



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.

Wipkinger Viadukt

Gemeinde

Zürich

Bezirk

Zürich

Quartier

Industriequartier, Aussersihl, Wipkingen

Planungsregion

Zürich Stadt

Adresse(n)	Dammweg 6 bei; Lettenfussweg 9 bei; Remisenstrasse 15 bei, 31 bei; Sihlquai 284 bei; Viaduktstrasse 21 bei; Wasserwerkstrasse 145, 145 bei
Bauherrschaft	Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB
ArchitektIn	–
Weitere Personen	Bell & Cie. (Ingenieur/Hersteller), De Wendel & Cie. (Ingenieur/Hersteller), Gustav Mantel (1853–1908) (Ingenieur/Hersteller), Henri Amez-Droz (o. A. – o. A.) (Ingenieur/Hersteller), Robert Moser (1838–1918) (Ingenieur/Hersteller), Società Nazionale delle Officine di Savigliano e Torino (Ingenieur/Hersteller), Vanzetti (Ingenieur/Hersteller), Von Moos (Ingenieur/Hersteller)
Baujahr(e)	1855 – um 1948
Einstufung	kantonal
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
IVS	nein
KGS	B7993
Datum Inventarblatt	– Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AUBRUECKE00003	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUDAMM00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUVIADUKT00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261IQBRUECKE00005	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261IQDAMM00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WPDAMM00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WPDAMM00002	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WPPISOIR00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Der Wipkinger Viadukt bildet zusammen mit dem Lettenviadukt (Viaduktstrasse 97 bei u. a.; 261AUVIADUKT00002 u. a.) die Aussersihler Viaduktanlage, die 1894 in Betrieb genommen wurde. Die Anlage wurde unter der Leitung von NOB-Oberingenieur Robert Moser und unter Mitarbeit der Ingenieure Gustav Mantel, Jules Röthlisberger, Henry Amez-Droz u. a. gebaut und ersetzte einen 1855 unter Ingenieur August Beckh (1809–1899) aufgeschütteten Erddamm, der den Hauptbahnhof (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592 u. a.) direkt über die Limmatbrücke (261IQBRUECKE00005) mit Wipkingen verband, sich jedoch für die neuen, schwereren Lokomotiven als zu steil herausstellte. Der Ersatz des Damms durch eine längere, flachere Rampe zeugt deshalb von der Entwicklung des Bahnverkehrs und der Verkehrstechnik um die Jahrhundertwende. Bis zum Bau des Berner Lorraineviadukts 1941 war die Aussersihler Viaduktanlage mit 834 m (Wipkinger Viadukt) bzw. 823 m (Lettenviadukt) das längste zusammenhängende Brückenbauwerk der Schweiz. Sie vereint die vielfältigsten historischen Brückenbautypen, nämlich insg. 103 Steingewölbe, 14 Parallelfachwerkträger, drei Stahlfachwerkbögen, drei Stahl-Beton-Verbundträger, zwei Blechbalkenträger, einen Schwedlerträger sowie einen Betonträger, was sie als Gesamtanlage

Wipkinger Viadukt

zu einem regelrechten «Brückenmuseum», zu einem Denkmal der Technik-, Bau- und Verkehrsgeschichte von landesweiter Bedeutung macht. Dass der Bau der Viaduktanlage rund 3 000 vorwiegend italienische Arbeiter beschäftigte, macht sie zudem zu einem wichtigen sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Zeugen.

Der Wipkinger Viadukt besteht aus dem Erddamm Vorbahnhof (261AUDAMM00001), der Vorbahnhofbrücke (261AUBRUECKE00003) über das Gleisfeld, den Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), dem Erddamm Limmatstrasse (261IQDAMM00001), der Limmatbrücke (261IQBRUECKE00005), dem Erddamm Wasserwerkstrasse mit Pissoir (261WPDAMM00001) und dem Erddamm Wipkingen mit Entwässerungsanlage (261WPDAMM00002). Auch einige technische und bauliche Details, wie z. B. das bauzeitliche gusseiserne Geländer auf den Mauerkronen des Viadukts oder der kleine Entwässerungskanal des Wipkingertunnels (im Erddamm Wipkingen), sind wichtige Bestandteile des technikgeschichtlichen Denkmals. Die verbliebenen Erddämme zwischen der Limmatstrasse und dem Bahnhof Zürich Wipkingen (Dammstrasse 54; 261WP01607) sowie die Widerlager der Limmatbrücke sind Teile der ersten Anlage von 1855, deren Verlauf anhand der Röntgenstrasse heute noch ablesbar ist. Sie gehören zu den ältesten Zeugen der Schweizer Bahngeschichte und sind von grosser städtebaugeschichtlicher Bedeutung – genauso wie die jüngeren Teile des Bauwerks: Die von der Stadt Zürich verlangten, hohen Öffnungen bei allen Querstrassen sollten eine ungehinderte Entwicklung der Stadt unter der Bahnlinie hindurch ermöglichen, was das Stadtbild nachhaltig zu prägen vermochte.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller schützenswerten Einzelbauwerke des Wipkinger Viadukts als Bestandteil der Aussersihler Viaduktanlage.

Kurzbeschreibung

Situation / Umgebung

Der Lettenviadukt und der Wipkinger Viadukt verlaufen zunächst parallel in einem Bogen um das «Depot F» (Remisenstrasse 15 u. a.; 261AU00932 u. a.) herum, über das Gleisfeld und danach entlang der Grenze zwischen den dicht bebauten Zürcher Quartieren Gewerbeschule und Industriequartier nach N. Ab der Heinrichstrasse führen sie getrennt über die Limmat, der Lettenviadukt nach O zum Bahnhof Zürich Letten (Wasserwerkstrasse 91 und 93; 261WP00318), der Wipkinger Viadukt nach NO zum Bahnhof Zürich Wipkingen.

Objektbeschreibung

Erddamm Vorbahnhof (261AUDAMM00001)

Der Erddamm südlich des «Depot F» ist der erste Teil der nach Plänen von Robert Moser erstellten Aussersihler Viaduktanlage. Um die nötige Höhe für die Überquerung des Gleisfelds zu gewinnen, beschreibt der Damm eine Kurve, in welche die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB 1899 das «Depot F» baute. Auf der Nordseite zeigt der Damm noch zu grossen Teilen seine urspr. Erscheinung, wobei der Durchlass für die Remisenstrasse und der Aufbau aus Beton nicht bauzeitlich sind.

Vorbahnhofbrücke (261AUBRUECKE00003)

Die Vorbahnhofbrücke war urspr. dreispurig (zwei Spuren nach Wipkingen, eine nach Zürich Letten). Die drei Gleise wurden über zwölf (vier mal drei) Halbparabel-Fachwerkträger geführt, die auf langen, schmalen Pfeilern aus Kalksteinblöcken auflagen und 2000–2004 ersetzt wurden. Der heutige Träger ist eine Stahl-Beton-Verbundkonstruktion mit drei durchlaufend verschweissten und konvergierend verlaufenden Stahlkastenträgern und einem Betontrog, die in einem Bogen über die vier Brückenfelder läuft. Die Pfeiler und das Widerlager am Nordende wurden für die neue Brücke weiterverwendet und erhielten höhere Auflager aus Beton.

Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001)

Die Hausteinbögen bestehen im unteren Bereich, bis ca. 1 m über Terrain, aus Lägernkalkstein, die oberen Bereiche der Pfeilerwände und die Stirnfelder sind aus Sandstein gemauert. Der Zwischenraum ist mit Kies aufgefüllt, die Abdeckung der Mauerkrone oberhalb einer Reihe von Konsolsteinen besteht aus Granitplatten. Nach der Sanierung von 2008–2011 wurden in die meisten Gewölbe Ladenlokale und Restaurants und in den Spickel zwischen dem Wipkinger und dem Lettenviadukt eine Markthalle eingebaut. Die Einbauten bestehen aus beidseitigen, in schwarzem

Wipkinger Viadukt

Stahl gefassten Glasfronten im EG und einer glatt verputzten Wand ohne Öffnungen im OG auf der Westseite. Die Querstrassen werden mit je drei Stahlträgern überbrückt, zwei im Wipkinger Viadukt, einer im Lettenviadukt. Es sind Parallelfachwerkträger mit doppeltem (gekreuztem) Strebenzug und Pfosten mit durchlaufendem Schotterbett. Sie liegen auf einer Seite auf festen Kipplagern, auf der anderen auf Kipprollenlagern auf. Als Auflager dienen grosse Granitquader. Die Strassenunterführungen Neugasse (bei Viaduktstrasse 73), Josefstrasse (bei Viaduktstrasse 53), Heinrichstrasse (bei Heinrichstrasse 161) und Limmatstrasse (bei Limmatstrasse 231) sind bauzeitlich erhalten. Das Bauprinzip ist bei allen gleich, die Längen der Träger variieren aber je nach Situation. Dies wurde pragmatisch gehandhabt, indem jeweils an einem Trägerende ein oder zwei Pfosten in abweichendem Rhythmus gesetzt wurden, was erlaubte, fast alle Teile in Serie zu produzieren. Im etwas tiefer liegenden Lettenviadukt haben die Träger allesamt eine etwas geringere statische Höhe als im Wipkinger Viadukt; dies, um genügend hohe Durchlässe für die Querstrassen zu lassen. Zudem liegt die Fahrbahn im Wipkinger Viadukt jeweils auf den Trägern auf, bei den Brücken des Lettenviadukts liegt sie jeweils mittig zwischen den Trägern. Beim ehem. Strassendurchlass (bei Viaduktstrasse 89) wurden die urspr. Fachwerkträger 2000–2004 durch eine Stahl-Beton-Konstruktion ersetzt. In den leerstehenden Bogen wurde 2008–2011 eine Lift- und Treppenanlage eingebaut, die seitdem den südlichen Beginn, bzw. das Ende des Fussgänger- und Velowegs auf dem Lettenviadukt bildet.

Erddamm Limmatstrasse (261IQDAMM00001)

Der Erddamm Limmatstrasse ist Teil des urspr. direkten Verbindungsdamms nach Wipkingen. Er ist mit Gras und Bäumen bewachsen, auf der Ostseite wurden ein Schrebergarten, ein Getreidesilo, ein Kiosk und ein Elektronikgebäude in den Dammfuss hinein errichtet. Bis zur M. des 20. Jh. hatte der Damm einen nahezu ovalen Grundriss, 1954–1955 wurde er auf der Nordseite zugunsten der Verbreiterung des Sihlquais und 1968 auf der Ostseite für das Transformatorenfeld des Unterwerks Zürich teilweise abgetragen und mit Stützmauern gefasst.

Limmatbrücke (261IQBRUECKE00005)

Die Widerlager am Limmatufer wurden für die urspr. Limmatbrücke 1855 aus Sandsteinquadern über rechteckigem Grundriss aufgemauert. Ihre Seitenwände über einem doppelten Sockel sind oben von einem gekehlten Fries abgeschlossen, über dem eine Brüstungsmauer aufragt. Im südlichen Widerlager gab es einst eine Rundbogenöffnung für den Kanal, der die Wasserräder der Esslingerschen Kattundruckerei (Sihlquai 296–306; 261IQ01748) antrieb. In diese Öffnung wurde 1940 ein Infanteriebunker (Maschinengewehrstand) eingebaut (Sperrstelle 6090, Infanteriewerk A04858). Die beiden 52,8 m langen Brückenträger sind Parallelfachwerkträger mit doppeltem Strebenzug und Pfosten mit oberliegender Fahrbahn. Sie ersetzen 1898–1899 die Gitterfachwerkträger von 1856.

Erddamm Wasserwerkstrasse (261WPDAMM00001)

Der Erddamm ragt steil am nördlichen Limmatufer auf. Die Südwestseite des Damms ist mit Granitplatten belegt (eine so genannte «rollierte Böschung»), die übrigen Teile sind von Bäumen und Gras bewachsen. Auf seiner Westseite schlägt eine Rampe vom Dammsteg hinauf zur Wasserwerkstrasse eine Kerbe in den Damm, die von einer verputzten Stützmauer mit einer Abdeckung aus Granitplatten begleitet wird. Auf der Ostseite führt ein offenes Rinnsal in die Limmat (gemäss Augenschein wahrscheinlich mit Sickerwasser aus dem Wipkingertunnel). Auf der Nordseite wird der Damm vom Widerlager der jüngeren Überführung Wasserwerkstrasse begrenzt, die 1948 einen schmalen Tunnel durch den Damm ersetzte. Die Widerlager bestehen aus Beton und sind mit Granitquadern verblendet.

Pissoir (261WPPISSOIR00001)

Am westlichen Ende der von N her gesehen linken Flügelmauer des Erddamms Wasserwerkstrasse wurde Ende der 1940er Jahre ein Pissoirgebäude als Ersatz für einen Vorgängerbau aus Metall errichtet (vgl. Bild Nr. D101353_84). Der kleine Bau mit zwei Türen und einer Lüftungsöffnung besteht aus Beton, ist aber wie die Widerlager und Flügelmauern der neuen Überführung Wasserwerkstrasse von 1948 mit Granitquadern verblendet.

Erddamm Wipkingen mit Entwässerungsanlage (261WPDAMM00002)

Der grasbewachsene und baumbestandene Erddamm nördlich der Wasserwerkstrasse führt die Gleise des Wipkinger Viadukts schliesslich zum Bahnhof Zürich Wipkingen. Auf der Südseite wird der Damm vom Widerlager und den Flügelmauern der Überführung Wasserwerkstrasse von 1948 begrenzt. An der Ostseite liegt der Gemüsegarten des 1886 gebauten Musterhauses für

Wipkinger Viadukt

Arbeiterfamilien (Lettenfussweg 9; 261WP00255). Davor, zwischen Garten und Wasserwerkstrasse, findet sich ein gemauerter, offener Entwässerungskanal, dessen Wasser südlich der Wasserwerkstrasse in einem offenen Graben in die Limmat fliesst. Es handelt sich gemäss Augenschein um einen 1855–1856 errichteten Ablaufkanal für das Sickerwasser aus dem Wipkingertunnel.

Baugeschichtliche Daten

- 1855–1856 Bau der Limmatbrücke (261IQBRUECKE00005) und eines ersten Erddamms (entlang dem Verlauf der heutigen Röntgenstrasse), der den Hauptbahnhof (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592 u. a.) direkt über die Limmatbrücke mit Wipkingen verband, zudem Bau der Erddämme Wasserwerkstrasse (261WPDAMM00001), Wipkingen mit Entwässerungsanlage (261WPDAMM00002) und Limmatstrasse (261IQDAMM00001), Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Ingenieur: August Beckh
- 1891–1894 Bau des Wipkinger Viadukts mit dem Erddamm Vorbahnhof (261AUDAMM00001), der Vorbahnhofbrücke (261AUBRUECKE00003) sowie der Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Ingenieure: Gustav Mantel, Henri Améz-Droz und Robert Moser, Hersteller: Società Nazionale delle Officine di Savigliano e Torino und De Wendel & Cie.; Neubau der Limmatbrücke (261IQBRUECKE00005), Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Ingenieur: Robert Moser, Hersteller: Bell & Cie., De Wendel, Vanzetti und Von Moos
- 1947–1948 Ersatz des Tunnels der Wasserwerkstrasse (im Erddamm Wasserwerkstrasse) durch einen Stahl-Beton-Verbundträger, vermutlich Neubau des Pissoirs (261WPPISSOIR00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich
- 1954–1955 Ersatz der 1855–1856 von August Beckh errichteten Gewölbebögen über dem Sihlquai durch einen Betonträger, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Werner Stücheli (1916–1983), Ingenieure: Henauer & Lee (o. A. – o. A.)
- 2002–2004 Ersatz des Trägers der Vorbahnhofbrücke durch einen Stahl-Beton-Verbundträger, Bauherrschaft: SBB AG; Neubau der Strassenunterführung bei Viaduktstrasse 89, Bauherrschaft: SBB AG, Architekten: Bétrix & Consolascio (o. A. – o. A.)
- 2008–2011 Sanierung der Hausteinbögen und der Strassenunterführungen, Einbau von Ladenlokalen und Restaurationsbetrieben in die Hausteinbögen, Bauherrschaft: SBB AG und Stiftung zur Erhaltung von preisgünstigen Wohn- und Gewerberäumen der Stadt Zürich PWG, Architekten: EM2N (o. A. – o. A.)

Literatur und Quellen

- Aussersihler Viadukt, in: Wikipedia, [wikipedia.org/wiki/Aussersihler_Viadukt](https://de.wikipedia.org/wiki/Aussersihler_Viadukt), Stand 10.04.2019.
- Baukultur in Zürich, Aussersihl, Industrie, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2004, 91–101 und 150.
- Hans-Peter Bärtschi, Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau, Basel 1983, 131, 135–137, 181–190 und 487–489.
- Jürg Conzett a., Schweizer Bahnbrücken (Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 5), Zürich 2013, S. 16–20, 194.
- Katja Hasche, Das Brückenmuseum, in: Tec21, 2007, 39, S. 22–29.
- Viaduktbauten Zürich HB – Zürich Städtebauliche, technikgeschichtliche und denkmalpflegerische Text-, Plan- und Bilddokumentation, bearbeitet von Hans-Peter Bärtschi unveröffentlicht, 1993, Privatarchiv Ruedi Weidmann.



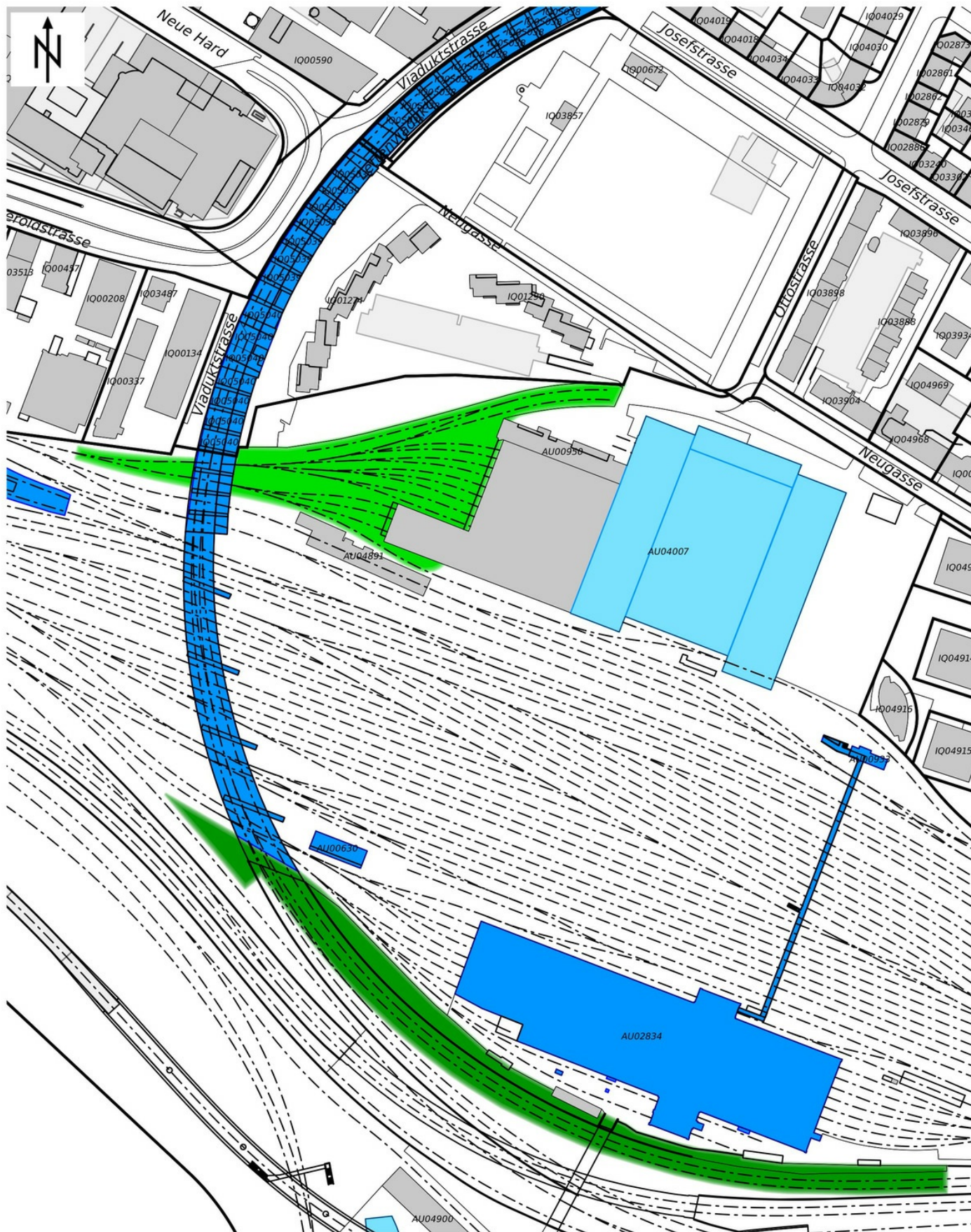
© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 19:18:50

Massstab 1:2500

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: [2682134.5,1249283.45]



Wipkinger Viadukt



Wipkinger Viadukt, Aussersihler Viaduktanlage kurz nach dem Bau, Flugaufnahme von W aus dem Ballon von Eduard Spelterini (1852–1931), aus: helveticarchives.ch, Sign. EAD-WEHR-32022-A, 01.07.1898 (Bild Nr. D101353_64).



Wipkinger Viadukt, Erddamm Vorbahnhof (261AUDAMM00001), Ansicht von O, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_65).

Wipkinger Viadukt



Wipkinger Viadukt, Vorbahnhofbrücke (261AUBRUECKE00003), Ansicht von O, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_66).



Wipkinger Viadukt, Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Ladeneinbauten in den Hausteinbögen, Ansicht von SW, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_67).

Wipkinger Viadukt



Wipkinger Viadukt, Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), ehem. Strassendurchlass Geroldstrasse, heute Aufgang zum Lettenviadukt (261AUVIADUKT00002) mit Treppe und Lift, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_68).



Wipkinger Viadukt, Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Strassenunterführung Neugasse, Ansicht von W, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_69).

Wipkinger Viadukt



Wipkinger Viadukt, Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Strassenunterführung Josefstrasse, Ansicht vom Lettenviadukt (261AUVIADUKT00002 u. a.), 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_70).



Wipkinger Viadukt, Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Strassenunterführung Josefstrasse, nördliches Auflager (Detail), Ansicht von O, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_71).

Wipkinger Viadukt



Wipkinger Viadukt, Hausteimbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Strassenunterführung Heinrichstrasse, Ansicht von W, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_72).



Wipkinger Viadukt, Hausteimbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Strassenunterführung Limmatstrasse, Ansicht von S, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_73).

Wipkinger Viadukt



Wipkinger Viadukt, Erddamm Limmatstrasse (261IQDAMM00001), Ansicht von NO, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_74).



Wipkinger Viadukt, ehem. Strassenunterführung Sihlquai (abgebrochen), Ansicht von W, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Bild Nr. 18787, 13.04.1944 (Bild Nr. D101353_75).

Wipkinger Viadukt



Wipkinger Viadukt, Strassenunterführung Sihlquai (Ersatzneubau von 1955), Ansicht von W, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_77).



Wipkinger Viadukt, Limmatbrücke (2611QBRUECKE00005), Ansicht von SO, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_78).

Wipkinger Viadukt



Wipkinger Viadukt, Brückenpfeiler von 1855 zwischen der Strassenunterführung Sihlquai (261IQBRUECKE00004), rechts, und der Limmatbrücke (261IQBRUECKE00005), links, Ansicht von NW, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_79).



Wipkinger Viadukt, Erddamm Wasserwerkstrasse mit Pissoir (261WPDAMM00001), Ansicht von SW, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_80).

Wipkinger Viadukt



Wipkinger Viadukt, Erddamm Wasserwerkstrasse (261WPDAMM00001) und Pissoir (261WPPISSOIR00001), Ansicht von SW, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_87).



Wipkinger Viadukt, Erddamm Wasserwerkstrasse (261WPDAMM00001) und Pissoir (261WPPISSOIR00001), Ansicht von N, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_86).

Wipkinger Viadukt



Wipkinger Viadukt, Strassenunterführung Wasserwerkstrasse vor dem Ausbau 1948, Ansicht von W, rechts der Vorgängerbau des Pissoirs (261WPPISOIR00001), Ansicht von W, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Bild Nr. DMP_054643, 12.10.1944 (Bild Nr. D101353_84).



Wipkinger Viadukt, Strassenunterführung Wasserwerkstrasse zwischen dem Erddamm Wasserwerkstrasse mit Pissoir (261WPDAMM00001), links, und dem Erddamm Wipkingen mit Entwässerungsanlage (261WPDAMM00002), rechts, Ansicht von O, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_81).

Wipkinger Viadukt



Wipkinger Viadukt, Erddamm Wipkingen mit Entwässerungsanlage (261WPDAMM00002), Ansicht von SW, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_85).



Wipkinger Viadukt, Erddamm Wipkingen mit Entwässerungsanlage (261WPDAMM00002), offener Entwässerungskanal, Ansicht von S, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_88).