



Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

- Das Inventar** Das Inventar listet Bauten und Anlagen auf, die aufgrund ihrer historischen Bedeutung wichtige Zeugen vergangener Epochen sind. Mit der Aufnahme ins Inventar wird ein Objekt nicht unter Schutz gestellt, sondern eine Schutzvermutung festgehalten.
- Schutzzweck** Der im Inventarblatt aufgeführte Schutzzweck hält in allgemeiner Art und Weise fest, wie der Charakter der Bauten bewahrt werden kann. Welche Bestandteile der Bauten im Detail erhalten werden sollen, ist nicht im Inventarblatt festgelegt, sondern wird im Rahmen eines Bauvorhabens entschieden. Dies betrifft neben dem Gebäudeäusseren auch das Gebäudeinnere sowie die für ihre Wirkung wesentliche Umgebung. Bei Bauvorhaben empfiehlt es sich, frühzeitig mit der kantonalen Denkmalpflege Kontakt aufzunehmen. Sie bietet Eigentümerinnen und Eigentümern unentgeltliche Beratung an.
- Aktualität der Inhalte** Die im Inventarblatt wiedergegebenen Informationen zu einem Objekt beruhen auf dem Wissensstand zum Zeitpunkt der Festsetzung. Neuere Informationen, etwa zu jüngsten Massnahmen oder zum aktuellen Zustand eines Objekts, können bei der kantonalen Denkmalpflege eingeholt werden.
- Fragen und Anregungen** Verfügen Sie über weitere Informationen zu den Bauten im Inventar? Haben Sie Fragen zum Inventar? Dann nehmen Sie bitte Kontakt mit uns auf und beachten Sie den Flyer «Fragen & Antworten» auf unserer Internetseite:
- zh.ch/denkmalinventar
- Disclaimer** Das Inventarblatt gilt nicht als vorsorgliche Schutzmassnahme im Sinne von § 209 Planungs- und Baugesetz.
- Nutzungsbedingungen** Dieses Inventarblatt wurde unter der Lizenz «Creative Commons Namensnennung 4.0 International» (CC BY 4.0) veröffentlicht. Wenn Sie das Dokument oder Inhalte daraus verwenden, müssen Sie die Quelle der Daten zwingend nennen. Mindestens sind «Kanton Zürich, Baudirektion, kantonale Denkmalpflege» sowie ein Link zum Inventarblatt anzugeben. Weitere Informationen zu offenen Daten des Kantons Zürich und deren Nutzung finden Sie unter zh.ch/opendata.

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz

Gemeinde
Winterthur

Bezirk
Winterthur

Stadtkreis
Stadt

Planungsregion
Winterthur und Umgebung RWU

Adresse(n) Lindstrasse 31, 37a.1; Lindstrasse 35 und 37; Rundstrasse 3, 5; Untere Vogelsangstrasse 8, 10, 12; Zur Kesselschmiede 9, 9 bei
Bauherrschaft Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Vereinigte Schweizerbahnen VSB
ArchitektIn –
Weitere Personen –
Baujahr(e) 1859–1905
Einstufung –
Ortsbild überkommunal nein
ISOS national ja
IVS nein
KGS B7803
Datum Inventarblatt 13.07.2018 Raphael Sollberger

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
230ST00467	AREV Nr. 0929/2018 Liste und Inventarblatt	–
230ST01043	AREV Nr. 0929/2018 Liste und Inventarblatt	–
230ST01905	AREV Nr. 0929/2018 Liste und Inventarblatt	–
230ST01906	AREV Nr. 0929/2018 Liste und Inventarblatt	–
230ST01951	AREV Nr. 0929/2018 Liste und Inventarblatt	–
230ST01952	AREV Nr. 0929/2018 Liste und Inventarblatt	–
230ST02558	AREV Nr. 0929/2018 Liste und Inventarblatt	–
230STDREH01043	AREV Nr. 0929/2018 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Ab M. des 19. Jh. wird die Winterthurer Stadt- und Baugeschichte wesentlich vom einsetzenden Bahnbau geprägt. Verschiedene private Bahngesellschaften wie z. B. die Nordostbahn NOB oder die Vereinigten Schweizerbahnen VSB konkurrenzten sich gegenseitig. Am 14.05.1855 fuhr der erste Dampfzug der Nordostbahn, der damals führenden Bahngesellschaft, in Winterthur ein, in der Folge wurden ab 1857 ein Aufnahmegebäude (Bahnhofplatz 7 und 9; 230ST00454), Güterschuppen und einzelne Remisen er- und kontinuierlich ausgebaut. Bis 1895 entstand so, westlich der Altstadt zwischen der heutigen Wylandbrücke und dem Lindspitz, das zweitgrösste Gleisfeld im Kanton Zürich. Die in diesem Gleisfeld erhaltenen Bauten prägen das Stadtbild Winterthurs wesentlich mit und sind als gewachsenes Ensemble ein bedeutendes wirtschafts-, industrie- und architekturgeschichtliches Zeugnis für die Zürcher Bahngeschichte. Den einzelnen Bauten des Ensembles kommen jeweils folgende Eigenwerte zu: Der in seiner Gebäudehülle bauzeitlich erhaltene Güterschuppen (230ST00467) mit einem Kernbau von 1859–1860 gehört aus bautypologischer Sicht schweizweit zu den ersten reinen Güterbahnhofbauten. Dank der Sichtfachwerkkfassaden und dank des stattlichen Volumens prägt er das Bild des Areals südlich des Bahnhofs bis heute wesentlich mit. Das Werkstattgebäude «Depot G» (230ST01951) mit seinen bauzeitlich erhaltenen Kernbauten (Remisen und Werkstatttrakt von 1859) ist als schweizweit erste

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz

Remisenanlage mit integrierten Werkstätten und einer Schmiede ein bedeutender Zeuge der Schweizer Bahngeschichte aus der Zeit vor der Elektrifizierung. Es bewahrt nebst der bauzeitlichen Ausstattung einen Grossteil seiner historisch wertvollen technischen Einrichtung sowie eine einzigartige Achsenabsenkanlage mit Doppelkolbenpumpe aus der Zeit um 1895. Die um 1860 datierte Rechteckremise (Teil von 230ST01043) gehört zu den ältesten ihres Typs in der Schweiz und weist dank der repräsentativen Gestaltung ihrer Giebelfassaden eine grosse architektonische Qualität und damit auch einen architekturgeschichtlichen Eigenwert auf. Die 1875–1876 an sie angebaute Kreissegmentremise (230ST01043) ist nach derjenigen in Uster von 1856 (Stadt Uster, Industriestrasse 1c; Vers. Nr. 01866) die zweitälteste ihres Typs im Kanton Zürich. Die diesem Baukomplex vorgelagerte Drehscheibe (230STDREH01043) ist substanziell komplett erhalten und das letzte auf dem Areal erhaltene Exemplar ihrer Art. Die 1894 entstandene und 1947 äusserst sensibel und bestandsgetreu um zwei Hallen erweiterte Lokomotiven- und Wagenremise «Depots H und J» (230ST01905) ist ein zentraler Bestandteil des Ensembles und substanziell grösstenteils in ihrem bauzeitlichen Zustand erhalten. Sie wurde (samt mittlerweile abgebrochener Drehscheibe) für die grössten damals in der Schweiz verkehrenden Lokomotiven konzipiert, so dass im 20. Jh. auch die so genannten «Krokodile» (SBB Be 6/8 u. a.) darin Schutz finden konnten. Die ehem. Funktion als Wasserreservoir macht das Dienstgebäude (230ST01906) von 1894 zu einem weiteren wichtigen technikgeschichtlichen Zeugen dieses Ensembles. Trotz einer Purifizierung mittels Verputz seiner Sichtbacksteinfassaden ist es substanziell gut erhalten. Ergänzt wird es funktionell und formal durch ein nur ein Jahr später errichtetes und M. des 20. Jh. erweitertes Wohn- und Dienstgebäude (230ST01952) in äusserst schlichter, spätklassizistischer Formensprache und bauzeitlich erhaltenen Ausstattungselementen. Das in seiner Gebäudehülle ebenfalls grösstenteils bauzeitlich erhaltene Magazingebäude (230ST02558) ist der jüngste Bestandteil der schützenswerten Bahninfrastrukturbauten. Aufgrund seiner von ländlichen Ökonomiebauten beeinflussten Architektursprache (Holzkonstruktion in Ständerbauweise, Vertikalverbretterung) ist es von hohem Seltenheitswert unter vergleichbaren Bauten und erinnert formal vielmehr an die traditionellen Güterschuppen – z.B. an der Tösstalinie – als an Werkstattbauten. Das Magazingebäude zeichnet gemeinsam mit dem Dienstgebäude (230ST01906) die Abschlusslinien entlang der Lind- und der Rundstrasse des Gleisareals Winterthur als Lindspitz. Die beiden Gebäude prägen in diesem Sinn die Form dieser städtebaulichen Figur.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller Bauten des Ensembles mitsamt ihren historischen Ausstattungselementen und ihrer historischen technischen Einrichtung.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Das Winterthurer «Gleisfeld» erstreckt sich von der Wylandbrücke im SW bis zum Lindspitz an der Ecke Lind- und Rundstrasse im NO. Es bildet eine städtebauliche Grenze zwischen dem Stadtquartier im O und den Quartieren Veltheim und Töss im W. Die Rechteck- und Kreissegmentremise (230ST01043) befindet sich ganz im SW des hier besprochenen Gebiets an der Ecke Wylandstrasse / Zur Kesselschmiede, etwas weiter nordöstlich liegt der Güterschuppen (230ST00467) an der Unteren Vogelsangstrasse auf der der Stadt zugewandten Seite des Gleisfelds. Ganz im NO des Areals befinden sich die restlichen Bauten des Ensembles im so genannten «Bahndreieck», der Gabelung der beiden Linien Richtung Schaffhausen (NW) resp. Richtung St. Gallen (O) auf Kat. Nr. ST9494.

Objektbeschreibung

Güterschuppen (230ST00467)

1859–1860 bauten die Nordostbahnen südlich des Aufnahmegebäudes einen ersten Güterschuppen, welcher 1871 und um 1885 um die ungefähr dreifache Ausdehnung in Richtung SW erweitert wurde. Der teilweise unterkellerte Kernbau (urspr. auch als Zoll- und Verwaltungsgebäude genutzt) unter einem auf Flugsparren abgestützten Satteldach in Mischkonstruktion (stehender und liegender Stuhl) bildet heute den nordöstlichen Kopfbau des langgestreckten Baukomplexes. Der Güterschuppen wurde als Fachwerkkonstruktion mit gemauerten Gefachen, in die jeweils ein Doppelfenster eingelassen ist, errichtet. Die Südwestfassade ist als Brandmauer mit Treppengiebel ausgebildet. Dies rührt daher, dass im SW des Schuppens vor der Erweiterung ein massiver Verwaltungstrakt stand, von dem die Brandmauer nun noch zeugt. Die beiden unterkellerten

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz

Erweiterungen im SW sind ebenfalls ausgemauerte Fachwerkbauten, deren Dächer von in die Aussenwände eingelassenen Ständern getragen werden, so dass die Hallen stützenfrei bleiben konnten. Der heute im Kernbau noch immer als Verwaltungs- und Bürogebäude genutzte und in den Erweiterungsbauten fremdvermietete (Gewerbe und Club) Baukomplex schliesst im SW mit einer Giebelfront, die mit Ornamenten aus Sichtbackstein verziert und mit einer anschliessenden Laderampe bestückt ist.

Werkstattgebäude «Depot G» (230ST01951)

Die 1859 erbaute, schweizweit erste Remisenanlage mit integrierten Werkstätten («Depot G») besteht aus den beiden Doppelhallen in Holzkonstruktion unter Satteldach und einem sie verbindenden, eingeschossigen Werkstatttrakt. Die Anlage wurde ab 1895 stetig in Richtung NO erweitert, so z. B. mit einem Schmiedeanbau, Dachaufbauten, Aufenthaltsräumen u. a. Die bauzeitliche Substanz der urspr. für den Dampfbetrieb geplanten und nie elektrifizierten Hallen jedoch ist grösstenteils erhalten, u. a. auch mitsamt den urspr. technischen Einrichtungsgegenständen und den Werkzeugen in der Schmiede (u. a. Esse, Amboss, Schmelzofen) oder einer Achsenabsenkanlage mit Doppelkolbenpumpe aus der Zeit um 1895.

Rechteck- und Kressegmentremise (230ST01043)

Die Rechteckremise wurde um 1860 urspr. im W des neuen Aufnahmegebäudes errichtet und 1875–1876 an ihren heutigen Standort versetzt. Dabei wurde der Kressegmentanbau sowie die vorgelagerte Drehscheibe erstellt. Die Rechteckremise ist ein Massivbau unter Satteldach in klassizistischer Formensprache. Sie weist auf der Nordostseite (Einfahrt) und im SW jeweils drei grosse Rundbogenportale und einen Okulus im Giebfeld auf. Alle Fassaden sind heute verputzt. Die südöstliche Längsfassade weist noch die bauzeitlichen Fensteröffnungen auf (gemauerte Rundbogensturzpaaire über Doppelfenstern). Der Kressegmentanbau ist eine Fachwerkkonstruktion mit Sichtbacksteinausfachungen unter Satteldach mit insg. sechs nebeneinander angeordneten Unterständen. Diese sind durch Holztore mit integrierten Doppelfenstern erschlossen. Giebelseitig jüngere Rechteckfenster. Die Bauten haben bisher keine Dachaufbauten erfahren, die Rechteckremise wurde allerdings – vermutlich aber bereits 1875–1876 – im nördlichen Bereich unter Weiterführung des Satteldachs des Kernbaus um jeweils eine Längsachse verbreitert.

Drehscheibe (230STDREH01043)

Die Drehscheibe erschliesst sechs Gleise, welche in die sechs Lokomotiven- und Wagenunterstände der Kressegmentremise führen. Das ausschliesslich für Dampflokomotiven errichtete ca. 14 m lange Gleis der Drehscheibe ist auf Vollwandstahlträgern befestigt, welche auf einem kreisförmigen Gleis laufen.

Lokomotiven- und Wagenremise «Depots H und J» (230ST01905)

Die Lokomotiven- und Wagenremise besteht aus zwei 1894 errichteten, langgezogenen Hallen («Depot H») unter Satteldach. Die langgezogenen Hallen zeigen gemauerte Längsfassaden mit zeittypischen Stich- und Rundbogenfensteröffnungen. Die Giebelfassaden waren urspr. gemauert mit zwei Stichbogeneinfahrten, heute verglast. Von ähnlicher Gestaltungsweise sind die beiden auf der Seite gegen die Lindstrasse 1947 angefügten Hallen («Depot J»). Sie weisen jedoch Rechtecköffnungen auf. Die ehem. hinter den Depots eingerichtete Drehscheibe wurde mittlerweile abgebrochen.

Dienstgebäude (230ST01906)

1894 liess die Nordostbahn am Westrand des «Bahndreiecks» ein Dienstgebäude mit Wasserreservoir, Badeeinrichtungen, einem Unterkunftslokal und einer Dienstwohnung errichten. Der zur Rundstrasse traufständige, zweigeschossige Massivbau unter Satteldach ist regelmässig befenstert. Im O angegliedert sind ein dreigeschossiger Quergiebelanbau sowie ein jüngerer, eingeschossiger Garagenanbau, ebenfalls unter Satteldach. Urspr. zweifarbiges Sichtbacksteinfassade mit Gurtgesims- und Ecklisenenimitation sowie gemauerten Stichbögen über den Fenstern, heute flächendeckend verputzt.

Wohn- und Dienstgebäude (230ST01952)

Langgestreckter, zweigeschossiger Bau unter Satteldach, teilweise unterkellert, urspr. 3 × 3 Achsen, in mehreren Etappen von 1895 bis 1947 erbaut. Im NO gibt es einen gebäudebreiten, eingeschossigen Anbau unter Satteldach, im SW einen ebensolchen Terrassenanbau. Das heutige Gebäudevolumen ist insg. uneinheitlich, jede einzelne Bauetappe jedoch jeweils regelmässig

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz

befenstert. Lisenen gliedern die Südwestfassade (Seite Gleise); im Innern des urspr. für Lokomotivführer errichteten, heute fremdvermieteten Wohn- und Dienstgebäudes hat sich gemäss Quellen eine bauzeitliche Treppe mit geschnitztem Geländer erhalten.

Magazingebäude (230ST02558)

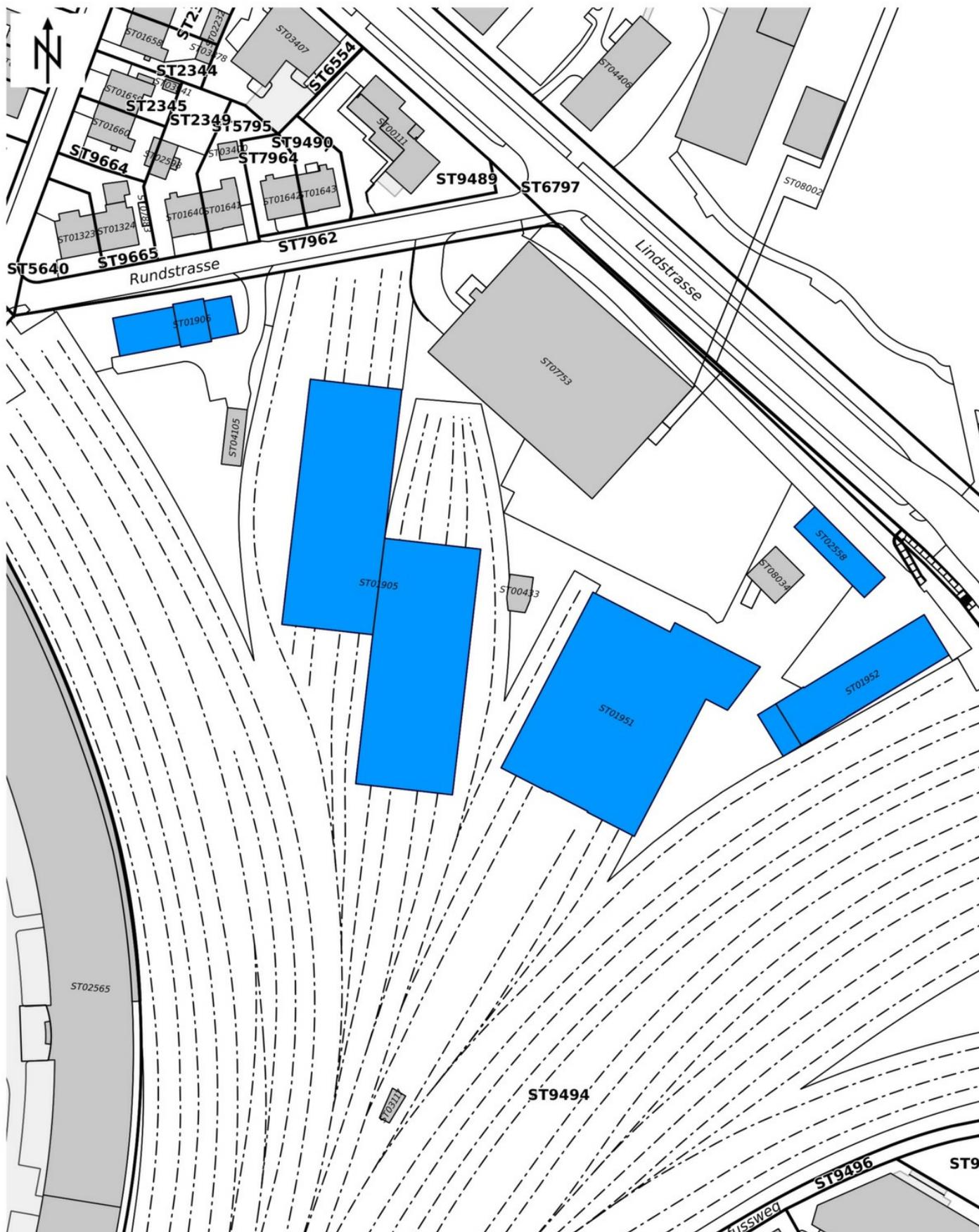
In Ständerbauweise errichteter Holzbau mit vertikaler Verbretterung. Die südliche Trauffassade zeigt rechteckige, eng nebeneinanderliegende Fensteröffnungen mit vierteiliger Sprossierung. Giebelseitige Erschliessung des Gebäudes.

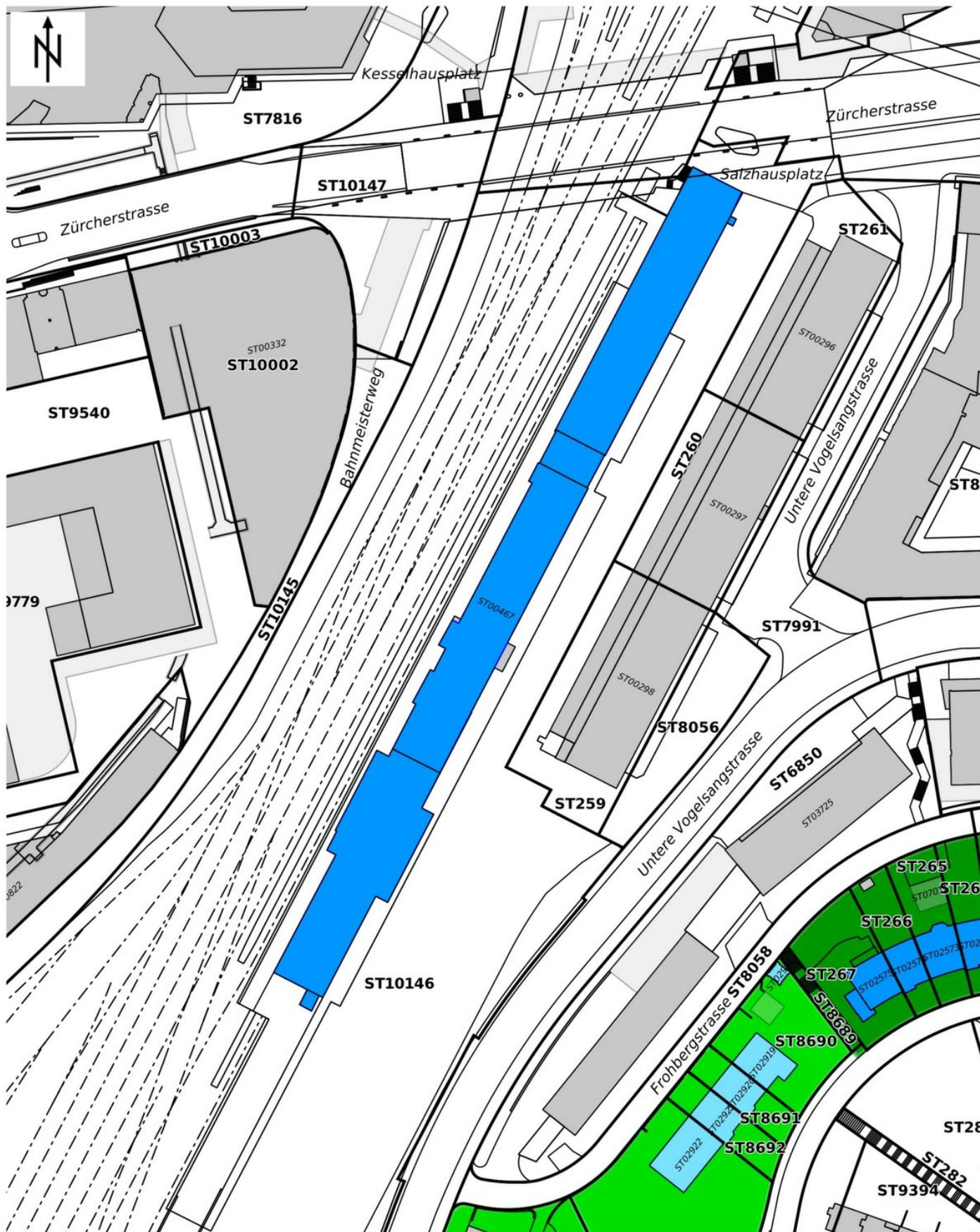
Baugeschichtliche Daten

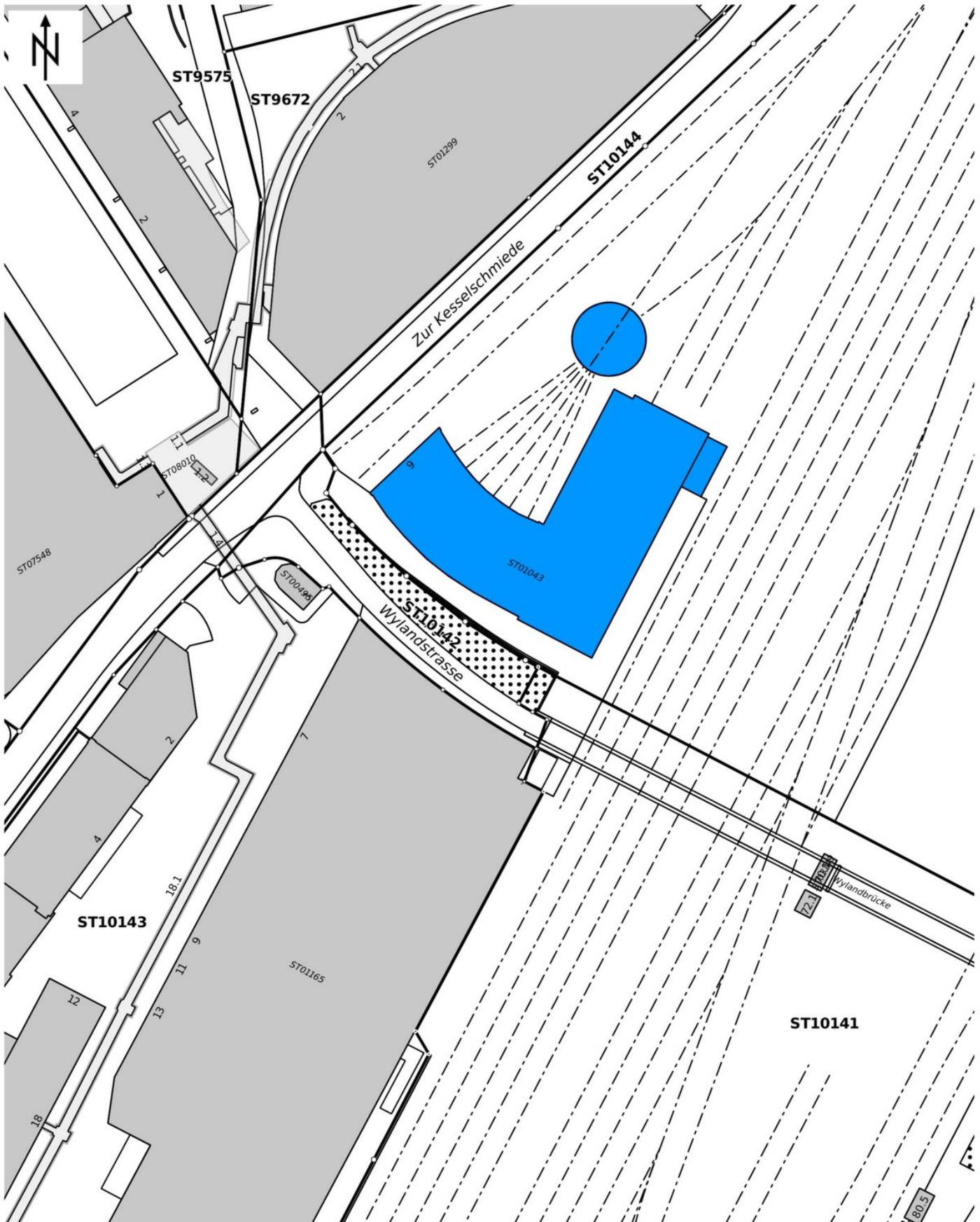
1859–1860	Bau des Güterschuppens (230ST00467) durch die Nordostbahn NOB
1859	Bau des Werkstattgebäudes «Depot G» (230ST01951) durch die Vereinigten Schweizerbahnen VSB
um 1860	Bau der Rechteckremise (Teil von 230ST01043)
1871	erste Erweiterung des Güterschuppens gegen SW
1875–1876	Verlegung der Rechteckremise an den heutigen Standort, vermutlich Erweiterung um jeweils eine Achse im NW und SO sowie Anbau der Kreissegmentremise (230ST01043), Bau der vorgelagerten Drehscheibe (230STDREH01043)
1885	erneute Erweiterung des Güterschuppens gegen SW
1894	Bau der Lokomotiven- und Wagenremise «Depots H und J» (230ST01905) und
1894	Bau des Dienstgebäudes (230ST01906) mit Wasserreservoir, Badeeinrichtungen, Unterkunftslokal und Dienstwohnung durch die Nordostbahn NOB
1895	Bau des Wohn- und Dienstgebäudes (230ST01952) für Lokomotivführer
um 1895	verschiedene Erweiterungsbauten am Werkstattgebäude «Depot G»
1905	Bau des Magazingebäudes (230ST02558)
vor 1947	Erweiterung des Wohn- und Dienstgebäudes in zwei Etappen um sechs Achsen nach NO unter Beibehaltung des Firsts
1947	Bau zweier weiterer Hallen für die Lokomotiven- und Wagenremise, letzte Erweiterung (Terrassenanbau) am Wohn- und Dienstgebäude
2003	Renovation des Wohn- und Dienstgebäudes

Literatur und Quellen

- Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Grosser Bahnhof. Winterthur. Meilensteine der Geschichte und Herausforderungen der Zukunft im Gleisraum zwischen Töss und Lindspitz, hg. von Stadt Winterthur, Departement Bau (Amt für Städtebau, Tiefbauamt), Winterthur 2017.
- SBB - Bauten in der Stadt Winterthur. Hinweisinventar, bearbeitet von ARIAS Industriekultur, Winterthur 2007, in: Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Lokdepot Winterthur. Depot G und Werkstätte. Historische Übersicht, Inventar und Schutzempfehlung. Dokumentation Drehscheibe, bearbeitet von ARIAS Industriekultur, Winterthur 2006, in: Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- INSA Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920, Sonderpublikation aus Band 10, Winterthur. Architektur und Städtebau 1850–1920, hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Zürich 2001, S. 118.
- Verena Rothenbühler, Siedlungsentwicklung und Städtebau, in: Winterthurer Stadtgeschichte (Band 2), hg. von Erwin Eugster, Stadt Winterthur und Adele Koller-Knüsli-Stiftung, Zürich 2014, S. 11–82.
- Die Eisenbahn in Winterthur, in: Winterthur-Glossar, www.winterthur-glossar.ch (<http://www.winterthur-glossar.ch/>), Stand 19.07.2017.







Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Güterschuppen (230ST00467), Ansicht von NO, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_61).



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Güterschuppen (230ST00467), Südwestfassade, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_63).

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Werkstattgebäude «Depot G» (230ST01951), links das Depot H, Ansicht von SO, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_02).



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Werkstattgebäude «Depot G» (230ST01951), Nordwest- und Südwestfassade, Ansicht von W, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_06).

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz,
Werkstattgebäude «Depot G» (230ST01951), Ansicht von SW, 20.07.2017
(Bild Nr. D101146_03).



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz,
Werkstattgebäude «Depot G» (230ST01951), Südostfassade, Ansicht von NO,
20.07.2017 (Bild Nr. D101146_04).

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Rechteckremise (230ST01043), Ansicht von N, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_81).



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Rechteckremise (230ST01043), Ansicht von O, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_83).

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Rechteck- und Kreissegmentremise (230ST01043), Ansicht von NW, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_85).



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Kreissegmentremise (230ST01043), Tore, Ansicht von NO, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_86).

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Drehscheibe (230STDREH01043), Ansicht von SW, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_88).



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Drehscheibe (230STDREH01043), Ansicht von O, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_89).

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Drehscheibe (230STDREH01043), Fahrgestell der Vollwandstahlträger auf dem umlaufenden Gleis, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_90).



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Lokomotiv- und Wagenremise «Depot H» (230ST01905), 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_20).

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Lokomotiven- und Wagenremise «Depot H» (230ST01905), Ostfassade, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_21).



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Lokomotiven- und Wagenremise «Depot H» (230ST01905), Ostfassade, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_22).

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Lokomotiv- und Wagenremise «Depot J» (230ST01905), Ansicht von SW, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_23).



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Dienstgebäude (230ST01906), Ansicht von S, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_10).

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Wohn- und Dienstgebäude (230ST01952), Ansicht von O, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_13).



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Wohn- und Dienstgebäude (230ST01952), Ansicht von N, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_14).

Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Magazingebäude (230ST02558), Ansicht von W, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_25).



Bahninfrastrukturbauten zwischen Wylandbrücke und Lindspitz, Magazingebäude (230ST02558), Ansicht von O, 20.07.2017 (Bild Nr. D101146_27).