



## 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).

# «Lokomotivremise G»

**Gemeinde**

Zürich

**Bezirk**

Zürich

**Quartier**

Industriequartier

**Planungsregion**

Zürich Stadt

Adresse(n) Neugasse 145, 145 bei  
Bauherrschaft –  
ArchitektIn Meinrad Lorenz (1880–1968)  
Weitere Personen Ernst Rathgeb (1884–1951) (Ingenieur/Hersteller), Fietz & Leuthold (Ingenieur/Hersteller), Gesellschaft der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke (Ingenieur/Hersteller), Theodor Bertschinger AG (Ingenieur/Hersteller), Willy Stäubli (1896–1969) (Ingenieur/Hersteller)  
Baujahr(e) 1925–1927  
Einstufung –  
Ortsbild überkommunal nicht geprüft  
ISOS national ja  
IVS nicht geprüft  
KGS nicht geprüft  
Datum Inventarblatt – Melanie Wyrtsch, Raphael Sollberger, Regula Michel

<b>Objekt-Nr.</b>	<b>Festsetzung Inventar</b>	<b>Bestehende Schutzmassnahmen</b>
261AU04007	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUDIENST04007	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUGLEIS04007	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSCHIEB04007-1	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSCHIEB04007-2	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

## Schutzbegründung

Die «Lokomotivremise G» ist wie der «Seebahneinschnitt» (Seebahnstrasse 251 bei u. a.; 261AUSEEBAHN00001 u. a.) ein Bestandteil der grossen Zürcher Bahnausbauphase der 1920er Jahre. Die schützenswerten Teile des Gebäudekomplexes sind das Dienstgebäude (261AUDIENST04007) im N, die südlich anschliessende Standhalle (261AU04007), die beiden flankierenden Schiebebühnenhallen (261AUSCHIEB04007-1 und 261AUSCHIEB04007-2) und die Gleisharfen (261AUGLEIS04007) im W.

Die «Lokomotivremise G» ist aus bahngeschichtlicher und bautypologischer Sicht von Bedeutung, da es sich beim Gebäudekomplex um die erste Schweizer Depotanlage handelte, die aus einer von zwei Schiebebühnen flankierten Standhalle bestand und mittels Aneinanderreihung weiterer Hallen potenziell beliebig erweiterbar war. Die beiden Schiebebühnen waren zur Bauzeit die grössten der Schweiz. Als neoklassizistischer Bau – wohl auf die weiteren zeitgleich geplanten und errichteten Bauten des Zürcher Stadtbaumeisters Hermann Herter (1877–1945; vgl. u. a. den Bahnhof Zürich Wiedikon, Birmensdorferstrasse 80 u. a.; 261WD02412 u. a.) abgestimmt – nimmt die «Lokomotivremise G» im Werk von Meinrad Lorenz eine Sonderstellung ein, galt er als vormaliger Chefarchitekt der Rhätischen Bahn RhB doch als einer der bedeutendsten Vertreter des (Bündner) Heimatstils.

Die Schiebebühnenhalle West und das Dienstgebäude bergen zudem zwei aus konstruktionsgeschichtlicher Sicht äusserst wertvolle Holztragwerke mit Verwendung des «geschlitzten Ringdübels» nach dem Patent Tuchscherer. Dieses vom deutschen Architekten Carl Tuchscherer (1878–1934) in Breslau patentierte, materialsparende Verbindungselement wurde in den Knotenpunkten zwischen den Stäben des Fachwerks verwendet, um Kräfte effizienter zu

## «Lokomotivremise G»

übertragen. Die beiden Bauten sind demnach wichtige Zeugen für den Ingenieurholzbau der Zwischenkriegszeit und heute von grossem Seltenheitswert. Die Dachkonstruktion von Willy Stäubli im Dienstgebäude, bei der Dachstuhl und Estrichboden ein geschlossenes, einzig auf den Aussenmauern ruhendes System bilden, besitzt ebenfalls hohe konstruktionsgeschichtliche Bedeutung, weil sie zur Bauzeit ausserordentlich grosse Lasten tragen konnte; der Dachraum war denn auch von Anfang an mit einem Lift erschlossen, in ihm wurde ein Aktenarchiv untergebracht. Die Gleisharfen, die im W der Anbauten noch erhalten sind (teilweise auch die historischen Gleise), wurden zwar im Zuge der Erweiterungsbauten der 1950er und 1960er Jahre modifiziert, illustrieren jedoch bis heute den Zweck der Anlage und die Arbeitsabläufe, indem an ihnen abgelesen werden kann, wie die Lokomotiven aus dem Gleisfeld unter dem Wipkinger Viadukt (Viaduktstrasse 21 bei; 261AUVIADUKT00001) hindurch von W her die Remise erreichten.

Nicht zuletzt kommt dem Ensemble «Lokomotivremise G» auch eine hohe städtebaugeschichtliche Bedeutung zu: Der Bau des im NO angrenzenden, vorwiegend aus Genossenschaftssiedlungen bestehenden Wohnquartiers zwischen der Ottostrasse, der Neugasse und der Röntgenstrasse steht in direktem Zusammenhang mit der Eröffnung der Remise, waren die günstigen Wohnung in den Blockrändern doch insb. für die Familien der Arbeiter in der «Lokomotivremise G» gedacht.

### Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller schützenswerten Bestandteile des Gebäudekomplexes mitsamt ihren inneren und äusseren bauzeitlichen Ausstattungselementen und Oberflächen. Erhaltung der Gleisharfen im W inkl. der Reste des Zubringergleises im NW. Dasjenige von O, welches das Stellwerk Nord (Neugasse 11; 261AU00933) nördlich umfährt und danach in die Schiebebühnenhalle Ost einmündet, ist nicht Teil des Schutzzumfangs.

### Kurzbeschreibung

#### Situation / Umgebung

Der Gebäudekomplex «Lokomotivremise G» liegt im N des Zürcher Gleisfelds zwischen dem Wipkinger Viadukt, das im W einen Bogen um die Remise beschreibt, der Neugasse im N und NO und der Röntgenstrasse im O. Die Gleisharfen im W des Areals münden heute in zwei nordwestliche Erweiterungsbauten. Zusätzlich ist im NW der Schiebebühnenhalle West, bzw. im NO der Erweiterung, ein Wohnhochhaus (Neugasse 151; 261AU00950) angebaut.

### Objektbeschreibung

#### Standhalle (261AU04007)

Kern der «Lokomotivremise G» bildet die von Ingenieur Ernst Rathgeb entworfene und von der Fietz & Leuthold AG errichtete Stand- und Kranbahnhalle mit Werkstatt. Sie ist durch einen schmalen, eingeschossigen Verbindungsbau direkt mit dem nordöstlich anschliessenden Dienstgebäude verbunden und zeigt eine gegenüber den Schiebebühnenhallen leicht zurückweichende und etwas niedrigere, zehnnachsige Südwestfassade in Sichtbacksteinmauerwerk. Die dahinterliegende Hallenkonstruktion aus Beton ruht auf siebenteiligen, von SO nach NW verlaufenden Stützenreihen. Zwischen ihnen verliefen urspr. ganz im NO die drei Gleise der Kranbahnhalle, darauf folgend die beiden durch die Werkstatt hindurchführenden Gleise und im SW die elf Abstellgleise der Standhalle. Die Betonstützen tragen je zwei von NO nach SW verlaufende Balken als Träger der schweren Dachplatten und der dazwischenliegenden Satteldach- Oberlichtbänder.

#### Dienstgebäude (261AUDIENST04007)

Dreigeschossiges, in einem mit kleinen Lüftungs- und Belichtungsgauben besetzten Walmdach schliessendes Dienstgebäude. Auf der nordöstlichen Strassenseite wird der zentrale, mit Backsteinornamentik hervorgehobene Eingangsbereich von zwei siebenachsigen Gebäudeflügeln flankiert. Dazwischen ein mittels Lisenen hervorgehobenes Treppenhaus. Im 2. OG gibt es ein Brüstungsgesims. Dekorativ wirken auch die Fensterstürze: im UG und EG werden sie durch senkrecht gestellte Backsteine gebildet, im 1. OG mit halbkreisförmigen Entlastungsbogen und einer Füllung aus senkrecht und waagrecht gestellten Steinen. Die Gebäudeschmalseiten werden grösstenteils von den bis unter das Gesims reichenden Schiebebühnenhallen verdeckt. Der Liftanbau und die Fenster im 1. und 2. OG der Südwestfassade sind nur aus der Höhe und teilweise aus der Ferne zu sehen. Das Innere enthielt entlang langer Korridore aufgereihete Büros, Wasch-,

## «Lokomotivremise G»

Bad- und Duschräume für die Mitarbeiter, Garderobenräume, ein Magazin für Öl- und Materialausgabe sowie zwei Dienstwohnungen. Das Treppenhaus mit den steinernen Brüstungen ist bauzeitlich erhalten.

### Gleisharfen (261AUGLEIS04007)

Die Gleisharfen auf der Westseite der Schiebebühnenhalle West, bzw. ihrer Erweiterungsbauten, verbinden die «Lokomotivremise G» mit dem Gleisfeld. Sie bestanden urspr. aus drei, seit 1947 aus sechs Gleisen. Heute entspricht ihre Breite der Gleiszahl in den Erweiterungsbauten. Die historischen Gleise sind teilweise erhalten. Eine ehem. von W her nördlich um das Dienstgebäude herumführende Trasse ist heute noch bis auf Höhe der Schiebebühnenhalle West in Form zweier Abstellgleise erhalten.

### Schiebebühnenhalle West (261AUSCHIEB04007-1)

Die von der Theodor Bertschinger AG erbaute Schiebebühnenhalle West bildet den nordwestlichen Abschluss der Standhalle, springt gleisseitig jedoch um die Breite einer Gleisspur vor, um die Einfahrt der Lokomotiven zu ermöglichen. Die heute grösstenteils von den Erweiterungsbauten verdeckte Nordwestfassade wies – neben dem bereits erwähnten Einfahrtstor – 16 Tore auf, die mit den 16 Gleisen im Innern der Standhalle korrespondierten. Über jedem Tor öffneten sich drei kleine Rechteckfenster. Die Strassenfassade im NO liegt etwas zurückversetzt hinter derjenigen des Dienstgebäudes. Beide heute noch sichtbaren, urspr. fünfachsigen Schmalseiten im NO und SW zeigen hohe Rechteckfenster mit darüberliegenden Rundbogenfenstern. Der Bau schliesst in einem Flachdach mit sechs aufgesetzten Walmdach-Oberlichtern. Sein Holztragwerk wurde unter Verwendung des geschlitzten Ringdübels nach Patent Tuchscherer gezimmert. Die von den Roll'schen Eisenwerken hergestellte, bauzeitlich erhaltene Schiebebühne mit 150 t Tragkraft, 20 m Bühnenlänge, 96 m Grubenlänge und einer Schiebebühnengeschwindigkeit von 60 m/min ist erhalten, wurde aber modernisiert.

### Schiebebühnenhalle Ost (261AUSCHIEB04007-2)

Die Schiebebühnenhalle Ost entsprach urspr. der Schiebebühnenhalle West. Beim Brand von 1995 wurden ihr Holztragwerk und ein Grossteil der Südostfassade zerstört. Die neuen Fassadenteile wurden auf die bestehende Architektur abgestimmt; eine Stahlkonstruktion trägt seither das Dach. Bauzeitlich erhalten sind die Schmalseiten, Teile der Südostfassade und die Schiebebühne.

### Baugeschichtliche Daten

1925–1927	Bau der «Lokomotivremise G», Architekt: Meinrad Lorenz, Ingenieur: Ernst Rathgeb, Hersteller: Fietz & Leuthold AG, Gesellschaft der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke und Theodor Bertschinger AG, Zimmermann: Willy Stäubli
1929–1931	Vergrösserung der Werkstatt in der Standhalle (261AU04007)
1943	Verstärkung des hölzernen Tragwerks in der Schiebebühnenhalle West (261AUSCHIEB04007-1)
1958–1960	Erstellung eines ersten westlichen Erweiterungsbaus zur Stationierung und zum Unterhalt der «TEE»-Dieselzugseinheiten, Architekt: Max Vogt (1925–2019)
1963–1969	Planung und Erstellung des zweiten und dritten Erweiterungsbaus, einer Triebzugwaschanlage und eines neugeschossigen Wohnhochhauses (Neugasse 151; 261AU00950), Architekt: Max Vogt
1995	Brand, Teileinsturz und Teilersatzneubau der Schiebebühnenhalle Ost (261AUSCHIEB04007-2)

### Literatur und Quellen

- Denkmalpflege-Kommission des Kantons Zürich, Gutachten 22-2017, 06.02.2018, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Freiherr von Röll, Schiebebühnen, in: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 7, Wien 1915, S. 307–313.
- Fritz-Ulrich Buchmann, Carl Tuchscherer, 1911–1934, An Innovative German Timber Construction Company, 2015, in: <https://bautechnikgeschichte.files.wordpress.com/2015/07/buchmann.pdf>, Stand 08.2019.
- Bollinger, 50 Jahre Depot G, in: SBB Nachrichtenblatt, 1977, Nr. 11, S. 216.
- A., Abklärung der Schutzwürdigkeit. Neugasse 145 – Lokomotivremise G (SBB-Areal Neugasse) (Gutachten zuhanden der Denkmalpflegekommission), hg. von Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Denkmalpflege, 13.03.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.

**«Lokomotivremise G»**

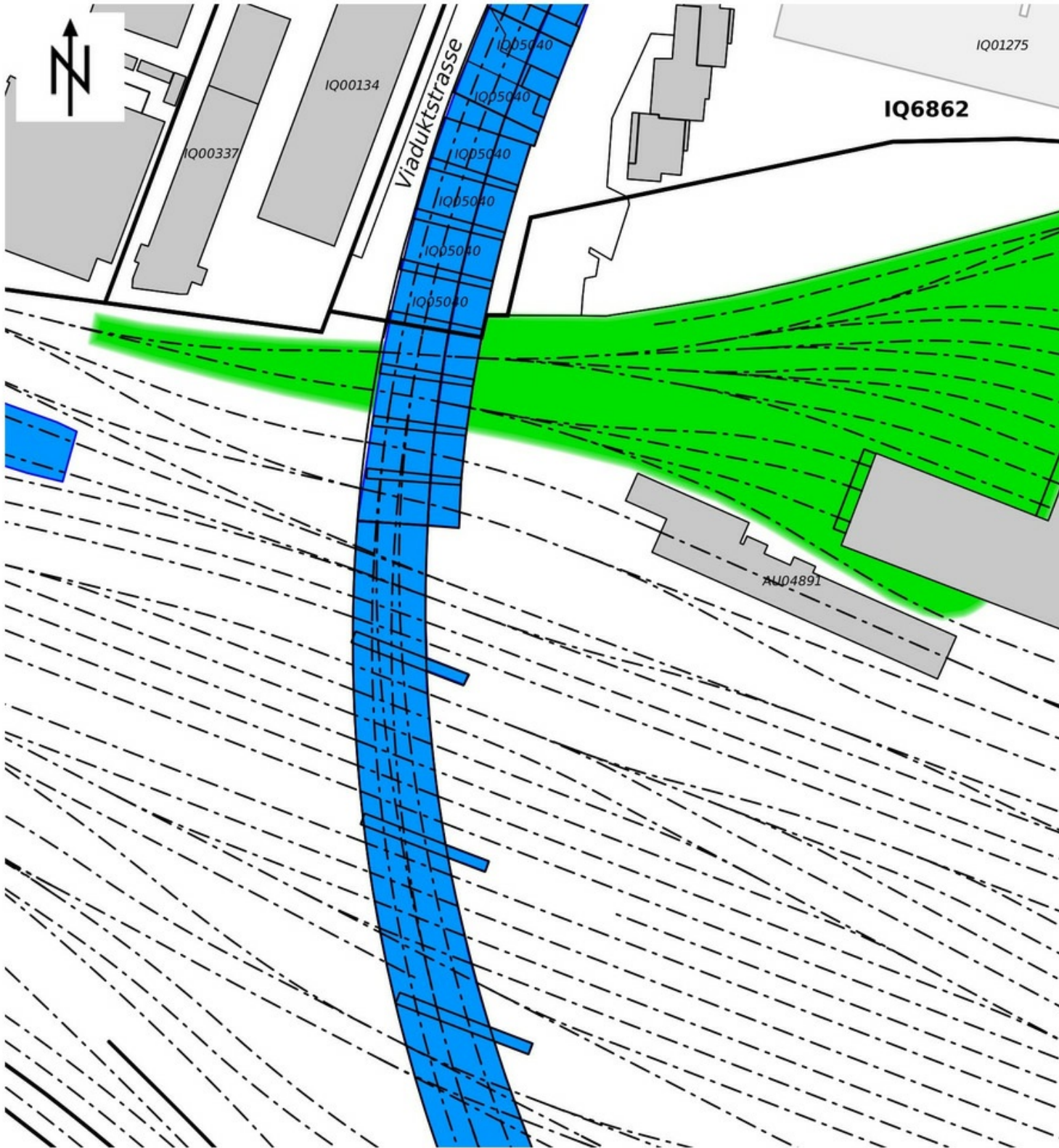
- A., Bau-Chronik. Die Arbeiten an der neuen Lokomotivremise in Zürich, in: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung, 1926, Nr. 18, S. 201–208.
- Wilhelm Frey, 150t-Lokomotiv-Schiebebühnen der SBB im Depot Geroldstrasse, Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1938, 7, S. 76–77.



Kanton Zürich  
GIS-Browser (<http://maps.zh.ch>)



## Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 18:51:28

Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität. Die zuständige Behörde ist für die Richtigkeit der Daten verantwortlich.

Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventar festgestellten Schutzes zu verstehen. Eine farbliche Hervorhebung bedeutet keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

«Lokomotivremise G»



«Lokomotivremise G», Luftaufnahme des Gleisfelds, in der Mitte die «Lokomotivremise G», Ansicht von O, Bild: ETH-Bildarchiv, Sign. LBS\_H1-009977, 13.08.1947 (Bild Nr. D101395\_01).



«Lokomotivremise G», Luftaufnahme des Remisenareals mit der Josefswiese und genossenschaftlichen Wohnbauten im Hintergrund, Ansicht von SW, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. 70030-C, 01.01.1940 (Bild Nr. D101395\_03).

«Lokomotivremise G»



«Lokomotivremise G», Schiebebühnenhalle West (261AUSCHIEB04007-1), hölzernes Tragwerk in einer der Schiebebühnenhallen vor der Verstärkung, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. 18395, 01.01.1943 (Bild Nr. D101395\_04).



«Lokomotivremise G», links oben das Dienstgebäude (261AUDIENST04007), rechts davon die Standhalle (261AU04007), flankiert von den beiden Schiebebühnenhallen, Ansicht von NW, 21.12.2016 (Bild Nr. D101395\_05).



«Lokomotivremise G»



«Lokomotivremise G», Dienstgebäude (261AUDIENST04007), Ansicht von NO, 21.12.2016 (Bild Nr. D101395\_06).



«Lokomotivremise G», Schiebebühnenhalle West (261AUSCHIEB04007-1), Ansicht von NW, 21.12.2016 (Bild Nr. D101395\_07).

«Lokomotivremise G»



«Lokomotivremise G», Schiebebühnenhalle Ost (261AUSCHIEB04007-2), Südostfassade mit nach Brand ergänztem Mittelteil, 21.12.2016 (Bild Nr. D101395\_08).



«Lokomotivremise G», Schiebebühnenhalle Ost (261AUSCHIEB04007-2), Ansicht von S, 21.12.2016 (Bild Nr. D101395\_09).

«Lokomotivremise G»



«Lokomotivremise G», Standhalle (261AU04007), Innenraum, 21.12.2016 (Bild Nr. D101395\_10).



«Lokomotivremise G», Dienstgebäude (261AUDIENST04007), Treppenhaus, 21.12.2016 (Bild Nr. D101395\_11).