachsen gehen wohl auf einen speziell beauftragten Architekten zurück, der mit «Sch» signierte. Infrage kommt der aus einer Zimmermeisterfamilie stammende Salomon Schlatter (1858–1922), ein engagierter Exponent der Heimatschutzbewegung, der bereits Bauten für die Südostbahn entworfen hatte; darauf würde auch die ausserordentliche Qualität des Güterschuppens von Dachsen hinweisen.

*Regula Michel*





Der Bahnhof Dachsen, erbaut 1915, und Detailansicht des Güterschuppens. (Fotos Kantonale Denkmalpflege Zürich)