



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.

Stellwerke

Gemeinde

Zürich

Bezirk

Zürich

Quartier

Industriequartier, Aussersihl

Planungsregion

Zürich Stadt

Adresse(n) Gustav-Gull-Platz 6, 6 bei; Neugasse 111, 111 bei
Bauherrschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB
ArchitektIn Max Vogt (1925–2019)
Weitere Personen Kunz Kran- und Industrieanlagen (Ingenieur/Hersteller), Wolfgang Jacobsohn (1917–1973) (Ingenieur/Hersteller)
Baujahr(e) 1936–1966
Einstufung –
Ortsbild überkommunal nicht geprüft
ISOS national ja
IVS nicht geprüft
KGS nicht geprüft
Datum Inventarblatt – Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AU00932	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU00933	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUKRAN00932	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUUNTERF00933	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Mit der zunehmenden Automatisierung und Fernsteuerung des Bahnbetriebs zum Ende des 20. Jh. sind viele Bauten und Anlagen, die urspr. dem Rangieren dienten, verschwunden. Am Zürcher Gleisfeldrand sind jedoch noch einige erhalten, die von der Technik-, Architektur- und Sozialgeschichte der Eisenbahn zeugen. Zu ihnen gehören die beiden Relais-Stellwerke samt Zubehör, d. h. das Zentralstellwerk (Gustav-Gull-Platz 6; 261AU00932) mit Portalkran (bei Gustav-Gull-Platz 6; 261AUKRAN00932) und das Stellwerk Nord (Neugasse 111; 261AU00933) mit der Personenunterführung (Neugasse 111 bei; 261AUUNTERF00933). Der Stellwerktyp «Relais-Stellwerk» wurde in den 1950er Jahren entwickelt und sein Vorteil bestand darin, dass nun ganze Fahrstrassen statt einzelner Weichen und Signale gestellt werden konnten. Da der Überblick über das Gleisfeld weiterhin als wichtig erachtet wurde, ergaben sich formal turmartige Bauten mit hochgelegenen Stellwerkkanzeln. Architekt der beiden Stellwerke ist Max Vogt, seit 1957 Entwurfsarchitekt bei den SBB in der Bauabteilung Kreis 3 (Zürich und Ostschweiz) und ab 1974 deren Leiter. Unter 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 Betonoberflächenbearbeitung mit Schalungen aus ungehobelten Einzelbrettern.

All dies ist dem 1960–1963 errichteten und 1966 in Betrieb genommenen Zentralstellwerk – einem frühen Bau von Vogt – abzulesen. Es wirkte stilbildend für weitere Stellwerke und andere Bahnbauten in der ganzen Schweiz. Als einer der frühesten nichtmilitärischen Sichtbetonbauten beeinflusste es auch über die Bahnbauten hinaus die Schweizer Architektursprache der Nachkriegszeit und ist somit neben seiner bahn- und technikgeschichtlichen Bedeutung auch von hohem architekturgeschichtlichem Wert. Der Portalkran ist funktionaler Bestandteil des Zentralstellwerks und von grosser bau- und verkehrshistorischer Bedeutung: Die Spezialanfertigung zur Verlegung der schweren Kabel wurde mit dem Gebäude zusammen entworfen und ist neben der



Stellwerke

Stellwerkkanzel im 5. OG und der Zugfunkantenne auf dem Dach das dritte bauliche Element des Zentralstellwerks mit funktionalem Bezug zum Rangierfeld. Beim etwas jüngeren Stellwerk Nord gelang es Vogt ebenso, die äusserst funktionale Anordnung der Räume, Zugänge und Belichtungsöffnungen mit seiner skulptural-brutalistischen Formensprache zu verbinden. Von grosser Bedeutung ist auch die weitgehend im urspr. Zustand erhaltene technische Einrichtung samt Spurplan-Druckstellenstellwerk. Auch die seit 1936 bestehende Personenunterführung, bzw. ihren nördlichen Zugang, integrierte Vogt gekonnt in den Bau des Stellwerks Nord. Die Unterführung verbindet die «Lokomotivremise G» (Neugasse 145; 261AU04007 u. a.) und das «Depot F» (Remisenstrasse 15, 17 u. a.; 261AU028341 beidseits des Gleisfelds. Sie erlaubte Lokführern, rasch zwischen den Depots zu wechseln und später vom Lokführer-Wohnhochhaus bei der «Lokomotivremise G» (Neugasse 151; 261AU00950) zu den im «Depot F» abgestellten Lokomotiven zu gelangen. Somit ist auch sie ein wichtiger bau- und sozialgeschichtlicher Zeuge der Betriebs- und Arbeitsabläufe im Zürcher Gleisfeld.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller Bauten des Ensembles. Erhaltung der äusseren und inneren bauzeitlichen Ausstattungselemente (u. a. die Ortstafel «Zürich» mit Uhr am Zentralstellwerk) und Oberflächen (insb. der Sichtbeton-Fassaden der Stellwerke).

Kurzbeschreibung

Situation / Umgebung

Das Zentralstellwerk steht auf der Südwestseite des Gleisfelds, ungefähr in der Mitte zwischen dem Hauptbahnhof (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592) und der Unterführung der Langstrasse. Bis zum Bau der Europaallee führten einige Schienenstränge auch auf der Südwestseite des Stellwerks vorbei, so dass das Gebäude urspr. durch eine Personenunterführung von SW her erschlossen war. Heute steht das Gebäude unmittelbar am Gustav-Gull-Platz. Der Portalkran steht an der schmalen Westseite des Zentralstellwerks. Das Stellwerk Nord steht am nördlichen Rand des Gleisfelds, südöstlich der «Lokomotivremise G». Die Personenunterführung verbindet diese unter dem Gleisfeld hindurch mit dem «Depot F».

Objektbeschreibung

Zentralstellwerk (261AU00932)

Das Zentralstellwerk ist ein Relais-Stellwerk in Form eines siebengeschossigen, schmalen Betonbaus mit asymmetrischer Fenstergruppierung und Flachdach. Der Baukörper ist fugenlos betoniert mit Schalungen aus ungehobelten Einzelbrettern und ohne eingelegte Kanthölzer. An den Baukörper angefügt sind die weit auskragende Stellwerkkanzel mit schräggestellten Fensterscheiben, eine grosse Ortstafel aus blau gestrichenem Blech mit weisser Aufschrift «Zürich» und einer Uhr sowie ein Dachaufbau mit einem rund 30 m hohen Antennenmast. Die Kanzel und die Ortstafel greifen über Eck um den Baukörper. An der Nordseite (gegen die Gleise) belichtet ein Raster von vier mal zwölf senkrechten Fensterschlitzten die urspr. Relaisräume. Bandfenster belichten in einer Fassadenvertiefung an der Nordostecke das Treppenhaus. Über der Stellwerkkanzel liegt ein grosses, hochrechteckiges Fenster. Unterhalb der östlichen Dachkante liegt eine Reihe kleiner quadratischer Fenster. Ähnliche Fensterchen liegen an der Stellwerkkanzel und im EG, wo sie regelmässig über die gesamte Breite verteilt sind. Die Südfassade zeigt eine nahezu ungegliederte Sichtbetonwandfläche. Das EG ist von einer Reihe schartenartiger Schlitzfenster durchbrochen. In den beiden obersten Geschossen belichten zwei Fensterbänder Büros und Aufenthaltsräume. Die bis auf eine Blechtür geschlossene Westfassade wird vom Überstand der Kanzel dominiert. Am Fuss der Ostfassade überdacht ein offener eingeschossiger, mit Klinker ausgelegter Vorbau den Hauseingang im Hochparterre und einen Treppenabgang zu den Diensträumen.

Portalkran (261AUKRAN00932)

Der Kran mit 8 t Traglast besteht aus einem Bock aus Stahlprofilen, auf dem ein Träger mit elektrisch betriebener Laufkatze aufliegt. Diese wird von einem satteldachförmigen Stahlblech geschützt. Der Kran diente dem Verlegen bzw. Heben schwerer Kabelbündel, die vom Stellwerk zu sämtlichen Weichen und Signalen im Rangierfeld führten. Sie wurden an dieser Stelle in einem Kabelkanal in den Keller des Zentralstellwerks eingeführt und über senkrechte Schächte hinter der westlichen Stirnseite des Baus mit den Relais im 1. – 4. OG verbunden.

Stellwerke**Stellwerk Nord (261AU00933)**

Das Stellwerk Nord war zusammen mit einem kleineren Stellwerk beim «Depot F» (östlich von Remisenstrasse 17) ab 1966 als Relais-Stellwerk für die Zusammenstellung der Züge und den Lokverkehr auf der Ostseite der «Lokomotivremise G» zuständig. Der horizontal geschaltete Baukörper aus Sichtbeton mit Flachdach steht längs zu den Gleisen. Die Fassaden sind geprägt von Auskragungen, scharfen Kanten und brettergeschalteten Sichtbetonflächen. Die flach gedeckte Stellwerkkanzel ist asymmetrisch auf das Dach gesetzt und krägt gleisseitig über die Fassade hinaus. Auf der Nordseite ragt das Treppenhaus aus dem Baukörper hinaus. Seine schmale Nordwand lässt beidseits ein senkrechtes Fensterband frei, das über die ganze Gebäudehöhe reicht und das Treppenhaus belichtet. Die Ostwand weist ein einziges, die Nordwand mehrere quadratische Lochfenster auf. Am Fuss der sonst geschlossenen Westwand fasst eine eingezogene Nische den Hauseingang im EG und den über eine Rampe erschlossenen Zugang zur Personenunterführung im UG zusammen.

Personenunterführung (261AUUNTERF00933)

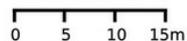
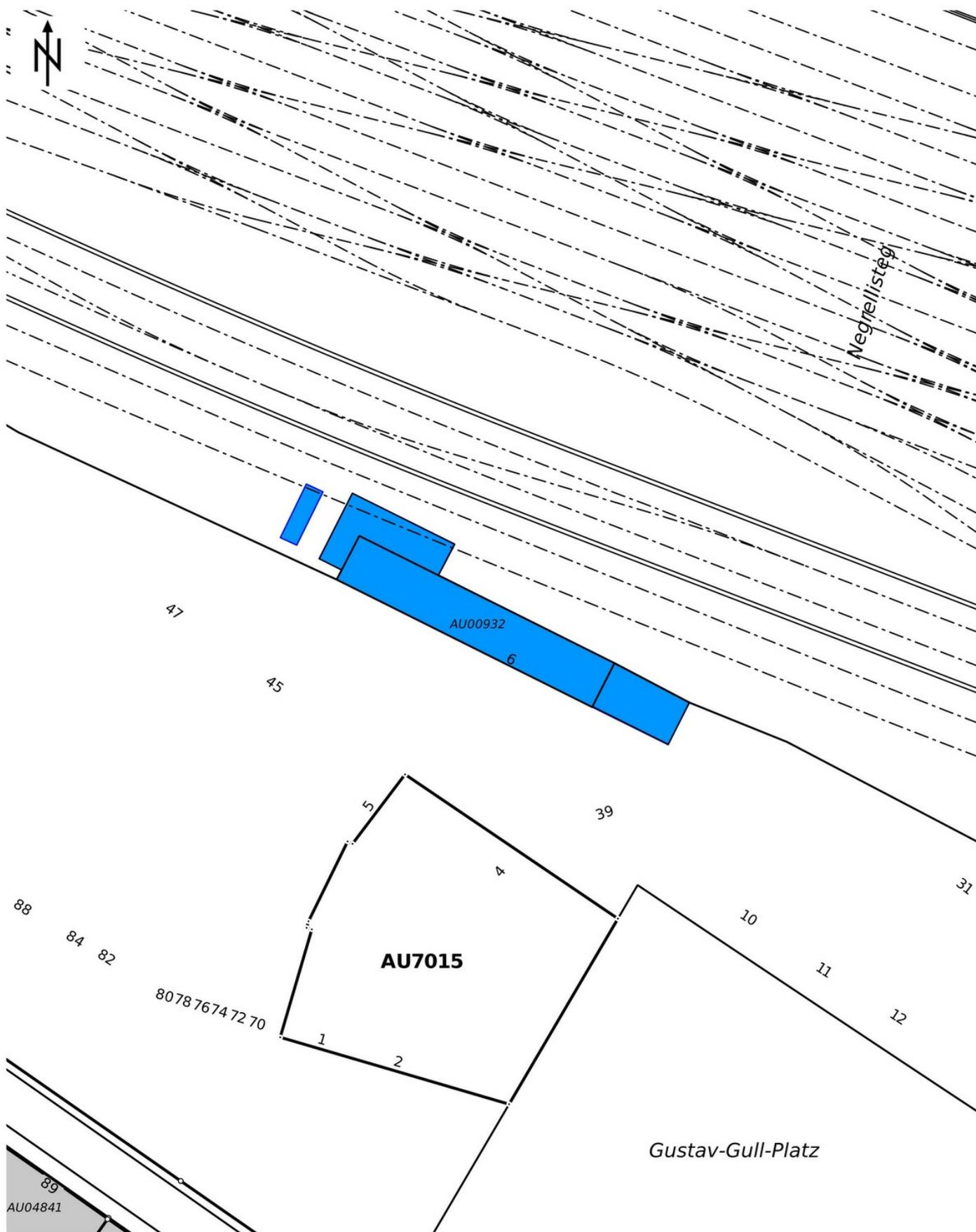
Die Personenunterführung besteht aus einem betonierten Kanal von je ca. 2 m Breite und Höhe und einem Deckenträger in Stahl-Beton-Verbundbauweise. Beim Bau des Stellwerks Nord fasste Vogt den nördlichen Ausgang der Unterführung neu: Die Rampe zur Unterführung taucht unter das Stellwerkgebäude, das mit einer eingezogenen Nische an seiner Westfront seinen eigenen und den Eingang der Unterführung schützt. Der südliche Ausgang ist eine betonierte Treppe neben der Haupthalle des «Depot F», die zum Schutz vor der Witterung von einem kleinen Dach aus Stahl und Glas überdeckt ist.

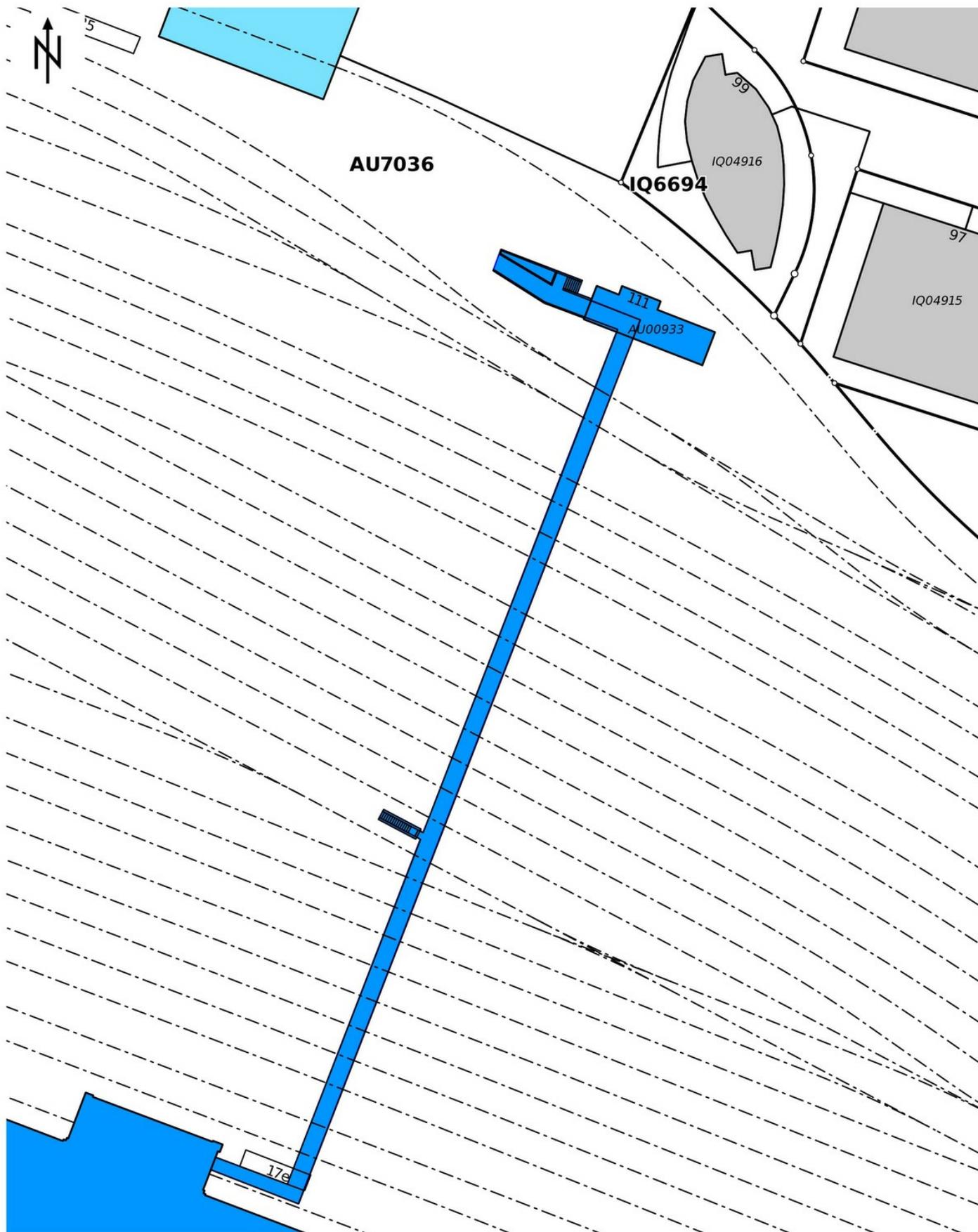
Baugeschichtliche Daten

1936	Bau der Personenunterführung (261AUUNTERF00933), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB
1960–1966	Bau des Zentralstellwerks (261AU00932), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Max Vogt, Ingenieur: Wolfgang Jacobsohn
1962–1963	Bau des Stellwerks Nord (261AU00933) und Neufassung des nordseitigen Ein- bzw. Ausgangs der Personenunterführung, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Max Vogt
1963	Installation des Portalkrans (261AUKRAN00932) am Zentralstellwerk, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hersteller: Kunz Kran- und Industrieanlagen

Literatur und Quellen

- Denkmalpflege-Kommission des Kantons Zürich, Gutachten 22-2017, 06.02.2018, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich. Irma Nosedá, Max Vogt, in: Architektenlexikon der Schweiz, /20. Jahrhundert, hg. von Isabelle Rucki und Dorothee Huber, Basel/Boston/Berlin 1998, S. 553–554.
- ISBA – Inventar Schützenswerter Bauten und Anlagen der SBB, Personenunterführung zwischen den Lokdepots Zürich Nord, bearbeitet von Bärbel Schallow, 08.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- ISBA – Inventar Schützenswerter Bauten und Anlagen der SBB, Stellwerk Nord Zürich HB Nord, bearbeitet von Bärbel Schallow, 07.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- ISBA – Inventar Schützenswerter Bauten und Anlagen der SBB, Zentralstellwerk Zürich HB, bearbeitet von Bärbel Schallow, 06.2018, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- 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.
- A., Abklärung der Schutzwürdigkeit. Neugasse 111 und 151 – Stellwerk & Wohnhochhaus (SBB-Areal Neugasse) (Gutachten zuhanden der Denkmalpflegekommission), hg. von Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Denkmalpflege, 13.03.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- SBB-Gebäude Zürich. Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Spezialinventar, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Archäologie und Denkmalpflege, Zürich 2005, S. 36–37.
- Typologisches Inventar Bahnhöfe, Stadt Zürich, 261AU00932 und 261AU01100, 2008, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.







Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Ansicht von NO, Foto: Heinrich Helfenstein, 05.06.2007 (Bild Nr. D101139_28).



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Ansicht von NW, im Vordergrund der Portalkran (261AUKRAN00932), 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_29).



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Nordostecke, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_30).



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Schalungsdetails und Fensterbrüstungen, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_31).



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Vordach im SO, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_32).



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Entrée mit Abgang zur Personenunterführung unter dem ehem. «Flügelbahnhof» hindurch nach SW, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_33).



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932) im Bau, aus: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Geschäftsbericht, 1961, S. 2., Archiv SBB AG, 01.01.1961 (Bild Nr. D101139_41).



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Blick aus der Kanzel auf die Gleise, aus: Rita Fischler, Der Bahnhof – eine Stadt für sich, in: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland, hg. von Schweiz. Verkehrszentrale, Schweizerische Bundesbahnen SBB u. a., 1973, Nr. 11, S. 38., 01.01.1973 (Bild Nr. D101139_42).



Stellwerke, Portalkran (261AUKRAN00932), Ansicht von SW, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_34).



Stellwerke, Stellwerk Nord (261AU00933), Ansicht von NW, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_35).



Stellwerke, Stellwerk Nord (261AU00933), Abgang zur Personenunterführung (261AUUNTERF00933), 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_38).



Stellwerke, Personenunterführung (261AUUNTERF00933) Ansicht des Kanals von NW, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_39).



Stellwerke, Personenunterführung (261AUUNTERF00933) Ausgang Süd beim «Depot F» (links das Hauptgebäude, Remisenstrasse 17 und 17; 261AU02834), 16.01.2019 (Bild Nr. D101139_40).