



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.

Hauptwerkstätten

Gemeinde

Zürich

Bezirk

Zürich

Quartier

Aussersihl

Planungsregion

Zürich Stadt

Adresse(n) Hohlstrasse 370, 370 bei, 388, 388 bei, 394, 400, 402, 402a, 408, 418, 418 bei, 420, 422a, 426, 426 bei, 430, 438

Bauherrschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB, Schweizerische Centralbahn SCB

ArchitektIn CPF 2117, Geilinger & Co., Gustav Wülfke, Heinrich Eusebius Mezger (1851–1931), J. W. Huber (o. A. – o. A.), Rudolf Ludwig Maring (1820–1893)

Weitere Personen Alb. Buss & Cie. (Ingenieur/Hersteller), Alexander Legany (1851–1944) (Ingenieur/Hersteller), Atelier de Constructions Mécaniques de Vevey S. A. (Ingenieur/Hersteller), Bell & Cie. (Ingenieur/Hersteller), Conrad Zschokke AG (Ingenieur/Hersteller), Emch+Berger (Ingenieur/Hersteller), Fritz Wunderli (o. A. – o. A.) (Ingenieur/Hersteller), Maillart & Cie. (Ingenieur/Hersteller), Windhoff Bahn- und Anlagentechnik GmbH (Ingenieur/Hersteller)

Baujahr(e) 1859–1969

Einstufung kantonal

Ortsbild überkommunal nein

ISOS national ja

IVS nicht geprüft

KGS nein

Datum Inventarblatt – Regula Michel, Raphael Sollberger

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen		
		ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021
261AU00082	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021 Unterschutzstellung
261AU00878	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–		
261AU01231	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021
261AU03103	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021
261AU03103	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021
261AU03200	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–		
261AU03200	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–		
261AU03200	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–		
261AU03201	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021
261AU03290	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021
261AU03361	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021
261AU03362	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021
261AU03364	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021
261AU03368	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021
261AUABSAUG00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021
261AUDREH00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–		
261AUSCHIEBE00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021
261AUSCHIEBE00002	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–		

Hauptwerkstätten

261AUSCHIEBE00003	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–			
261AUUMGEBU00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	ÖREB	13.09.2021	BDV Nr. 0266/2021 vom 11.06.2021	

Schutzbegründung

Die Zürcher Hauptwerkstätten sind für die Schweizer Bahngeschichte von grosser Bedeutung. Von den landesweit fünf Hauptwerkstätten, die die Schweizerischen Bundesbahnen SBB in der 1. H. des 20. Jh. betrieben, wurden diejenigen in Zürich als einzige vollständig neu erstellt. Für den noch jungen Staatsbetrieb waren sie dringend notwendig, um das aufgekaufte und teilweise bereits veraltete Rollmaterial der verschiedenen ehem. Privatbahnen unterhalten zu können. So zeugt die Anlage auch für die unter den SBB einsetzende Vereinheitlichung und Rationalisierung des bislang sehr heterogenen Schweizer Bahnwesens. Über die bahngeschichtliche Bedeutung hinaus sind die «HWZ» auch ein Industriedenkmal von kantonaler Bedeutung. Ihre Ausdehnung, die Grösse der Hallen und die Einheitlichkeit der Bebauung, insb. mittels der Verwendung von Sichtbacksteinfassaden, stellen die Anlage in eine Linie mit den grossen Maschinenindustriekomplexen im Kanton Zürich wie z. B. demjenigen von Sulzer in Winterthur (Stadt Winterthur, Lagerplatz 3 u. a.; 230ST00495 u. a.).

Beinahe selbst als Teile einer ausgeklügelten «Maschine» sind die Bauten funktional voneinander abhängig: Herz und Hirn der Anlage bilden die Allgemeine Abteilung mit Kesselhaus, Schmiede und Raddreherei (261AU03201) sowie das Verwaltungsgebäude und das Magazingebäude mit Portierhaus (261AU03103), die die beiden Wagenwerkstätten I (261AU03362) und II (261AU00082) und die Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200) zu beliefern, bzw. die darin vorzunehmenden Arbeitsabläufe zu organisieren hatten. Die zusammengebauten Einzelhallen der Lokomotivreparaturwerkstätte wie die Montagehallen VIII und IX (Teil von 261AU03200) waren durch Schiebebühnen und Laufkräne miteinander verbunden, so dass Werkteile und ganze Lokomotiven von einer Halle in die andere gehievt oder gefahren werden konnten. Als nach dem Zweiten Weltkrieg der Schienenverkehr rasant zunahm und mehr und mehr Triebwagen zu den Lokomotiven hinzukamen, gesellte sich eine neue Triebwagenhalle zur Anlage hinzu (261AU00878). Die Holz Trocknerei (261AU03368) stand in der Nähe der Wagenwerkstätten, um über eine Absauganlage (261AUABSAUG00001) wiederum mit den Holzabfällen der Schreinerei beheizt werden zu können. Die an das Transformatorenhaus des städtischen Schlachthofs angeschlossene elektrische Zentrale (261AU03361) diente der Versorgung der einzelnen Abteilungen, das Speisehaus (261AU03290) und das Abortgebäude (261AU03364) derjenigen der Arbeiterinnen und Arbeiter (allen drei Werkstattgebäuden waren urspr. je zwei Abortgebäude zugeteilt, erhalten blieb jedoch nur eines).

Eine Passerelle, Gleisharfen, Schiebebühnen (261AUSCHIEBE00001, 261AUSCHIEBE00002 und 261AUSCHIEBE00003), eine Drehscheibe (261AUDREH00001) sowie Zufahrts-, Abstell- und Reservegleise aus verschiedenen Epochen verbinden die Abteilungen untereinander und mit dem Gleisfeld. Auch die hier als «Freiräume und Umfriedung» (261AUUMGEBU00001) zusammengefassten Strassen, Plätze und Grünflächen sowie die baulichen Ausstattungselemente im Aussenraum haben eine klar definierte Funktion innerhalb der Gesamtanlage. So dienten z. B. die Plätze im NW und SO der Allgemeinen Abteilung der Lagerung und Sortierung von Schmiedestücken sowie zur Aufstellung von Radsätzen und -reifen, während andere Freiräume von Schiebebühnen oder Abstellgleisen belegt wurden oder als Platz für spätere Erweiterungen vorgesehen waren. Die alles mit einem Werkgleis verbindende Werkstrasse und die grösstenteils bauzeitlich erhaltene Einfriedung zur Hohlstrasse hin halten die Einzelteile dieser «Maschine» räumlich wie funktionell zusammen.

Ein weiterer sozialgeschichtlicher Wert der Hauptwerkstätten liegt in der Ablesbarkeit der damaligen Arbeitsverhältnisse: Während die privaten Grossindustriellen zuvor meist mit der Erstellung von werkseigenen Arbeitersiedlungen versuchten, ihre Mitarbeiter an sich zu binden, geschah dies ab ca. 1900 in zunehmenden Mass auch durch Wohlfahrtseinrichtungen wie Speisehäuser oder Bäderanlagen in den Werken selbst – so auch bei den SBB: Im Keller des Speisehauses befanden sich – zu einer Zeit, als noch lange nicht alle Wohnhäuser damit ausgestattet waren – Duschen, später sogar Badewannen. Ein dank Plänen bezeugter, kleiner Kassenraum gleich beim Eingang bezeugt, dass die Arbeiter für diese Annehmlichkeit jedoch etwas bezahlen mussten. Einzelne Bauten des Ensembles sind zudem von hohem architektur- und technikgeschichtlichem Wert: Die grosse Weiten überspannenden und eine gute Lichtführung ermöglichenden Eisenkonstruktionen

Hauptwerkstätten

der grossen alten Hallen sind allesamt mit Namen bedeutender Ingenieure oder Herstellerfirmen verbunden und waren zu ihrer Bauzeit überaus modern. Die Montagehalle VIII z. B. wurde 1920–1923 als erst zweite in der Schweiz speziell für die neuen Elektrolokomotiven der SBB erstellt, die 1951–1953 erbaute Montagehalle IX mit ihren eleganten, materialsparenden Eisenbeton-Konoidschalen und die 1968 in Betrieb genommene Triebwagenhalle in Form eines Stahlskelettbaus mit Durisolplatten-Verkleidung verkörpern ihrerseits die neusten technik- und architekturgeschichtlichen Entwicklungen. Die einzelnen Bauten sind zu grossen Teilen bauzeitlich erhalten, vielerorts finden sich neben den intakten Gebäudehüllen auch diverse äussere und innere bauzeitliche Ausstattungselemente und Oberflächen.

Der Holzlagerschuppen (261AU01231) ist ein kleines bahngeschichtliches Museumsstück: Er besteht zwar auf den ersten Blick aus einem den anderen Bauten entsprechenden Sichtbacksteinbau und einem damit verbundenen Holzschuppen unbestimmbaren Alters, im Innern der beiden Gebäudeteile finden sich jedoch zwei intakte, ältere Holzkonstruktionen, die insb. zur Hohlstrasse hin teilweise ummauert werden mussten. Im ummauerten Teil befinden sich wesentliche Teile einer der zwei Bahnhofhallen, die 1860 für den ehemaligen Centralbahnhof Basel errichtet worden waren, die sog. «Elsässer Halle» (das zweite Exemplar fand in Olten als Schreinerei und Werkstatt Wiederverwendung und steht heute in restaurierter Form auf dem Bahnareal in Bauma und dient der Unterbringung historischer Fahrzeuge). Die «Elsässer Halle» gehört damit zu den ältesten erhaltenen Schweizer Bahnbauten überhaupt und zeichnet sich durch eine damals moderne Mischkonstruktion aus Holz und Gusseisen mit filigranen Verzierungen im Schweizer Holzstil aus. Zudem kam im mit einer Brettverschalung versehenen Gebäudeteil einer der «Baumann'schen Schuppen» zur Wiederverwendung, der vom Holzlager-Standort an der Geroldstrasse auf der anderen Seite des Gleisfelds ins Areal der Hauptwerkstätten versetzt wurde. Nicht zuletzt ist die lange Abfolge von Sichtbacksteinfassaden entlang der Hohlstrasse von hoher städtebaulicher Bedeutung. Sie prägt das industriell geprägte Vorstadtquartier wesentlich mit.

Schutzzweck

Erhaltung der Gesamtanlage. Erhaltung der historischen Substanz aller schützenswerter Bauten auf dem Areal der Hauptwerkstätten. In ihrer Umgebung Erhaltung der architektonischen Ausstattungselemente (insb. erhaltene Gleise und Einfriedung entlang der Hohlstrasse) und Oberflächen (insb. Strassen und Plätze samt historischen Belägen und Grünstreifen entlang der Hohlstrasse).

Kurzbeschreibung

Situation / Umgebung

Die Hauptwerkstätten stehen auf einem fast 900 m langen Areal nordwestlich der Duttweilerbrücke auf der Südostseite des Zürcher Gleisfelds. Es konnte 1902 von der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft NOB übernommen werden. Entlang der Hohlstrasse reihen sich von SO nach NW die Lokomotivreparaturwerkstätten, das Verwaltungs- und Magazingebäude mit dazwischenliegendem Haupteingang zum Areal, das Speisehaus, die Holztrocknerei und die Holzlagerschuppen auf. Hinter diesen Bauten, bzw. auf ihrer Nordostseite, liegt die arealinterne Werkstrasse, entlang der wiederum die allgemeine Abteilung mit Kesselhaus, Schmiede und Raddreherei, die Wagenwerkstätten I und II und das kleine Abortgebäude stehen. Zwischen den Hallen öffnen sich weite Plätze, von denen diejenigen zwischen den Wagenwerkstätten I und II sowie zwischen den Montagehallen VIII und IX mit grossen Schiebebühnen belegt sind. Die Triebwagenhalle von 1968 mit Drehscheibe und Schiebebühne steht ganz im NO hinter den Lokomotivreparaturwerkstätten. Entlang der Hohlstrasse ist das Areal fast auf seiner ganzen Länge mit der bauzeitlichen Einfriedung abgeschlossen, der Hauptzugang zum Areal erfolgt heute unter dem Verbindungsgang zwischen dem Verwaltungs- und dem Magazingebäude hindurch.

Objektbeschreibung

Verwaltungsgebäude (261AU03103)

Symmetrischer, monochromer Sichtbacksteinbau über einem Kalksteinsockel in schottischem Verband. Zweiachsige, urspr. zweigeschossige und in Walmdächern schliessende, heute je um ein Geschoss aufgestockte Seitenflügel flankieren einen fast flach gedeckten, dreigeschossigen und dreiachsigen Mittelrisalit mit dem hohen Treppenhausfenster auf der Nordostseite. Flache Eckquader, geohrte, im EG segmentbogenförmige und in den OG gerade Fenstereinfassungen aus

Hauptwerkstätten

Naturstein sowie ein Brüstungsgesims im 1. OG schmücken die Fassaden. Im Innern ist ein bauzeitliches Treppenhaus mit Granitstufen und eisernem Geländer mit hölzernem Handlauf erhalten.

Magazingebäude und Portierhaus (261AU03103)

Zweiteiliger, durch einen zweigeschossigen Verbindungsgang im 1. und 2. OG mit dem Verwaltungsgebäude verbundener Gebäudekomplex bestehend aus einem vierachsigen Portierhaus im SO und einem im NO angebauten, insg. 15 Achsen langen Magazingebäude. Die monochromen Sichtbacksteinfassaden des Portierhauses gliedern sich in einen Kalksteinsockel, ein EG mit hohen hochrechteckigen Fenstern und einem OG mit etwas weniger hohen Fenstern über einem Brüstungsgesims. Urspr. hatte es ein Krüppelwalmdach, heute einen flachgedeckten Aufbau von 1953–1954. Das Magazingebäude, dessen lange, zweigeschossige und zweifarbige Sichtbacksteinfassaden durch Kolossalpilaster, Stichbogenfenster und ein Sohlbankgesimse gegliedert werden (teilweise durch Umbauten verunklärt), besteht aus drei in sich symmetrisch gestalteten Einheiten von je fünf Achsen; die jeweils äussersten Pilaster grenzen an die folgende Einheit und bilden so Doppelpilaster. Die Eingänge befinden sich in der jeweiligen Mittelachse. Farbliche Akzente bilden die roten Entlastungsbogen und das rote Band unter den dekorativ geschnittenen Sparrenköpfen des fast flachen Satteldachs. Im Innern befinden sich grosse Lagerräume in Holzkonstruktion.

Elektrische Zentrale (261AU03361)

Drei mal fünf Achsen zählender Sichtbacksteinbau mit fast flachem Satteldach. Roter Backstein im Bereich von Entlastungsbogen und Dachgesims, Stichbogenöffnungen und Pilaster entsprechend der Gestaltung der anderen Gebäude. Die heute nicht mehr bestehende Galerie im Innern zeichnete sich an den hohen, unterteilten Öffnungen der Nordwest- und Südostfassade ab.

Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200)

Urspr. siebenschiffiger Komplex mit Schlosserei- und Drehereihalle im NO (2014 abgebrochen), südwestseitig daran anschliessend drei Montagehallen, eine Halle mit versenkter Schiebebühne, eine Halle für die Kesselreparatur und eine Halle für Tender und Werkzeugmaschinen, allesamt Eisenkonstruktionen. Aufgrund der unterschiedlichen Raumhöhen der Hallen zeigt der Bau uneinheitliche Schmalseiten, an denen die Einzelhallen gut ablesbar sind. An den Längsseiten zeigt die Lokomotivreparaturwerkstätte mit Kolossalpilastern gegliederte, zweigeschossige Sichtbacksteinfassaden mit Segmentbogenfenstern und Brüstungsgesimsen im EG und im OG. Die Entlastungsbögen der Fenster und ein Kranzgesims sind mit roten Backsteinen hervorgehoben. Vier Hallen sind mit steilen, zwei mit fast flachen Satteldächern gedeckt, die alle von annähernd gebäudelangen Oberlichtern besetzt sind.

Montagehalle VIII (261AU03200)

Bei der Montagehalle VIII handelt es sich um den ersten Erweiterungsbau der Lokomotivreparaturwerkstätte, erstellt als Fortsetzung ihrer beiden südwestlichsten Hallen. Monochrome, sieben mal drei Achsen zählende Sichtbacksteinfassaden mit dekorativer Setzung der Backsteine bei den Einfassungen der Rundbogenfenster und beim giebelseitigen Ochsenauge sowie im Bereich des Dachgesimses, auf den Längsseiten gegliedert durch sich gegen oben verjüngende Kolossalpilaster. Dazwischen sowie auf der Schmalseite hohe rechteckige Fensterfronten, jeweils bekrönt von einem Thermenfenster. Kunststeinbrüstungen zwischen Rechteck- und den Thermenfenstern verdecken das Eisentragwerk für den Laufkran im Innern der Halle ab. Der einschiffige Bau ist mit einem von einem Oberlichtband besetzten Satteldach mit einem eisernen Tragwerk mit filigranen Zugstangen im Innern und offenen Dachuntersichten gedeckt.

Montagehalle IX (261AU03200)

Die Montagehalle IX ist die zweite Erweiterung der Lokomotivreparaturwerkstätte. Sie wurde gegenüber der Montagehalle VIII erstellt und mit dieser durch die Schiebebühne Lokomotivreparaturwerkstätte verbunden. Der fünf mal fünf Achsen zählende Eisenbetonskelettbau mit segmentbogenförmig gewölbtem Sheddach (bestehend aus Eisenbeton-Konoidschalen), zeigt auf allen drei sichtbaren Seiten verputzte Fassaden mit grossen, hochrechteckigen Fensterfronten, die Stützen des Betonskeletts sind aussen grau gestrichen und dienen längsseitig als vertikale Gliederungselemente der Fassaden.

Wagenwerkstätte I (261AU03362)

Hauptwerkstätten

Der grosse Eisenskelettbau mit zweifarbigen Sichtbacksteinfassaden gliedert sich in den eigentlichen Hallenbau und einen im SW (entlang der Werkstrasse) vorgelagerten Kopfbau, in dessen beiden Geschossen urspr. Handwerksbetriebe wie Sattlerei, Schreinerei usw. untergebracht waren. Er wird hauptsächlich durch einen Blendgiebel auf der Südostseite aus dem Gesamtkomplex hervorgehoben. Seine über 100 m lange Südwestfassade der Wagenwerkstätte I ist in zwei 18 Achsen zählende «Seitenflügel» und einen dreiachsigen Mittelrisalit unterteilt. Als Gliederungselemente dienen Kolossalpilaster und Brüstungsgesimse im EG und im OG. An den nordwestlichen und südöstlichen, immer noch über 80 m langen Schmalseiten der Wagenwerkstätte I gibt es jeweils zwölf hohe Fassadenöffnungen. Im NW sind es Einfahrtstore für die Wagen, im SO vorwiegend Fenster zur Belichtung der dahinterliegenden Schlosserei und Dreherei. Die Nordostfassade gegen das Gleisfeld entspricht in ihrer Gliederung der Südwestfassade, ist aber eingeschossig ausgebildet. Der Mittelrisalit ist hier eine von einem Gleis durchfahrene Vorhalle, eine weitere, längere und jüngere Vorhalle überdeckt einen Grossteil der linken «Seitenflügels». Entlastungsbögen sind auf allen Seiten in rotem Backstein ausgeführt und weisen grösstenteils Keilsteine auf. Jeweils zwei Hallenschiffe sind mit einem fast flachen Satteldach gedeckt. Die Dächer bestehen aus Hohlkörpern aus gebranntem Ton. Jeweils quer über den Firsten angeordnete Satteldach-Oberlichter dienen der Belichtung der Halle. Im SW führt eine gedeckte Passerelle über die Werkstrasse zum Speisehaus. Eine Schiebebühne in der Mitte der Halle wurde abgebrochen.

Wagenwerkstätte II (261AU00082)

Die Wagenwerkstätte II ist ebenfalls ein Eisenskelettbau und bildet ein kleineres Pendant zur Wagenwerkstätte I, hat allerdings keinen Kopfbau, sondern enthält im SW zwei Gleise mehr. So entsprechen die Südost- und Nordwestseite der Nordwestfassade der Wagenwerkstätte I, während die von Kolossalpilastern rhythmisierten Bahn- und Strassenfassaden je zehn grosse, von einem Entlastungsbogen aus rotem Sichtbackstein überwölbten Zwillingfenster zeigen. Die Decke besteht aus vorgefertigten, armierten Beton-Hohlkörpern, darüber analog zur Wagenwerkstätte I quer zu den Firsten gestellte Satteldach-Oberlichter.

Allgemeine Abteilung mit Kesselhaus, Schmiede und Raddreherei (261AU03201)

Dreiteiliger Gebäudekomplex im Zentrum der Anlage: Von SW nach NO reihen sich die Raddreherei, die Schmiede und das Kesselhaus hintereinander auf. Die Raddreherei ist ein eingeschossiger, 13 langer und zwei Achsen tiefer, mit einem fast flachen Satteldach gedeckter Eisenskelettbau mit zweifarbigen Sichtbacksteinfassaden. Diese zeigen Segmentbogenfenster über Brüstungsgesimsen, Lisenen und ein daran anschliessendes, bandförmiges Kranzgesims, unterstrichen durch schmales Band aus rotem Backstein, der auch für die Entlastungsbögen mit Keilsteinen verwendet wurde. Quergestellte Oberlichter entsprechend denjenigen der Wagenwerkstätten. Die Schmiede ist ein die beiden anderen Hallen überragender Eisenskelettbau mit ebenfalls zweifarbigen Sichtbacksteinfassaden unter einem Satteldach. An den Giebelseiten grossflächige Verglasungen, auf dem First ist ein Oberlicht aufgesetzt. Vom Kesselhaus sind nur die 14-achsige Nordostfassade und die eiserne Satteldachkonstruktion erhalten. Urspr. beinhaltete der Bau Dampfkessel von Escher Wyss & Co. zum Antrieb vieler Apparate, Pumpen, Dampfhammer usw. auf dem ganzen Areal. Beim Kesselhaus standen ausserdem ein Hochkamin und ein Härteofen.

Speisehaus (261AU03290)

Das Speisehaus besteht aus drei Baukörpern: Nach einem zweigeschossigen, mit einem fast flachen Satteldach gedeckten Bau mit dem Speisesaal im SO schliesst nordwestlich ein eingeschossiger, flach gedeckter, nur eine Achse langer Zwischenbau und danach ein zweigeschossiger Kopfbau unter einem Krüppelwalmdach an. Die Fassaden des zweigeschossigen, fast monochromen Sichtbacksteinbaus von vier mal acht Achsen gliedern sich horizontal in einen reich befensterten Kellersockel, darüber ein Gurtgesims, ein hohes EG und ein wesentlich niedrigeres OG, vertikal unterteilt durch Backsteinpilaster mit schmalen rotem Abschluss. Darüber dekorativ geschnittene Rafenköpfe. Im EG gibt es gehörte Fenstereinfassungen aus Naturstein, im OG grossflächige Verglasungen. Im UG befinden sich die Dusch- und Bäderanlagen, im EG urspr. ein Speisesaal (heute ein Restaurant), im OG befand sich der Modellsaal. Hier schliesst auch die Passerelle zur Wagenwerkstätte I an. Der Krüppelwalmdachbau im NW hat ebenfalls monochrome Sichtbacksteinfassaden, gegliedert durch Gurtgesimse über dem Kellersockel und über dem EG sowie eingefasst von Ecklisenen. Im EG und im OG hochrechteckige Einzel- oder Doppelfenster. Im Innern befanden sich im EG ein weiterer Speisesaal, in den OG eine

Hauptwerkstätten

Wohnung für die Familie eines Verwalters, daneben gab es mehrere Bedienstetenzimmer. Der Eingang auf der Nordwestseite befindet sich im EG der zweiten Achse von links, die als Risalit ausgebildet ist.

Abortgebäude (261AU03364)

Eingeschossiger, monochromer Sichtbackstein-Kleinbau über längsrechteckigem Grundriss mit fast flachem Walmdach, durch einen hochliegenden Fensterkranz als Abortgebäude gekennzeichnet. Ein breites Sockelband, ein Brüstungsgesims, Ecklisenen und jeweils zwei Lisenen pro Längsseite gliedern die Fassaden. Die Eingänge befinden sich auf der Nordostseite.

Holztrocknerei (261AU03368)

Die Holztrocknerei besteht aus einem eingeschossigen Sichtbacksteinbau mit sehr hohem Kniestock im SO und einem auf der Nordwestseite angebauten Holzschuppen, beide unter einem mit eternitschindeln belegten Satteldach mit gemeinsamem First. Der Backsteinbau zeigt asymmetrisch gestaltete Fassaden mit Segmentbogenöffnungen und Lisenen sowie Entlastungsbögen aus rotem Backstein. Das Dach ist mit je zwei markanten Lukarnen pro Dachfläche besetzt und hat im SO ein verbrettertes Giebeldreieck oberhalb der Mittelpfetten. Die Pfetten- und Rafenköpfe zeigen Zierschnitte. Der Schopfanbau ist im EG verputzt, im Kniestock verbrettert, die Dachflächen sind geschlossen.

Absauganlage (261AUABSAUG00001)

Die Absauganlage beförderte Holzspäne aus der Schreinerei in der Wagenwerkstätte I über die Wagenwerkstätte II hinweg zum Sammeltrichter bei der Holztrocknerei, wo mit dem Material Trocknungsöfen geheizt wurden. Sie ragt an der Westecke der Wagenwerkstätte I in Form eines Rohrs aus dem Boden, überquert das Abortgebäude und die Wagenwerkstätte II, um bei der Holztrocknerei in den Sammeltrichter zu münden. Die Rohranlage ist mit filigranem Eisenfachwerk versteift und ruht zwischen den beiden Werkstattbauten auf einer Eisenfachwerkstütze.

Schiebebühne West (261AUSCHIEBE00001)

Die Schiebebühne mit Führerstand verbindet die beiden Wagenwerkstätten I und II untereinander sowie mit dem Gleisfeld im NO.

Schiebebühne Lokomotivreparaturwerkstätte (261AUSCHIEBE00002)

Die Schiebebühne ohne Führerstand fährt zwischen den Montagehallen VIII und IX bis zum nächsten querstehenden Bau im SO. Sie liegt an derselben Stelle wie die urspr. Schiebebühne, die aus der Lokomotivreparaturwerkstätte hinaus nach So bis zu den ehem. Abstellgleisen führte.

Schiebebühne Ost (261AUSCHIEBE00003)

Die kleine Schiebebühne ohne Führerstand liegt auf der Südostseite der Triebwagenhalle.

Drehscheibe (261AUDREH00001)

Die eingleisige Drehscheibe zwischen der Triebwagenhalle und der Montagehalle IX hat einen Durchmesser von 22 m. Das Stahldrehgestell trägt eine mit Metallgittern und Blechen belegte Fahrbahnplatte mit Gleis, beidseits einfache, gelb gestrichene Geländer. Die Drehscheibe verbindet das Gleisfeld einerseits mit der Schiebebühne Lokomotivreparaturwerkstätte und hat somit die Funktion, Lokomotiven ins oder aus dem Areal zu lenken, andererseits gibt es einen Anschluss zur Schiebebühne Ost und damit zur Triebwagenhalle (obwohl Triebwagen deutlich länger sind).

Triebwagenhalle (261AU00878)

Der mit Durisol-Platten verkleidete Stahlskelettbau mit Stirnfassaden aus Sichtbeton enthält zwei unterschiedlich lange Hallenschiffe, von denen das längere drei, das kürzere zwei Gleise enthält. Belichtung durch ein grossflächig verglastes, 13-teiliges Sheddach.

Holzlagerschuppen, sogenannte «Elsässer Halle» (261AU01231)

Der Holzlagerschuppen besteht aus drei Teilen: demjenigen mit Sichtbacksteinfassaden an der Hohlstrasse, dem 1944 erstellten Zwischenbau und dem «Baumann'schen Schuppen» im NO. Beim Sichtbacksteinbau handelt es sich um eine 3 × 15 Achsen zählende, gleisseitig urspr. offene Gebäudehülle mit übereinanderliegenden Segmentbogenöffnungen, Lisenen und hohem Satteldach. Im Innern verbirgt sich die sogenannte «Elsässer Halle», eine hier Eisen-Holz-Konstruktion: Gusseisenkonsolen mit Rosettenmotiven tragen den eisernen Dachstuhl mit filigranen Eisenzugstangen. Die Dachkonstruktion ruht auf Holzstützen und wird durch hölzerne Hängesäulen und doppelte Bundbalken stabilisiert. Die nordostseitige Stützenreihe wurde durch Betonstützen ersetzt. Der Zwischenbau ruht südwestseitig auf denselben Betonstützen und beherbergte urspr.

Hauptwerkstätten

einen Laufkran. Der «Baumann'sche Schuppen»: ist eine bretterschalte Fachwerkkonstruktion aus kräftigen Stützen mit schräg aufsteigenden Zangen und von Bügen getragenen Bundbalken unter einem stehenden Dachstuhl mit Hängesäulen an First- und Mittelpfetten.

Freiraum und Einfriedung (261AUUMGEBU00001)

Zwischen den Gebäuden öffnen sich vielerorts grosszügige, funktional bedingte Plätze, die hauptsächlich von der langen, mit einem Gleis ausgestatteten Werkstrasse her erschlossen sind. Diese führt von den Lokomotivreparaturwerkstätten im SO bis zur Holztrocknerei, urspr. sogar bis zum Holzlagerschuppen im NW. Das Werkgleis ist erhalten. Die Plätze wurden als Lagerplätze und für den Materialaustausch zwischen verschiedenen Werkgebäuden genutzt (z. B. für die Lagerung und Sortierung von Schmiedestücken, Aufstellung von Radsätzen und Radreifen usw.), später auch für die Weichenmontage. Die Plätze, auf denen die Schiebebühnen verkehren sowie der Platz um die Drehscheibe sind grasbewachsen und teilweise abgesenkt. Die grösstenteils bauzeitlich erhaltene Einfriedung zur etwas höher gelegenen Hohlstrasse hin besteht im SO aus einer grasbewachsenen und baumbestandenen Böschung, ab Höhe Montagehalle VIII aus einer Sockelmauer. Darauf steht ein Eisenstaketenzaun zwischen Eisenpfosten. Nach einem Unterbruch durch das Verwaltungsgebäude, das Magazingebäude und das Portierhaus, in deren Bereich die Bauten das Areal zur Strasse abgrenzen, erscheint der Zaun erneut und hinter ihm ein schmaler Grünstreifen. Nordwestlich des Speisehauses, wo sich eine jüngere Autowaschanlage befindet, fehlt der Zaun, der Sockel und die Pfosten stehen allerdings noch am Trottoirrand. Danach folgt erneut ein Abschnitt in bauzeitlichem Zustand bis zum Ende des Areals im NW des Holzlagerschuppens auf Höhe der Flurstrasse.

Baugeschichtliche Daten

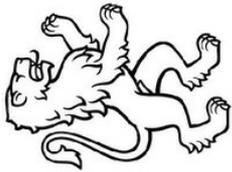
1860	Bau des Holzlagerschuppens, der «Elsässer Halle» (261AU01231) als eine der zwei Bahnhofhallen des ehem. Centralbahnhofs in Basel, Bauherrschaft: Schweizerische Centralbahn SCB
1893	Erwerb des Areals durch die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, um hier einerseits Schotter zu gewinnen, andererseits, um die «Hauptwerkstätte» mit verschiedenen, dazugehörigen Anlagen zu erstellen; nicht realisiert
01.01.1902	Übernahme der Privatbahnen durch den Bund und Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB
1902	Abbruch der beiden Bahnhofhallen in Basel
ab 1902	Neuplanung der Hauptwerkstätten, Architekt: Gustav Wülfke
ab 1904	Nach dem Tod Wülfkes Übergang der Projektleitung an Alexander Legany und Heinrich Eusebius Mezger
1905	Bewilligung für den Neubau der Werkstätten durch den Verwaltungsrat der SBB
1905–1910	Erstellung der ersten Bauten auf dem Areal, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB; des Verwaltungsgebäudes, des Magazingebäudes und des Portierhauses (261AU03103) sowie des Abortgebäudes (261AU03364), Architekt: Hans Müller; der Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200) und der Allgemeinen Abteilung mit Kesselhaus, Schmiede und Raddreherei (261AU03201), Hersteller: Alb. Buss & Cie.; Wiederaufbau einer der ehem. Basler Bahnhofhallen als Holzlagerschuppen, sogenannte «Elsässer Halle» mit zusätzlichen Sichtbacksteinfassaden, Architekt: Rudolf Ludwig Maring
1909–1910	Bau der elektrischen Zentrale (261AU03361), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB
1909–1911	Bau der Schiebebühne West (261AUSCHIEBE00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hersteller: Windhoff Bahn- und Anlagentechnik GmbH
1911	Bau des Speisehauses (261AU03290), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB; Inbetriebnahme der Holztrocknerei (261AU03368), Ingenieur: Fritz Wunderli; Inbetriebnahme der Wagenwerkstätten I (261AU03362) und II (261AU00082) mit Absauganlage (261AUABSAUG00001), Hersteller: Maillart & Cie;
1913–1914	Versetzen des nordöstlichen Teils des Holzlagerschuppens, des sogenannten «Baumann'schen Schuppens» von der Geroldstrasse in das Areal der Hauptwerkstätten

Hauptwerkstätten

1920–1923	Bau der Montagehalle VIII (261AU03200) Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hersteller: Conrad Zschokke AG
1922–1923	Bau der Schiebebühne Lokomotivreparaturwerkstätte (261AUSCHIEBE00002), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hersteller: Windhoff Bahn- und Anlagentechnik GmbH
1946	Umbau der Elektrischen Zentrale zur Spenglerei
1951–1953	Bau der Montagehalle IX (261AU03200), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB
1953–1954	Aufstockung des Magazingebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Geilinger & Co. (o. A. – o. A.)
1963–1968	Bau der Triebwagenhalle (261AU00878), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: J. W. Huber, Hersteller: Emch+Berger
1967–1969	Bau der Schiebebühne Ost (261AUSCHIEBE00003), Hersteller: Atelier de Constructions Mécaniques de Vevey S. A.; Erstellung der Drehscheibe (261AUDREH00001) anstelle einer kleineren an der Nordecke der Lokomotivreparaturwerkstätte, Hersteller: Bell & Cie.
1970	Überdecken des Durchgangs zwischen dem Verwaltungs- und dem Magazingebäude durch einen zweigeschossigen Zwischenbau
1974	Abbruch des Hochkamins beim Kesselhaus
1981	Umbau des Kesselhauses zur Spenglerei
nach 2002	Abbruch der inneren Schiebebühne in der Wagenwerkstätte I, Bauherrschaft: SBB AG
2012–2014	Abbruch der Schlosserei- und Drehereihalle (ehem. nordöstlichste Halle der Lokomotivreparaturwerkstätte), Bauherrschaft: SBB AG

Literatur und Quellen

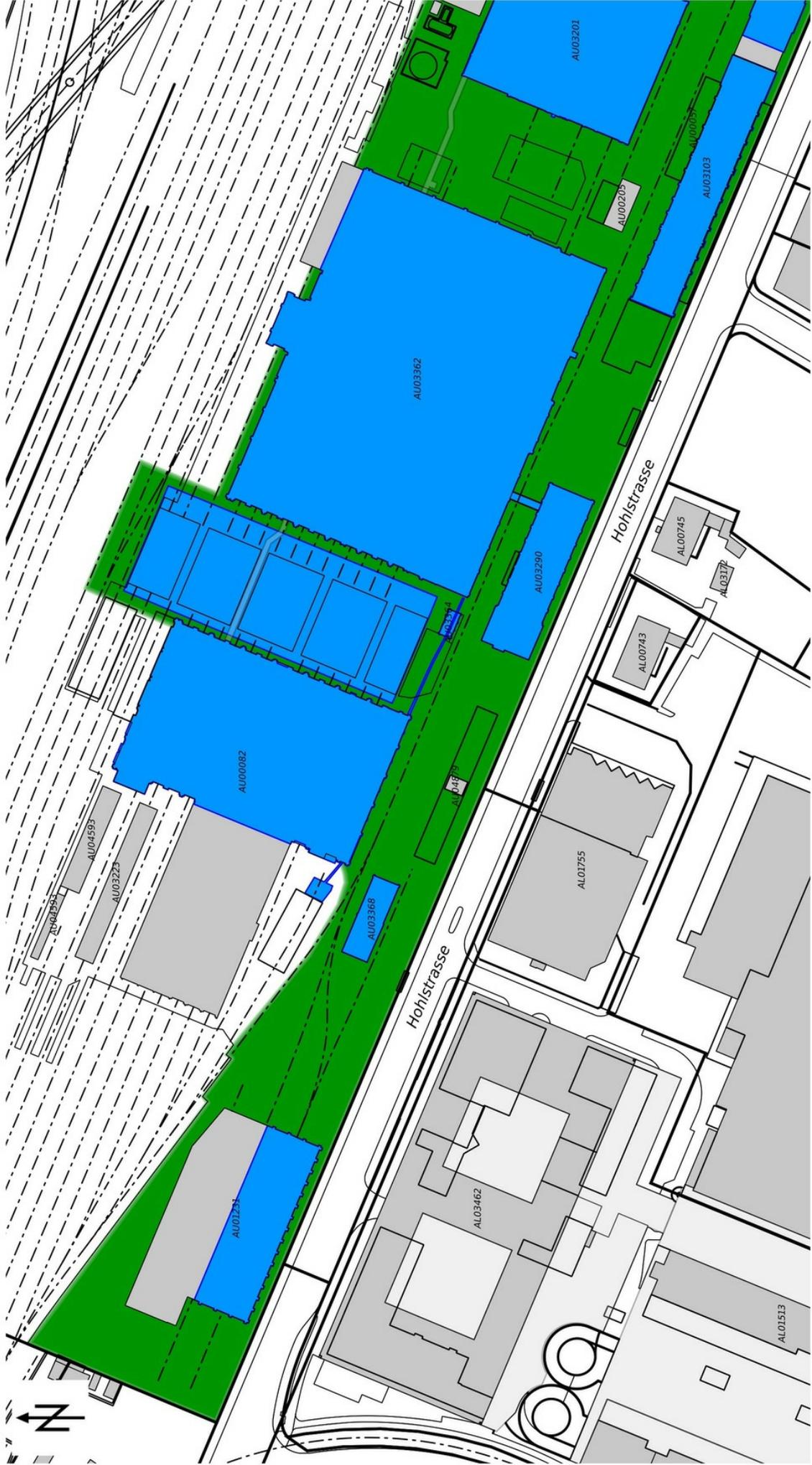
- Alfred Ryffel, Ein Rundgang durch die neuen Werkstätten der B. B. in Zürich, in: Zürcher Wochenchronik, 1911, S. 313–316 und 325–328.
- Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Archiv
- Denkmalpflege-Kommission des Kantons Zürich, Gutachten 21-2017, 06.03.2018, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Denkmalpflegerisches Gutachten, Abklärung der Schutzwürdigkeit, Hohlstrasse – SBB Hauptwerkstätten Zürich, bearbeitet von Stadt Zürich, Amt für Städtebau, 16.08.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Freiherr Victor von Röll, Werkstätten, in: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens in zehn Bänden (Band 10), Wien 1923, S. 324–356.
- Hans-Peter Bärtschi, Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Zürcher Industrie- und Arbeiterstadtteils Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte, Basel 1983, S. 210–215, 462 und 484.
- A., Abklärung der Schutzwürdigkeit. Hohlstrasse 366 ff. – SBB Hauptwerkstätten Zürich (denkmalpflegerisches Gutachten) hg. von Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Denkmalpflege, 16.08.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- A., Bahnhof-Umbau in Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1896, Nr. 7, S. 60.
- A., Der Hauptbahnhof Zürich und die neuen Reparaturwerkstätten der Schweizerischen Nordostbahn, in: Schweizerische Bauzeitung, 1901, Nr. 20, S. 214–217.
- A., Die neuen Werkstätten der S. B. B. in Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1905, Nr. 13, S. 163–165.
- A., Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1909, in: Schweizerische Bauzeitung, 1910, Nr. 19, S. 253.
- A., Die Zürcher Bahnhoffrage, in: Schweizerische Bauzeitung, 1895, Nr. 1, S. 3–6 sowie Nr. 2, S. 10–15.
- A., Umbau des Bahnhofes Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1896, Nr. 1, S. 3.
- A., Zur Zürcher Bahnhoffrage, in: Schweizerische Bauzeitung, 1898, Nr. 20, S. 157–159.
- A.: G. Wülfke (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1904, Nr. 8, S. 95. SBB-Gebäude Zürich. Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Altstetten. Spezialinventar, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Archäologie und Denkmalpflege, Zürich 2005, S. 60–83.



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



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 18:13:02

Diese Karte stellt einen Zusammenzug 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.

Massstab 1:1750



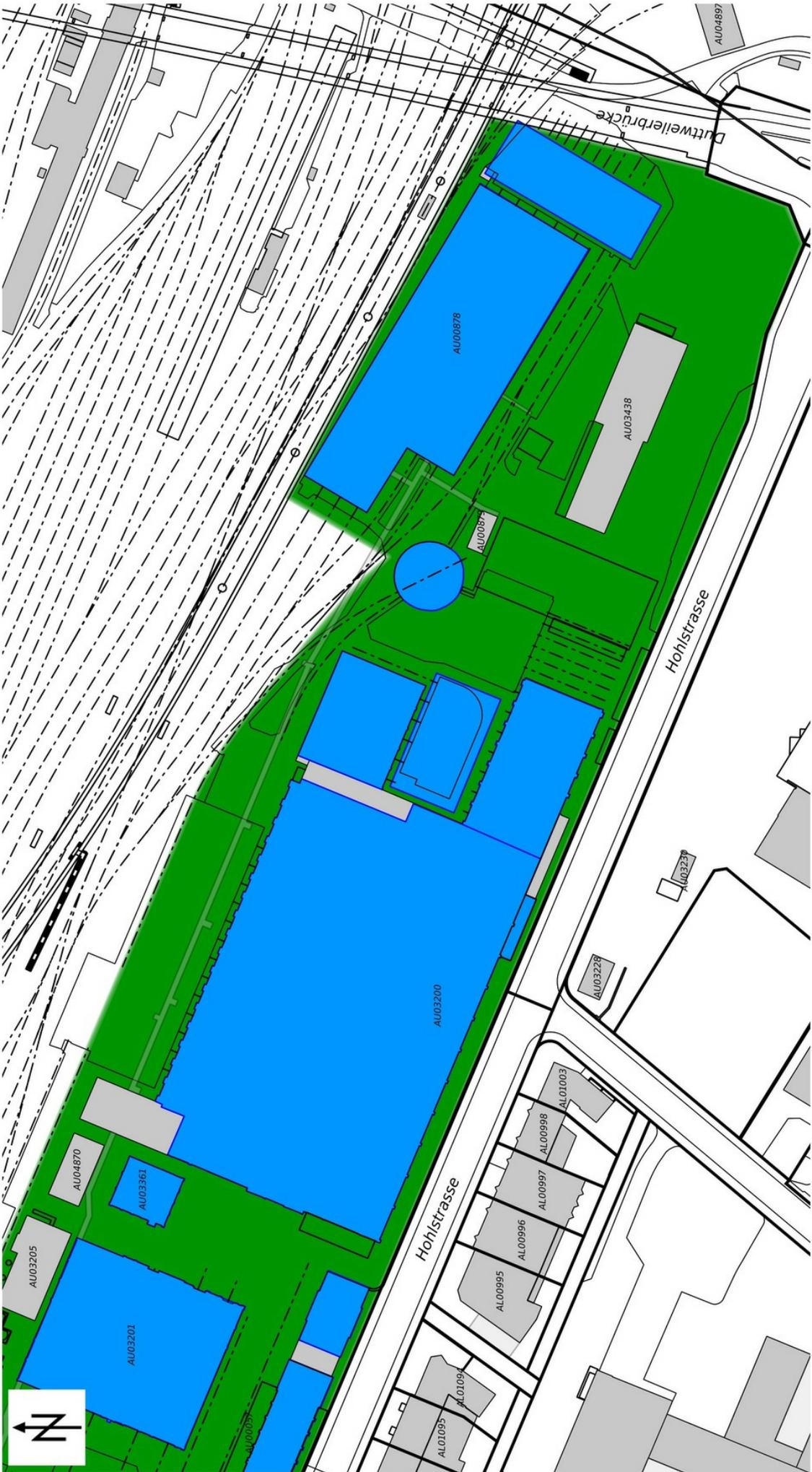
Zentrum: [2680182.33; 1249090.07]



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



Inventarrevision Denkmalpflege



Massstab 1:1750



Zentrum: [2680603.12, 1248947.83]

© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 18:14:09

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.



Hauptwerkstätten, Verwaltungsgebäude (261AU03103), Ansicht von NO, rechts der zweigeschossige Verbindungsgang zum Magazingebäude und Portierhaus (261AU03103), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_11).



Hauptwerkstätten, Magazingebäude und Portierhaus (261AU03103), Ansicht von O, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_12).

Hauptwerkstätten



Hauptwerkstätten, Magazingebäude und Portierhaus (261AU03103),
Magazingebäude, ehem. Lagerraum im OG, 17.07.2019 (Bild Nr.
D101369_14).



Hauptwerkstätten, Elektrische Zentrale (261AU03361), Ansicht von O,
17.07.2019 (Bild Nr. D101369_26).

Hauptwerkstätten

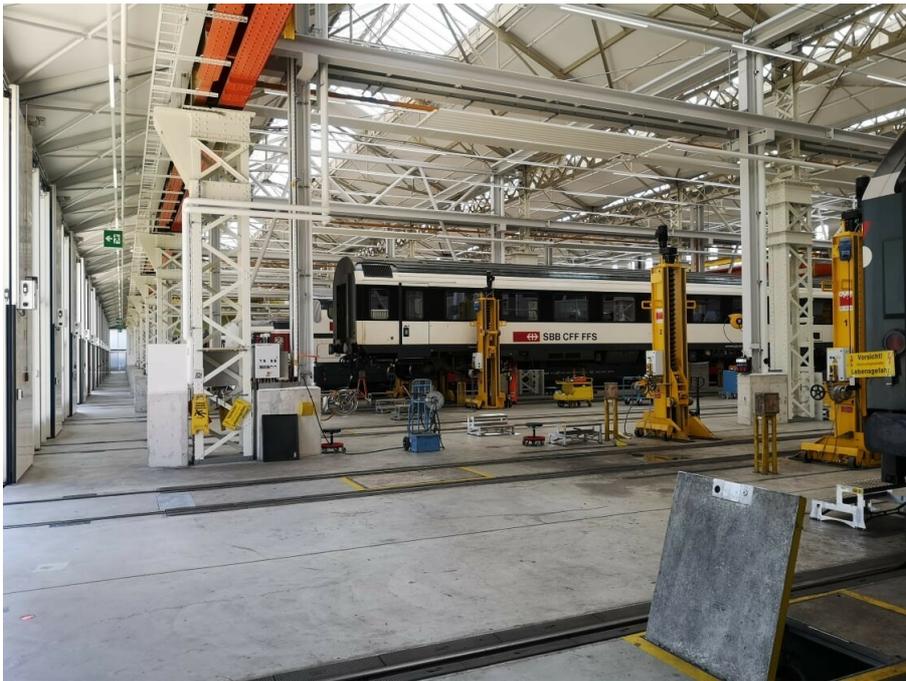


Hauptwerkstätten, Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200), Südwestfassade, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_16).



Hauptwerkstätten, Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200), Inneres, ehem. Schiebebühnenhalle, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_17).

Hauptwerkstätten



Hauptwerkstätten, Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200), Inneres, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_43).



Hauptwerkstätten, Montagehalle VIII (261AU03200), Ansicht von S, davor die bauzeitlich erhaltene Einfriedung des Areals (261AUUMGEBU00001), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_18).

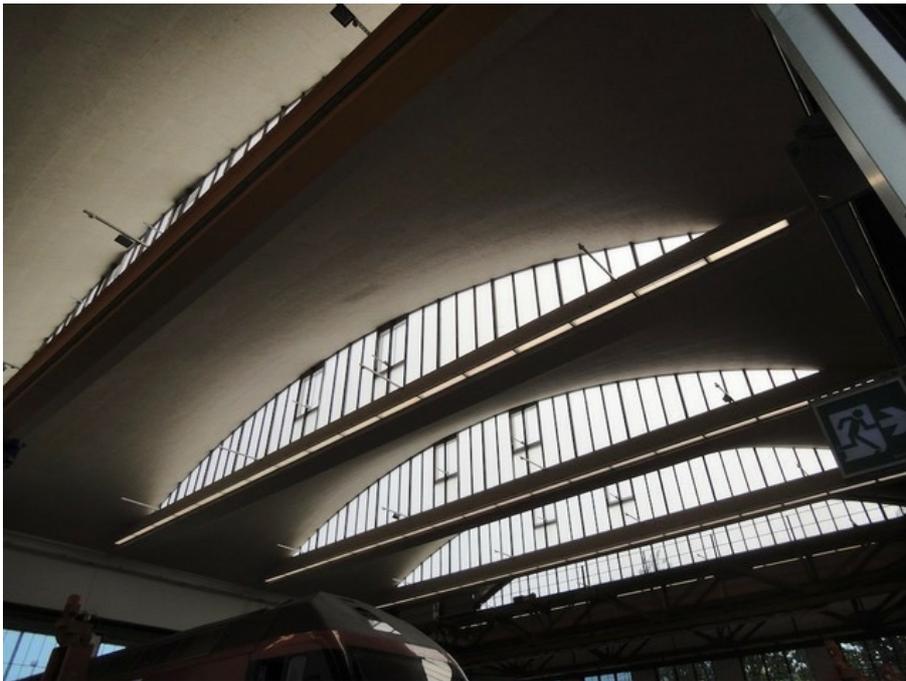
Hauptwerkstätten



Hauptwerkstätten, Montagehalle VIII (261AU03200), Inneres mit Kranbahn, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_19).



Hauptwerkstätten, Montagehalle IX (261AU03200), Ansicht von O, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_20).



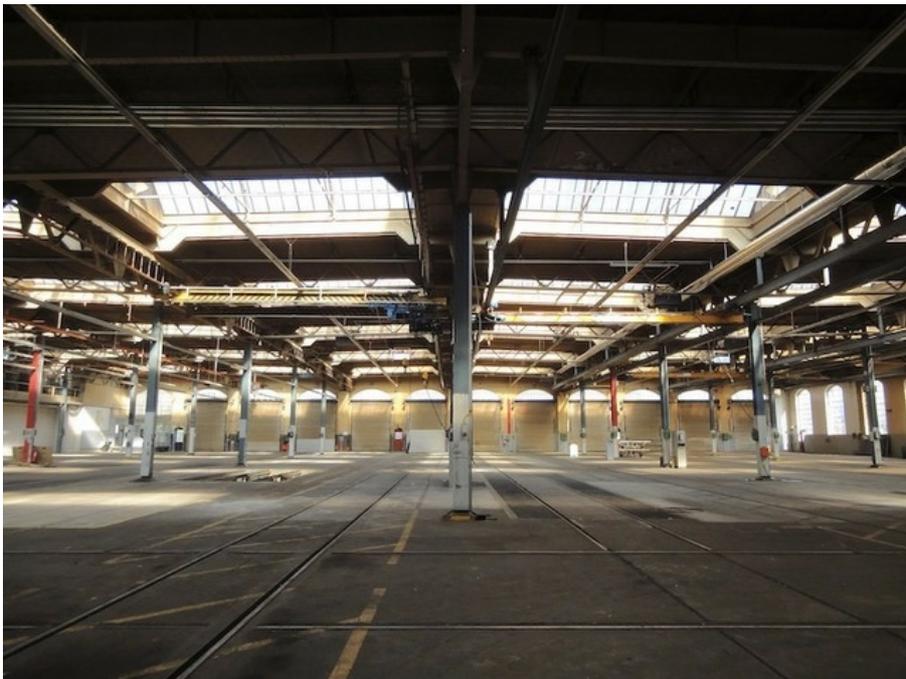
Hauptwerkstätten, Montagehalle IX (261AU03200), Decke aus Eisenbeton-Konoidschalen, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_21).



Hauptwerkstätten, Wagenwerkstätte I (261AU03362), Ansicht von S, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_27).



Hauptwerkstätten, Wagenwerkstätte I (261AU03362), Südwestfassade mit Passerelle zum Speisehaus (261AU03290) über der Werkstrasse (261AUUMGEBU00001), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_28).



Hauptwerkstätten, Wagenwerkstätte I (261AU03362), Reparaturhalle, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_29).

Hauptwerkstätten



Hauptwerkstätten, Wagenwerkstätte I (261AU03362), Dachkonstruktion (Detail), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_45).



Hauptwerkstätten, Wagenwerkstätte II (261AU00082), Südwestfassade, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_03).

Hauptwerkstätten



Hauptwerkstätten, Wagenwerkstätte II (261AU00082), Südostfassade, davor die Schiebebühne West (261AUSCHIEBE00001), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_04).



Hauptwerkstätten, Allgemeine Abteilung mit Kesselhaus, Schmiede und Raddreherei (261AU03201), Ansicht von W, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_22).



Hauptwerkstätten, Speisehaus (261AU03290), Südostfassade, 17.07.2019
(Bild Nr. D101369_24).

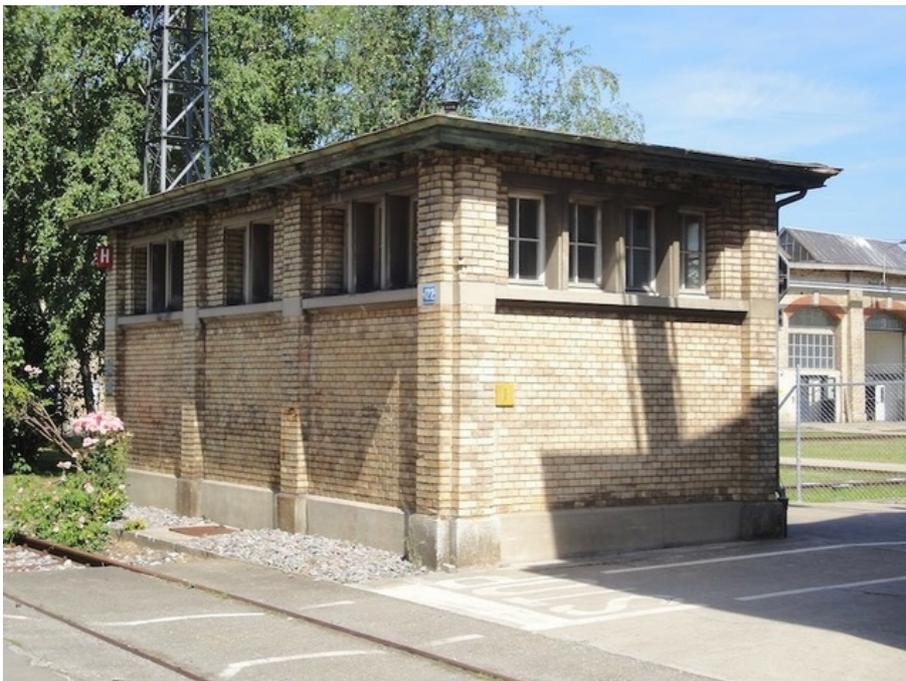


Hauptwerkstätten, Speisehaus (261AU03290), Nordostfassade, 17.07.2019
(Bild Nr. D101369_25).

Hauptwerkstätten



Hauptwerkstätten, Speisehaus (261AU03290), Duschen, ehem. Bäder im UG, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_41).



Hauptwerkstätten, Abortgebäude (261AU03364), Ansicht von S, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_30).

Hauptwerkstätten



Hauptwerkstätten, Holztrocknerei (261AU03368), Ansicht von O, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_31).



Hauptwerkstätten, Holztrocknerei (261AU03368), Lagerraum im OG, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_32).

Hauptwerkstätten



Hauptwerkstätten, Absauganlage (261AUABSAUG00001) an der Westecke der Wagenwerkstätte I (261AU03362), links das Abortgebäude (261AU03364), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_33).



Hauptwerkstätten, Absauganlage (261AUABSAUG00001), Eisenfachwerkstütze, im Vordergrund das Abortgebäude (261AU03364), Ansicht von S, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_34).

Hauptwerkstätten



Hauptwerkstätten, Schiebebühne West (261AUSCHIEBE00001) zwischen den Wagenwerkstätten I (261AU03362) und II (261AU00082), Ansicht von SW, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_35).



Hauptwerkstätten, Schiebebühne West (261AUSCHIEBE00001), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_42).

Hauptwerkstätten



Hauptwerkstätten, Schiebebühne Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200) zwischen den Montagehallen VIII, rechts (261AU03200) und IX (261AU03200), links, Ansicht von NW, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_36).



Hauptwerkstätten, Drehscheibe (261AUDREH00001), dahinter die Triebwagenhalle (261AU00878), Ansicht von SW, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_05).

Hauptwerkstätten



Hauptwerkstätten, Triebwagenhalle (261AU00878), davor die Schiebebühne Ost (261AUSCHIEBE00003), Ansicht von S, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_06).



Hauptwerkstätten, Triebwagenhalle (261AU00878), Inneres, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_07).

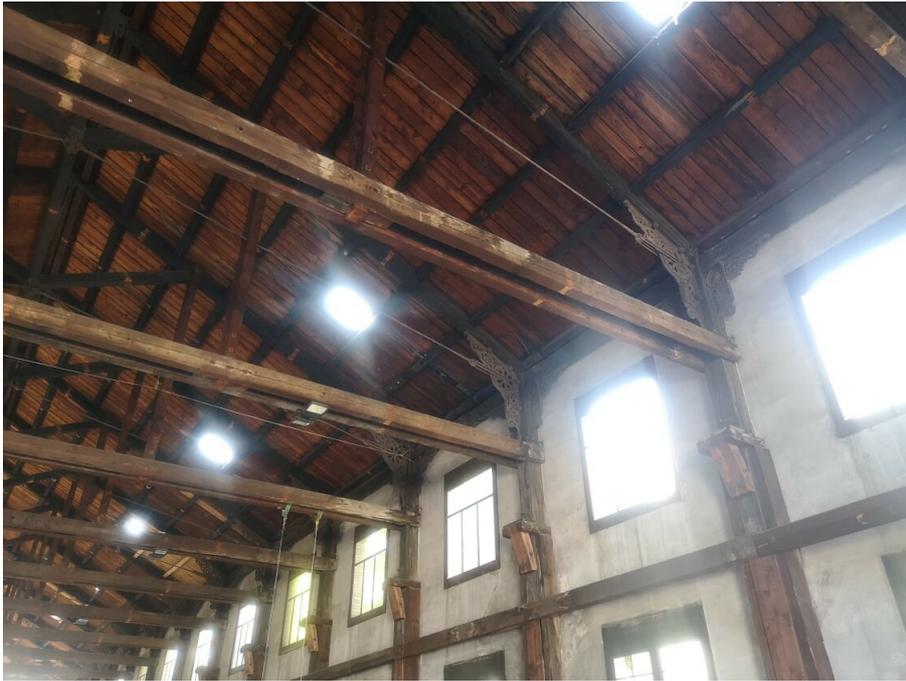


Hauptwerkstätten, Holzlagerschuppen, sogenannte «Elsässer Halle» (261AU01231) mit Sichtbacksteinfassade (links), Verbindungsbau und sogenannter «Baumann'scher Schuppen» (rechts), Ansicht von SO, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_08).



Hauptwerkstätten, Holzlagerschuppen, sogenannte «Elsässer Halle» (261AU01231), Dachstuhl von 1860, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_09).

Hauptwerkstätten



Hauptwerkstätten, Holzlagerschuppen, sogenannte «Elsässer Halle» (261AU01231), Dachstuhl von 1860 (Detail), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_44).



Hauptwerkstätten, Freiraum und Einfriedung (261AUUMGEBU00001), Werkstrasse, Ansicht von NW, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_37).