



## 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](http://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](http://zh.ch/opendata).

# «Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten

**Gemeinde**

Zürich, Schlieren

**Bezirk**

Dietikon, Zürich

**Ortslage**

Altstetten, Mülligen

**Planungsregion**

Zürich Stadt, Limmattal ZPL

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Adresse(n)            | Badenerstrasse 830 bei; Hermetschloostrasse 8, 10, 12, 80, 90;<br>Hermetschlosstrasse 90 bei |
| Bauherrschaft         | Schweizerische Bundesbahnen SBB, Stadt Zürich  |
| ArchitektIn           | Max Vogt (1925–2019)   |
| Weitere Personen      | Hans Rudolf Fietz (1923–2013) (Ingenieur/Hersteller)   |
| Baujahr(e)            | 1972–1976  |
| Einstufung            | kantonal   |
| Ortsbild überkommunal | nein   |
| ISOS national         | ja   |
| IVS                   | ja   |
| KGS                   | nein   |
| Datum Inventarblatt   | – Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann   |

| <b>Objekt-Nr.</b> | <b>Festsetzung Inventar</b>                | <b>Bestehende Schutzmassnahmen</b> |
|-------------------|--|------------------------------------|
| 261AL00002        | AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt | –                                  |
| 261AL00080        | AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt | –                                  |
| 261AL00081        | AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt | –                                  |
| 261AL00125        | AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt | –                                  |
| 247BERGME00001    | AREV Nr. 0848/2019 Liste und Inventarblatt | –                                  |
| 261ALBRUECKE00001 | AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt | –                                  |

## Schutzbegründung

Die 1976 eröffnete Anlage des «Schnellgut-Stammbahnhofs» Zürich Altstetten, «Schnellgutbahnhof» genannt, besteht aus der Schnellguthalle (261AL00125), dem Bürogebäude (261AL00002), dem Stellwerk des Rangierbahnhofs Zürich Mülligen (261AL00080), einem dazugehörigen Rangier- und Gleisbremsengebäude (261AL00081) und dem Bergmeisterposten (Stadt Schlieren, Hermetschloostrasse 90 bei; 247BERGME00001) sowie der zur Erschliessung der Anlage notwendig gewordenen Hermetschloobrücke (261ALBRUECKE00001).

Da der Zugverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg stark zunahm, förderten die Schweizerischen Bundesbahnen ab den 1960er Jahren die stärkere Trennung der verschiedenen Verkehrssparten. Für den Güterverkehr entstand der Rangierbahnhof Limmattal (Gemeinde Dietikon, Güterstrasse 24 u. a.; Vers. Nr. 00377 u. a.). Zur Entlastung des Reiseverkehrs von Gepäck und für Expressgüter («Schnellgüter») entstand 1971–1976 zwischen dem Bahnhof Zürich Altstetten (Altstetterplatz 11 und 12; 261AL00700) und der Stadtgrenze zu Schlieren der Schnellgutbahnhof als Knotenpunkt für die Ostschweiz (neben zwei weiteren zwischen Olten und Däniken sowie im Berner Wylerfeld). Die SBB-Schnellgutbahnhöfe galten als modernste Anlagen ihrer Art in Europa, diejenige in Altstetten war die grösste in der Schweiz. 160 Angestellte luden hier täglich bis zu 370 t Güter um, was damals ca. 200 Güterwagen entsprach. Das System aus Gleisanlagen, Laderampen, Kettenförderanlagen für Handhubwagen und Sortieranlage mit Förderbändern war zu grossen Teilen computergesteuert, was den Schnellgutbahnhof zu einer hochleistungsfähigen Logistikanlage von grösster wirtschafts- und technikgeschichtlicher Bedeutung machte.

**«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten**

Alle Bauten des Ensembles stammen im Entwurf vom bedeutenden SBB-Architekten Max Vogt. Vogt war seit 1957 Entwurfsarchitekt bei den SBB unter dem SBB-Sektionschef Hochbau des Kreises III (Ostschweiz), dem Architekten Max Fehr (1914–1974) und später, ab 1974, selbst Sektionschef. Unter Mitarbeit und unter der Leitung von Vogt entstanden bis 1989 mehr als hundert grössere und kleinere Bahnbauten, mit denen er die Architektur der SBB entscheidend zu prägen vermochte. Ihre Unverwechselbarkeit beruht auf der ausgewogenen Komposition kubischer Volumen, auf ihrer zurückhaltenden Skulpturalität und Expressivität und auf der sorgfältigen Oberflächenbearbeitung mit Schalungen aus ungehobelten Einzelbrettern; vgl. dazu insb. das Zentralstellwerk (Gustav-Gull-Platz 6; 261AU00932) von 1955–1961. Die Schnellguthalle, das zentrale Element der Anlage, ist eine typologische Rarität mit hohem ingenieurbautechnischem und ästhetischen Anspruch. Die ungewöhnliche Dachkonstruktion aus vorgespannten Betonträgern und vorfabrizierten Betonschalen (Hyperboloidschalen) ermöglichte grosse Flächen ohne Stützen. Die Halle ist damit ein Zeuge für den Schweizer Industriebau in Beton- Vorfabrikation. Aus technikgeschichtlicher Sicht ist der Bau ein herausragender und früher Zeuge computergesteuerter Logistik in der Schweiz. Das Bürogebäude zeugt aus architekturgeschichtlicher Sicht von der rationalen Organisation des Raumprogramms und von der funktionalen Anordnung der Einzelbaukörper, wie sie Max Vogt typischerweise entwarf. Es ist ein gut erhaltenes Beispiel einer sorgfältig proportionierten und materialisierten Fassade aus seinem Spätwerk. Die Hallenvorfahrt zwischen Bürogebäude und Schnellguthalle ermöglichte die effiziente Organisation der Betriebsabläufe inkl. des Auto- und Lastwagenverkehrs, die Vogt jeweils zusammen mit dem Sachbearbeiter für Strassenverkehrsfragen in der Betriebsabteilung des SBB-Kreises III, H. Urech (o. A. – o. A.), erarbeitete.

Weitere wichtige, funktional eng mit den Abläufen im «Schnellgutbahnhof» zusammenhängende Elemente des Ensembles sind das Stellwerk mit dem dazugehörigen Rangier- und Gleisbremsengebäude sowie dem Bergmeisterposten. Stellwerk und Rangiergebäude sind zu grossen Teilen bauzeitlich erhaltene Beispiele der skulpturalen Sichtbeton-Architektur von Max Vogt. Diese in seiner neuen Funktion als Chefarchitekt errichteten Bauten stellen einen Höhepunkt in seinem Schaffen dar, lassen sich an ihnen seine Gestaltungsprinzipien doch klar ablesen: Sie zeigen die vogt-typische, schalungsrohe Oberflächenstruktur des Betons und gleichzeitig für die Zeit frühe dekonstruktivistische und postmoderne Architekturelemente (z. B. die auf den Skelettbau hinweisende Leichtwand aus Blech, die die massiv scheinende Betonfassade des OG zu tragen scheint oder die durchgehend grün gestrichenen Stahlelemente am Bau). Somit sind auch diese Bauten von hohem architekturgeschichtlichen Wert. Vom Damm westlich der Hermetschloobrücke aus, dem so genannten Ablaufberg, konnten die Güterwagen traktionslos nach SO am ebenfalls schalungsroh gestalteten Rangiergebäude vorbei über Schienenbremsen zur Schnellguthalle geschickt werden. Vom Bergmeisterposten aus wurde dieser Prozess überwacht. Der auf den ersten Blick unscheinbare Kleinbau belegt aufgrund seiner liebevollen architektonischen Gestaltung und Materialisierung Vogts Anspruch, selbst aus kleinsten vorfabrizierten Elementen ein architektonisch qualitativvolles Werk zu schaffen.

Die Hermetschloobrücke über das Gleisfeld, die als Strassenzufahrt aus dem Zürcher Industriequartier im N zum Schnellgutbahnhof im S des Gleisfelds errichtet wurde, ist ein funktionaler Bestandteil des Ensembles – sie verknüpft den Schienen- mit dem Strassenverkehr. Als elegante Verbindung zweier Quartiere (Grünau und Altstetten) kommt ihr städtebauliche und städtebaugeschichtliche Bedeutung zu. Sie erschloss zwei sich damals in grossem Wachstum befindliche Quartier miteinander und weiter über den Abzweiger im Kreisel auf der Südseite des Gleisfelds das damals erst geplante und später nach Plänen von Theo Hotz (1928–2018) ausgeführte Postbetriebszentrum Mülligen (Gemeinde Schlieren, Zürcherstrasse 161; Vers. Nr. 00411). Das sorgfältig gestaltete und bepflanzte Bauwerk ist fast unverändert erhalten. Neben der Duttweilerbrücke ist die Hermetschloobrücke die einzige Strassenüberführung über das Gleisfeld in der Stadt Zürich, die als Brücke und nicht als «Hochstrasse» (vgl. insb. die Hardbrücke) wirkt.

**Schutzzweck**

Erhaltung der Gesamtanlage. Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller Bauten des Ensembles mitsamt ihren äusseren und inneren bauzeitlichen Ausstattungselementen und Oberflächen.

**Kurzbeschreibung****Situation / Umgebung**

## «Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten

Das Areal des «Schnellgutbahnhofs» erstreckt sich zwischen dem Bahnhof Zürich Altstetten und dem Postbetriebszentrum Mülligen südlich des Zürcher Gleisfelds. Das Areal unterteilt sich von O nach W grob in drei Bereiche:

- den Umschlagbereich mit der Schnellguthalle, dem Bürogebäude und dem Umschlagplatz,
- das Rangierfeld im Zentrum der Anlage
- sowie die Rangierbetriebsbauten Stellwerk, Rangier- und Gleisbremsengebäude

Im S des Areals befindet sich ein Personalwohnhaus (Hermetschloostrasse 14; 261AL00310), das von Beginn an Wohnungen für die Familien der Techniker, die den reibungslosen 24-Stunden-Betrieb im Schnellgutbahnhof garantieren mussten, beherbergte. Dieses ist von einer qualitätvollen, von Max Vogt mit entworfenen Gartenanlage mit teilweise bauzeitlich erhaltenem Pflanzen- und Baumbestand umgeben. Ganz im W schliesst die Hermetschloobrücke das Areal ab und bildet gleichzeitig die Grenze zu Schlieren.

### Objektbeschreibung

#### Schnellguthalle (261AL00125)

Die Schnellguthalle wurde von Max Vogt vermutlich in Zusammenarbeit mit Ing. Rudolf Fietz von der Fertigbetonfirma Fietz AG konzipiert. Die ca. 350 × 90 m grosse Halle im Spickel der Verzweigung der Bahnlinien Zürich-Baden und Zürich-Zug enthält sieben von W einführende Gleise, einen Sortierplatz und einen Rampentrakt mit Lastwagenrampe im S. Sie ist seit Betriebsbeginn mit einer computergesteuerten Sortieranlage mit Förderbändern und einer Kettenförderanlage für Handhubwagen ausgestattet. Das Dach besteht aus 50 m langen, vorgespannten Betonträgern und quer dazu verlegten Betonschalen (Hyperboloidschalen), unterteilt von Oberlichtbahnen. Die vorgefertigten Schalen sind nur 4 cm dick und mit 25 m Länge die grössten, die damals erhältlich waren; sie konnten gestapelt und per Bahn angeliefert werden. Die Schalen bilden zusammen mit den Hauptträgern ein Flächentragwerk, das darunter grosse stützenfreie Bereiche ermöglicht. Auf der Südseite kragt das Dach über den Schiebetoren und dem durchlaufenden, hohen Fensterband weit über die Lastwagenverladerampe aus. Die übrigen Fassaden aus vorgefertigten Betonelementen werden durch senkrechte, schräg vorstehende Fensterbänder gegliedert. Am westlichen Ende liegen ein mit kniehohen Betonmauern gestalteter Vorgarten und zwei Versickerungsbecken.

#### Bürogebäude (261AL00002)

Um die Schnellguthalle bestmöglich für den Warenumschlag zu nutzen, besitzt sie nur die für Hallenbetrieb selbst notwendigen Räume in Form von Einbauten. Alle Büros für die administrativen Aufgaben der SBB, des Zolls und der Speditionsfirmen sind im separaten Bürogebäude untergebracht. Es steht frei auf dem grossen Umschlagplatz im S der Schnellguthalle. Darum herum ist der Lastwagenverkehr im Einbahnsystem von und zu den Verladerampen organisiert. Der langgezogene, zweigeschossige Bau beherbergt im EG aus Sichtbeton Büros und sanitäre Anlagen, in der Mitte wird es von einem offenen Durchgang unterbrochen. Auf der Nordseite liegen zwei breite Eingänge zwischen langen Reihen von hochformatigen, rahmenlos in die Sichtbetonmauer gestanzten Lochfenstern. Auf der Rückseite gliedern die beiden mit senkrechten seitlichen Fensterbändern versehenen Treppentürme aus Sichtbeton die lange Front in drei Teile. Das OG mit weiteren Büros kragt auf allen Seiten aus und ist von einer Rasterfassade aus kupferbraunen Metallstreben mit dunkelblauen Glasausfachungen umhüllt, orange Stoffrollos vor den annähernd quadratischen Fenstern setzen einen kräftigen Farbkontrast.

#### Stellwerk (261AL00080)

Das Stellwerk des Rangierbahnhofs Zürich Mülligen (so ein Schild am Gebäude) enthält Technikräume, Büros und das eigentliche Stellwerk für den Betrieb des «Schnellgutbahnhofs». Der langgestreckte, zweigeschossige Bau wurde an das ehem. Lagerhaus der Franz Carl Weber AG angebaut (Hermetschloostrasse 74; 261AL02548). In die Mauern aus Sichtbeton sind grosse Fensterbänder mit dunkelgrünen Metallrahmen eingelassen. Das Stellwerk mit einem Bedienungspult für die davorliegenden Gleisbremsen ist als vorkragende Kanzel in das Flachdach eingeschoben. Im EG ist die Mauer fast auf der ganzen Gebäudelänge ausgespart und mit einer eingezogenen Front aus grünem Stahlblech mit Fenstern ausgefacht, vor der eine Reihe runder Stahlstützen steht. Am östlichen Ende dieser Fassade und an der westlichen Stirnseite des Baus

## «Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten

liegt je ein Eingang mit einem Betonvordach. Im OG unterbricht ein kleiner Erker die sonst geschlossene Front. Der Sichtbeton zeigt die für Vogt typischen Merkmale: fugenlose Verarbeitung und eine Schalung aus ungehobelten Einzelbrettern mit scharfen Gebäudekanten.

### **Rangier- und Gleisbremsengebäude (261AL00081)**

Das eingeschossige Gebäude gehört funktional zum Stellwerk, dem gegenüber es mitten im Gleisfeld steht. Es enthält die Kompressoren für die Gleisbremsen am Ablaufberg sowie Anlagen für den Rangierfunk. Dazu gehören die beiden Gleisbremsen unmittelbar westlich des Baus und die hohe, runde Antenne an seiner Ostseite. Die Fassaden des schlichten, flachgedeckten Quaders zeigen die für Vogt typischen Merkmale: fugenlose Verarbeitung und eine Schalung aus ungehobelten Einzelbrettern mit scharfen Gebäudekanten. Dazu gibt es senkrechte Belichtungsschlitze. Der Eingang gegenüber dem Stellwerk ist tief eingezogen; hier finden sich weitere Schlitzöffnungen, drei Türen aus blauem und ein grosser Einbauschrank aus grünem Stahlblech.

### **Hermetschloobrücke (261ALBRUECKE00001)**

Das 340 m lange, zweispurige Brückenbauwerk führt in eleganter Wölbung über das Gleisfeld und endet im S in einer kreiselförmigen Abfahrt mit einem Abzweiger Postbetriebszentrum Mülligen. Im Kreisellenraum wurde ein Platanenhain angelegt. Der Brückenquerschnitt ist ein breiter, flacher Hohlkastenträger mit Konsolen für die Gehsteige, der auf insg. acht Hammerkopfpfeilern von achteckigem Grundriss aufliegt. Die Betonbrüstung trägt einen Handlauf aus Aluminium mit rechteckigem Querschnitt und ist durch tiefe Einkerbungen strukturiert, was auf eine mögliche Vorfabrikation der Brüstungselemente hindeutet. Die Ankerschienen (Jordahl-Schienen) zum Aufhängen der Fahrleitungstragseile an den Seitenwänden des Hohlkastenträgers sind bauzeitlich erhalten.

### **Bergmeisterposten (247BERGME00001)**

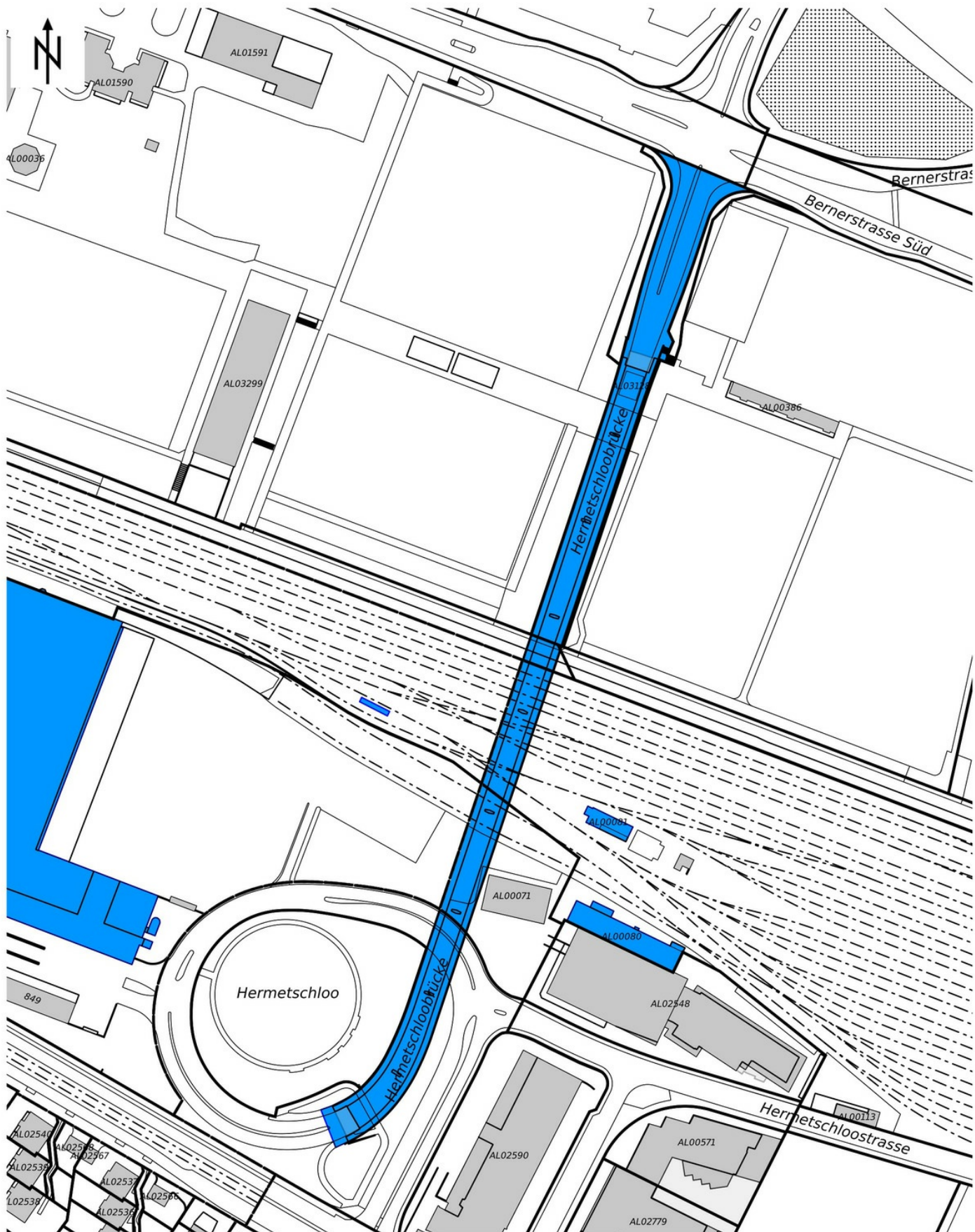
Der Bergmeisterposten ist eine eingeschossige, flachgedeckte Schutzhütte für den Bergmeister auf dem Ablaufberg. Ein mit Brettern oder Durisolplatten verkleideter Stahlrahmen mit grossen Fenstern gegen W, O und S sowie ein Unterstand mit Sitzbank werden von einem Dach mit umlaufender dunkelgrüner Stahlblechtraufe verbunden. Zwischen den beiden Baukörpern steht ein Pflanzentrog aus Beton.

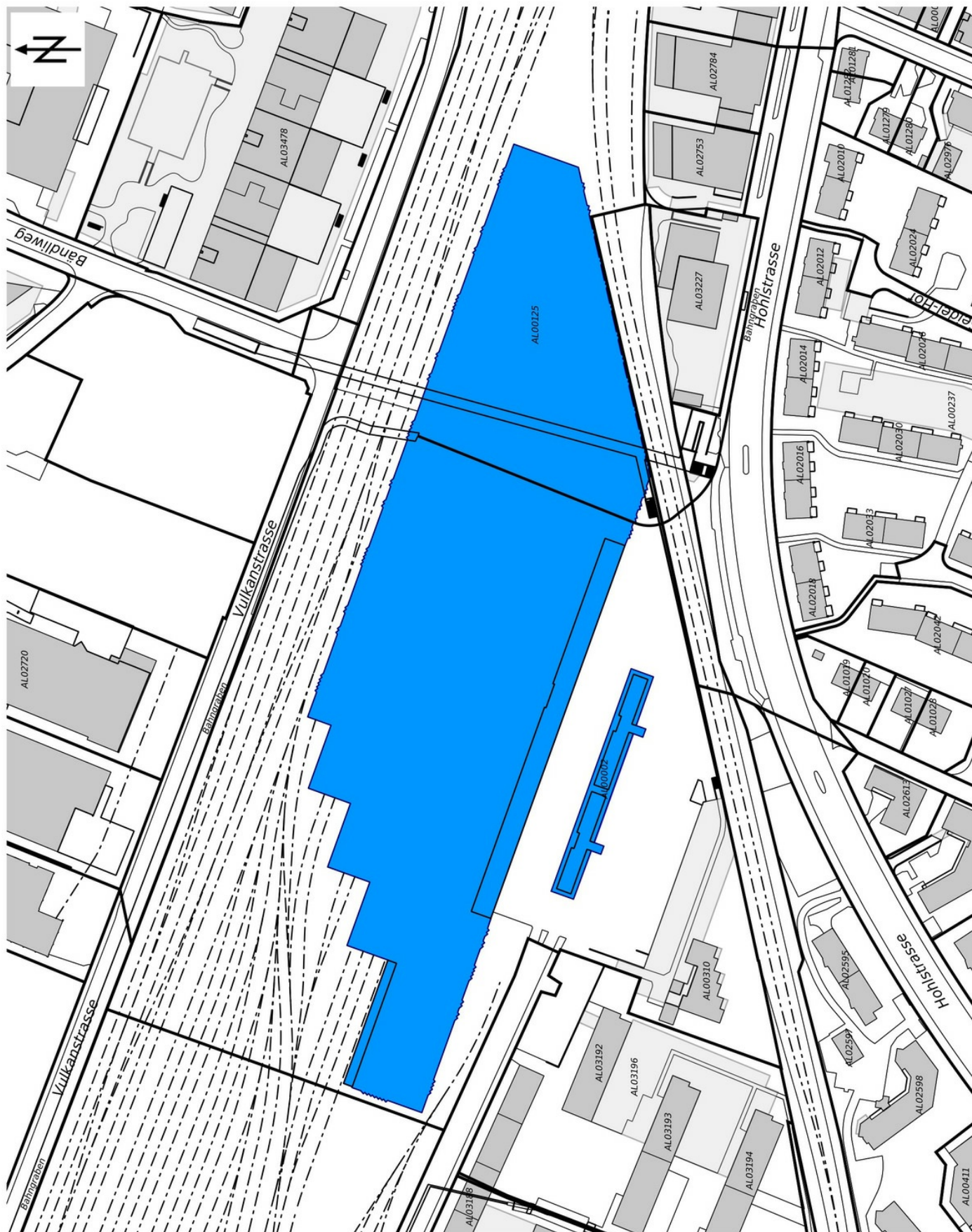
### **Baugeschichtliche Daten**

- |           |   |
|-----------|---|
| 1972–1976 | Anlage des Rangierfelds und Bau der «Schnellguthalle» (261AL00125), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Max Vogt, Ingenieur: Rudolf Fietz  |
| 1974–1976 | Bau der Hermetschloobrücke (261ALBRUECKE00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich   |
| 1975–1976 | Bau des Bürogebäudes (261AL00002), des Stellwerks (261AL00080), des Rangier- und Gleisbremsengebäudes (261AL00081) und des Bergmeisterpostens (247BERGME00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Max Vogt |

### **Literatur und Quellen**

- Bauten, Gärten und Anlagen 1960 bis Stadt Zürich. Inventarergänzung, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2013, S. 78–79.
- Karl Holenstein und Ruedi Weidmann, Max Vogt – Bauen für die Bahn 1957–1989 (Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 1), von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Zürich 2008.
- Max Rietmann, Schnellgutbahnhof Bern Wilerfeld: Projekt September 1965, Zürich
- Max Rietmann, Schnellgutbahnhof Olten-Däniken: Projekt September 1965, Zürich
- Max Rietmann, Schnellgutbahnhof Zürich Altstetten: Projekt September 1965, Zürich
- A., Neuer Schnellgutbahnhof in Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1976, Nr. 22, S. 301–303.
- SBB-Gebäude Zürich. Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Spezialinventar, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Archäologie und Denkmalpflege, Zürich 2005, S. 90–91.





© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 17:21:26

Massstab 1:2000



Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Zentrum: [2678784.17,1249637.93]

**«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten**



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, rechts die «Schnellguthalle» (261AL00125) kurz nach der Fertigstellung, Ansicht von NW, Bild: SBB-Archiv, 01.01.1976 (Bild Nr. D101353\_03).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, «Schnellguthalle» (261AL00125), Ansicht von W, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353\_04).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, «Schnellguthalle» (261AL00125), Lastwagenladerampe, Ansicht von SW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353\_05).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, «Schnellguthalle» (261AL00125), Innenansicht, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353\_06).

**«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten**



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, «Schnellguthalle» (261AL00125), Innenansicht Januar 1979, Bildarchiv ETH Zürich, Sign. Com\_C28-003-001, 01.01.1979 (Bild Nr. D101353\_07).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, «Schnellguthalle» (261AL00125), Kontrollposten der Fördersysteme in der Halle Januar 1979, Bildarchiv ETH Zürich, Sign. Com\_C28-003-006, 01.01.1979 (Bild Nr. D101353\_08).

**«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten**



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Bürogebäude (261AL00002),  
Ansicht von SO, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353\_11).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Bürogebäude (261AL00002),  
Ansicht von SW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353\_12).

**«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten**



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Stellwerk (261AL00080), Ansicht von NW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353\_19).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Stellwerk (261AL00080), im Vordergrund das Rangier- und Gleisbremsengebäude (261AL00081), Ansicht von NW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353\_20).

**«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten**



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Rangier- und Gleisbremsengebäude (261AL00081) mit der Rangierfunkantenne (rechts), Ansicht von SW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353\_21).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, die beiden Gleisbremsen am Ablaufberg westlich am Rangier- und Gleisbremsengebäude (261AL00081), Ansicht von SW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353\_22).

**«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten**



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Hermetschloobücke (261ALBRUECKE00001) mit oktogonalen Hammerkopfpfeilern und gekerbter Brüstung, Ansicht von SW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353\_25).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Bergmeisterposten (247BERGME00001), Ansicht von S, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353\_28).