

6963

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Bewilligung von Objekt- und Zusatzkrediten für
PTT-Betriebsgebäude (Basel, Bern, Genf, Gossau [SG],
Lausanne, Lugano, Säntis, Schaffhausen und Zürich)**

(Vom 8. November 1955)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen wie in den früheren Jahren eine Sammelbotschaft über die Bewilligung von Objektkrediten für PTT-Betriebsgebäude zu unterbreiten. Sie umfasst 12 Bauvorhaben, nämlich die Erstellung von PTT-Betriebsgebäuden in Gossau (SG), Schaffhausen, Zürich-Höngg und Zürich-Wiedikon, eines PTT-Magazin-, Werkstätte- und Garagegebäudes in Lausanne, eines PTT-Garage- und Magazingebäudes in Lugano, von Postbetriebsgebäuden in Bern und Lugano, von Postgaragen in Genf und Zürich-Schlieren, eines Telephongebäudes in Basel, eines TT-Betriebsgebäudes auf dem Säntis, sowie die Bewilligung eines Zusatzkredites für ein früher bewilligtes Objekt in Bern-Ostermundigen.

Die Schweiz erfreut sich seit einigen Jahren einer wirtschaftlichen Hochkonjunktur. Diese widerspiegelt sich im Post- und Telephonverkehr; denn die Entwicklung der modernen Wirtschaft ist nicht denkbar ohne ein paralleles Ansteigen des Nachrichtenverkehrs und des Güteraustausches.

Bei der Post nahmen von 1930 bis 1954 zu:

- die Briefpostsendungen um 511 auf 1225 Millionen Sendungen (72%)
- die Zeitungen und Zeitschriften um 286 auf 661 Millionen (76%)
- die Pakete um 36 auf 82 Millionen Stück (78%)

- der Gesamtumsatz des Postchecks um 102 Milliarden Franken auf 127 Milliarden (399%)
- die Zahl der Reisenden um 18 Millionen auf 22 Millionen (374%).

Im gleichen Zeitraum stiegen die Verkehrseinnahmen der Post um 155 Millionen Franken auf 313 Millionen Franken (98%).

Dass diese Entwicklung noch nicht abgeschlossen ist, zeigt ein Blick auf die Verhältnisse in den vergangenen vier Jahren von 1950 bis 1954. Die Zunahme betrug:

- bei den Briefpostsendungen 161 Millionen (15%)
- bei den Zeitungen und Zeitschriften 72 Millionen (12%)
- bei den Paketen 9 Millionen Stück (13%)
- beim Gesamtumsatz des Postchecks 28 Milliarden Franken (28%)
- bei der Zahl der Reisenden 2 Millionen (10%).

Entsprechend dem Verkehr nahmen auch die Einnahmen der Post in den vergangenen vier Jahren um 47 Millionen Franken (18%) zu.

Beim Telephon ist die Entwicklung nach oben noch viel ausgeprägter. In den Jahren von 1930 bis 1954 nahmen zu:

- die Teilnehmeranschlüsse um 529 000 auf 744 000 (246%)
- die Zahl der Gespräche um 617 Millionen auf 824 Millionen (265%)
- die Gesprächseinnahmen um 171 Millionen Franken auf 223 Millionen Franken (331%).

Das Tempo der Zunahme hat sich sowohl bei den Teilnehmeranschlüssen wie auch bei der Gesprächszahl und den Gesprächseinnahmen in den letzten Jahren immer mehr verschärft. Betrug die jährliche Zunahme zwischen 1940 und 1950 im Durchschnitt

- für Teilnehmeranschlüsse 26 500
 - für Gespräche 33 Millionen
 - und für die Gesprächseinnahmen 9 Millionen Franken,
- so stieg sie in den letzten vier Jahren, d. h. von 1950 bis 1954
- bei den Teilnehmeranschlüssen auf 42 300
 - bei den Gesprächen auf 42 Millionen
 - und den Gesprächseinnahmen auf 14 Millionen Franken.

Zwischen 1950 und 1954, d. h. innerhalb der kurzen Zeitspanne von vier Jahren, haben

- die Teilnehmeranschlüsse um 30 Prozent
 - die Gesamtzahl der Gespräche um 25 Prozent
 - und die Gesprächseinnahmen um 33 Prozent
- zugenommen.

Diese gewaltige, immer noch andauernde Verkehrszunahme verlangt von der PTT in personeller, technischer und baulicher Hinsicht grosse Anstrengungen. Ohne umfangreiche Investitionen kann sie die von ihr zu erbringenden

Leistungen nicht bewältigen. Das Leitungsnetz des Telephons muss durch modernste Fernkabel und Bezirkskabel vergrössert werden, die Ortsnetze für den Anschluss der neuen Abonnenten sind auszubauen, neue Zentralen und Verstärkerämter entstehen usw. Bei der Post müssen die Ämter für den Umschlag der Paketmassen und zur Bewältigung der andern Aufgaben erweitert werden, denn die vorhandenen Transportmittel aller Art wie Autos, Bahnpostwagen, Karren und schliesslich auch die Räumlichkeiten in den Gebäuden vermögen zusätzliche Sendungen von Drucksachen, Zeitungen und Paketen nur bis zu einem bestimmten Optimum zu bewältigen. Der Mehrbedarf für die voluminösen Sendungen beschränkt sich nicht nur auf den Aufgabort, sondern benötigt den ganzen Transportweg hindurch entsprechenden Raum.

Die Vermehrung der Telephone, die Verstärkung des Postverkehrs rufen auch vermehrten Investitionen an Transportmitteln. Die Post muss bei den Ämtern und Filialen eingesammelt und von den Bahnhöfen aus wieder verteilt werden; die Telephonanlagen benötigen mehr Fahrzeuge für den Transport der Materialien und des Personals zu den Bauplätzen, mehr Fahrzeuge für den Unterhalt, für Kontrollen und Störungsbehebungen, und alle diese Fahrzeuge müssen in Garagen untergebracht und unterhalten werden.

Die baulichen Anlagen der PTT konnten nicht im Schritt mit der Verkehrszunahme und den gestiegenen betrieblichen Anforderungen erweitert und erneuert werden. Die Bautätigkeit der PTT wurde seit Kriegsende zuerst infolge des Mangels an Baumaterialien und dann im Interesse einer Abschwächung der Baukonjunktur stets beschränkt. Ausgeführt wurden nur diejenigen Projekte, deren Hinausschieben sich aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen nicht mehr verantworten liess. In den letzten Jahren wurden weitgehend nur Bauten für den Telephonbetrieb erstellt, wie Telephonzentralen, Telephonmagazine und Garagen. Diese Zweckbauten müssen auf bestimmte Zeitpunkte bereitstehen, wenn nicht wartende Telephonabonnenten und damit erhebliche Einnahmeausfälle in Kauf genommen werden sollen. Grössere Neuanlagen für den Postbetrieb entstanden meist nur dort, wo diese sich gemeinsam mit neuen Telephonanlagen in einem PTT-Gebäude unterbringen liessen. Bei der Post drängt sich ein Ausbau der Anlagen in der Regel nicht zwangsmässig auf einen bestimmten Zeitpunkt auf wie beim Telephon. Publikum und Personal können sich für einige Zeit noch gedulden, wenn sich auch die unrationelle Arbeitsgestaltung auf das Finanzergebnis nachteilig auswirkt.

Infolge der ständigen Verkehrszunahme bei der Post haben sich aber die Verhältnisse im Laufe der Jahre vielerorts so verschärft, dass in nächster Zeit nicht mehr zu umgehen ist, eine Reihe grösserer Postbetriebsbauten zu erstellen. Nur unter dieser Voraussetzung kann die Post in einigen grössern Städten das ständig wachsende Verkehrsvolumen bewältigen und einen fliessenden Arbeitsablauf gewährleisten.

Besondere Probleme stellt auch die rasch fortschreitende Motorisierung. Jede Vermehrung der Leistungen bedingt eine Zunahme der Fahrzeuge, was

wiederum entsprechenden technischen Einrichtungen, Werkstätten, Serviceanlagen und Einstellmöglichkeiten ruft. Die Entwicklung des Fahrzeugbestandes in den letzten Jahren beweist eindrucklich die dringend notwendige Erstellung von PTT-Garagen.

Im Jahre 1930 verfügte die PTT über 639 Motorfahrzeuge, die sich fast gleichmässig auf den Ortsdienst, den Reisedienst sowie Telegraph und Telephon verteilten. Mit den 72 Anhängern verfügte die PTT über total 711 Fahrzeuge.

1954 verwendete die PTT dagegen 2504 Motorfahrzeuge, wozu noch 787 Anhänger kamen, so dass sich ein Gesamtbestand von 3291 Fahrzeugen ergab. Die Aufteilung der Motorfahrzeuge nach Diensten hat jedoch im Vergleich zum Jahre 1930 grundlegend geändert. Auf den Reisedienst entfallen nur noch ungefähr die Hälfte der je im Ortsdienst und im TT-Dienst verwendeten Motorfahrzeuge, d.h. die rasche Zunahme der Motorfahrzeuge ist zum weitaus grössten Teil auf die Bedürfnisse des Post- und Telephonbetriebes zurückzuführen.

In den 3291 Motorfahrzeugen ist ein Anlagekapital von 85,3 Millionen Franken investiert, so dass sich auch vom finanziellen Standpunkt aus die Erstellung der erforderlichen Garagen für Pflege und Unterbringung aufdrängt.

* * *

Der mit der diesjährigen Sammelbotschaft beantragte Gesamtkredit von 30 863 000 Franken, wozu noch das Zusatzkreditbegehren von 405 000 Franken kommt, ist aus den dargelegten Gründen höher als bisher und dürfte auch in den nächsten Jahren kaum kleiner werden. Die Kredite dienen jedoch für die Erstellung produktiver Anlagen. Die PTT ist heute weitgehend ein technisches Unternehmen, das mit Betriebsmitteln im Anlagewert von 1754 Millionen Franken Leistungen für die Wirtschaft erbringt. Die Betriebsanlagen, Mobilien und Liegenschaften müssen ständig unterhalten und entsprechend den Verkehrsbedürfnissen ausgebaut werden. Allein dadurch flossen der Wirtschaft im Jahr 1954 von den Einnahmen der PTT-Betriebe wiederum 310 Millionen Franken zu. Erst diese Investitionen setzen die PTT in die Lage, Verkehrsvermehrungen zu bewältigen und damit auch höhere Betriebseinnahmen zu erzielen. Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, dass die Betriebseinnahmen im Jahre 1954 707 Millionen Franken betrugen, für das Jahr 1955 sind sie mit 724 Millionen Franken budgetiert und für 1956 dürften sie nochmals zunehmen. Diese Tatsachen gilt es sich bei der Beurteilung der beantragten Baukredite vor Augen zu halten.

Damit der Gesamtkredit im richtigen Verhältnis erscheint, sei ferner erwähnt, dass sich im Jahre 1954 bei der PTT der Betriebsaufwand für Diensträume, d. h. sämtliche Aufwendungen für Mietzinse und Lokalentschädigungen sowie für Umbauten, Einrichtungen, Beleuchtung, Heizung und Reinigung aller 583 eigenen Liegenschaften und der 5036 gemieteten Lokale und Bauten, inbegriffen die Kosten des Gebäudeunterhalts sowie der Versicherung und Wert-

berichtigung, auf 30,9 Millionen Franken belief. Die nach Abzug von 1,5 Millionen Franken Einnahmen aus Vermietung von Lokalen, Dienstwohnungen usw. verbleibenden Nettobetriebsausgaben von 29,4 Millionen Franken für Diensträume machen nur rund 4,6 Prozent der Gesamtbetriebskosten der PTT aus.

Alle Bauprojekte wurden durch verwaltungsinterne Kommissionen eingehend geprüft und nur, was den strengen Anforderungen in bezug auf Notwendigkeit, Dringlichkeit und Wirtschaftlichkeit genügt, fand Aufnahme in der Baubotschaft.

DIE EINZELNEN BAUPROJEKTE

1. Telephonegebäude Basel-St. Jakob

Das Telephonnetz der Stadt Basel wies Ende 1954 rund 57 000 Telefonanschlüsse auf, die sich auf das Hauptamt Safran, die Quartierzentralen Morgenring, Gundeldingen und Kleinbasel sowie auf die Unterzentralen Bottmingen, Münchenstein, Muttentz und Riehen verteilen.

Die Zunahme der Telefonabonnenten und die Entwicklung des Gesprächsverkehrs des Ortsnetzes Basel ist aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich:

	1930	1940	1950	1954	Index 1954 1930 = 100
Anschlüsse	14 368	22 738	42 931	56 957	396
Sprechstellen	22 885	39 867	75 107	95 623	418
Ortsgespräche in Millionen	17,7	19,2	44,3	50,0	282
Ferngespräche					
Ausgang in Millionen . .	3,4	6,6	12,3	16,3	478
Gesprächseinnahmen in					
Millionen Franken . . .	4,7	5,4	12,5	16,3	348

Innerhalb der letzten vier Jahre stieg die Zahl der Telephonteilnehmer im Ortsnetz Basel um 14 000, d.h. es müssen jedes Jahr die technischen Anlagen in den Zentralen und im Kabelnetz für 3500–4000 neue Teilnehmer bereitgestellt werden. Im Jahre 1954 vermittelten die Zentralleneinrichtungen fast 10 Millionen Gespräche mehr als 1950, wodurch die Einnahmen aus dem regeren Gesprächsverkehr um mehr als 3,8 Millionen Franken oder 30 Prozent auf 16,3 Millionen Franken emporschnellten.

Infolge der starken Bautätigkeit an der Peripherie der Stadt ist gegenwärtig die Unterzentrale Muttentz mit 1600 Teilnehmeranschlüssen restlos besetzt; ein Ausbau in den gemieteten Räumen ist nicht möglich. Zur Entlastung müssen ungefähr 500 Teilnehmer von der Unterzentrale Muttentz abgetrennt und an die Zentrale Gundeldingen angeschlossen werden, obschon dies den Telefonbetrieb kompliziert und infolge der längeren Teilnehmerleitungen auch verteuert.

Um dem Mangel an Telephonanschlüssen im Gebiet von MuttENZ und Birsfelden zu begegnen und zu verhindern, dass Telephonbesteller abgewiesen oder jahrelang zurückgestellt werden müssen, ist eine neue Quartierzentrale St. Jakob für einen Ausbau von 20 000 Anschlüssen vorgesehen. Diese würde den Zentralen Gundeldingen und MuttENZ die dringend benötigte Entlastung bringen. Aber auch das in der Hauptpost untergebrachte Hauptamt Safran würde davon profitieren, dessen älteste Einheit zu 10 000 Anschlüssen seit 29 Jahren ununterbrochen im Betrieb und ersatzbedürftig geworden ist; sie muss in einigen Jahren abgebrochen werden. An deren Stelle ist im Hauptamt, wo alle Fern-Kabelstränge zusammenlaufen, ein Auslandsamt geplant. Bevor jedoch diese Arbeiten in der Zentrale Safran in Angriff genommen werden können, müssen in den andern Zentralen des Ortsnetzes Basel die erforderlichen Reserven an Telephonanschlüssen als Ersatz für die in Safran I wegfallenden 10 000 Anschlüsse betriebsbereit sein.

Das von der Direktion der Eidgenössischen Bauten in Zusammenarbeit mit dem Hochbaudienst PTT ausgearbeitete Projekt sieht in der Nähe des Bethesdaspitals ein Zentralengebäude mit folgender Raumverteilung vor:

Keller:	Kabelraum Batterie- und Maschinenräume Luftschutzraum Heizung und Kohlen Starkstromverteilung
Erdgeschoss:	Verteiler Automatenraum für Spezialeinrichtungen Werkstatt Dienstwohnung
1. Stock:	Automatenraum.

Im Erstausbau würden vorläufig 10 000 Teilnehmeranschlüsse bereitgestellt.

Die Direktion der Eidgenössischen Bauten veranschlagt die Baukosten auf 860 000 Franken.

2. Postbetriebsgebäude Bern-Viktoriaplatz

Während der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts wurde mit der Eröffnung neuer Poststellen in Bern zurückgehalten. Obwohl sich die Bevölkerung verdoppelte, stieg die Zahl der Poststellen von 1903 bis 1950 nur von 18 auf 23.

Stark benachteiligt war vor allem das Spitalackerquartier, dessen Lage sich durch die im Laufe der Jahre erfolgten Verlegungen der Filialen Lorraine, Beundenfeld und Obstberg immer mehr verschlechterte, bis schliesslich im Breitenrainquartier auf eine Poststelle 28 000 Einwohner entfielen.

Im Jahre 1952 wurde am Viktoriaplatz in einer Baracke behelfsmässig eine Poststelle eröffnet. Dass diese einem Bedürfnis entsprach, beweist die Verkehrstatistik der ersten zwei Jahre (siehe folgende Seite):

	1953	1954
Geldumsatz in Millionen Franken . .	41,1	47,1
Wertzeichenverkauf Franken	262 600	331 500
Briefpostaufgabe in Millionen	1	1,5
Paketaufgabe	91 700	100 100
Einzahlungen	207 700	229 000
Verkehrspunkte	1 372	1 497

Der Standort für die Post ist ausserordentlich günstig. Es muss geradezu als Glücksfall bezeichnet werden, dass die PTT das unüberbaute Land von der Stadt Bern erwerben konnte, nachdem sich eine bloss mietweise Unterbringung der Filiale als unmöglich erwiesen hatte.

Nebst der Poststelle bietet sich Gelegenheit, den Automobildienst sowie die Verwaltung der Radio-Schweiz aus gemieteten Räumen in ein PTT-Gebäude zurückzunehmen. Der Automobildienst ist seit 1949 in einem Gebäude an der Moserstrasse eingemietet und müsste in den nächsten Jahren infolge Raum Mangels verlegt werden, ohne dass eine Möglichkeit bestünde, ihn in einem der Gebäude der Generaldirektion am Bollwerk oder der Speichergasse unterzubringen.

In der Hauptpost sind die wenigen noch verbliebenen Verwaltungsdienste stark eingeengt. Die sich ständig ausdehnenden technischen Einrichtungen des Telephonbetriebes greifen fortwährend auf Bureau Räume über und verdrängen die dort einquartierten Dienste. In den kommenden Jahren werden die Verwaltungsdienste der Generaldirektion die Hauptpost nach und nach verlassen müssen, bis diese endlich ein ausschliessliches Post- und Telephonbetriebsgebäude sein wird. Gleich wie den Abteilungen der Generaldirektion geht es auch der Verwaltung der Radio-Schweiz. Deren Betriebsräume im Gebäude der Hauptpost bedürfen ebenfalls dringend der Erweiterung, die nur auf Kosten der Bureau Räume möglich ist. Da die Radio-Schweiz für die PTT die drahtlose Telegraphie zwischen der Schweiz und dem Ausland vermittelt, rechtfertigt es sich, sie bei der Raumzuteilung gleich wie PTT-Dienste zu behandeln und ihre Verwaltungsdienste ebenfalls im Neubau am Viktoriaplatz aufzunehmen.

Im Gebäude der Generaldirektion an der Speichergasse können nach dem Wegzug des Baumaterial- und Werkstättendienstes und der Apparateprüfung ins neue TT-Magazin und Werkstättegebäude Bern-Ostermundigen die übrigen Abteilungen der Generaldirektion besser als bisher gruppiert werden, ohne dass jedoch irgendwelche Raumreserve bestünde.

Das von einem privaten Architekten im Auftrag der Direktion der Eidgenössischen Bauten und in Zusammenarbeit mit dem Hochbaudienst PTT ausgearbeitete Projekt sieht folgenden Neubau vor:

- 2. Untergeschoss: Luftschutzkeller
Magazine
- 1. Untergeschoss: Postarchiv
Keller
Magazine
- Erdgeschoss: Postamt mit Schalterraum
Ladengeschäfte, die vorläufig vermietet werden können und als Reserve für spätere Erweiterungen der Post dienen
- 1., 2. und 3. Stock: Bureaux
- Dachstock: Bureaux.

An den Verkauf des Landes hat die Stadt Bern zwei Bedingungen geknüpft. Einmal darf nur ein Gebäude mit drei Stockwerken erstellt werden, das sich im Stil den umliegenden Verwaltungsgebäuden anpasst, und ferner hat sich die Verkäuferin das Rückkaufsrecht vorbehalten, wenn mit dem Bau nicht bis im Oktober 1956 begonnen wird. Das Projekt ist aus diesem Grunde dringlich.

Die Kosten des Neubaus betragen nach den Berechnungen der Direktion der Eidgenössischen Bauten 2 430 000 Franken.

3. Postgarage Genf-Montbrillant

Das Postgebäude am Bahnhof Cornavin genügt den Anforderungen des Betriebes schon seit Jahren nicht mehr. Die dem Bahnpostamt, dem Paketversand, dem Eildienst, dem Annahmeamt, der Massenannahme und der Postgarage zur Verfügung stehenden Räume sind zu klein, veraltet und unpraktisch. Die seit Jahren durchgeführten Untersuchungen und Studien ergaben, dass eine Sanierung des Postbetriebes am Bahnhof Cornavin nur durch einen Neubau zu erreichen ist. In diesen sollte neu auch der Briefversand und die Briefzustellung verlegt werden, die infolge der ständigen Verkehrszunahme und der damit verbundenen Erhöhung des Personalbestandes in der Hauptpost betrieblich nur noch unzulänglich untergebracht sind.

Die Situation in Genf verschlimmerte sich für die Post noch, als die SBB die vom Postamt Genf 5 Transit belegten Räume kündigten und die Dienste notdürftig in einer Baracke auf dem Areal der «Halle des Pâquis» untergebracht werden mussten. Das Bauvorhaben Genf-Cornavin kann wegen dieser Verhältnisse nicht mehr weiter hinausgeschoben werden. Der erste Schritt dazu ist die Verlegung des Garagebetriebes. Es ist ausgeschlossen, einen Um- oder Neubau in Cornavin auszuführen, solange die Garage nicht verlegt ist, da das Erdgeschoss inskünftig vollständig durch den Postbetrieb beansprucht wird.

Eine Verlegung der Garage drängt sich aber auch auf, weil die zunehmende Motorisierung die Garage zu klein werden liess und kein Platz für eine Erweiterung vorhanden ist. Anstelle der 32 Motorfahrzeuge im Jahre 1930 besorgen heute 61 den Postdienst in Genf und legen jährlich 630 000 km zurück. Genügende Einstellmöglichkeiten fehlen; 20 Einsatz- und Zustellfourgons müs-

sen ständig im Freien parkieren. Ferner sollte die Batteriewerkstatt vom Keller der Hauptpost, wo sie unzulänglich untergebracht ist, in die neue Garage verlegt werden; die bisherige Trennung wirkte sich betrieblich und wirtschaftlich nachteilig aus.

Die PTT hat im Hinblick auf den Bau der neuen Garage schon 1948 im benachbarten Quartier Montbrillant ein geeignetes Grundstück vorsorglich erworben. Auf Grund eines Vorprojektes des Hochbaudienstes PTT arbeitete die Direktion der Eidgenössischen Bauten ein Projekt auf folgender Grundlage aus:

Werkstattrakt

Keller:	Pneulager und Magazine Luftschutzräume
Erdgeschoss:	Werkstatt Waschräume Ölraum Batterieraum Velowerkstatt Bureau
I. Stock:	Material Instruktionszimmer
II. Stock:	Dienstwohnung

Einstellhalle, in der sämtliche Motorfahrzeuge der Post untergebracht werden können.

Beide Trakte sind so projektiert, dass sie ohne Schwierigkeiten erweitert werden können. Die Direktion der Eidgenössischen Bauten berechnet die Kosten der Neubauten, samt Garagenvorplatz und Zufahrt, auf 1 260 000 Franken.

4. PTT-Betriebsgebäude Gossau (SG)

Die PTT-Dienste sind in Gossau im Gemeindehaus eingemietet. Trotzdem die Verwaltung die Telephonzentrale seit 1940 viermal ausbaute, werden die vorhandenen 1300 Teilnehmeranschlüsse bis spätestens Mitte 1956 alle vergeben sein. Da die vorhandenen Lokale vollständig belegt sind, können keine weiteren Apparaturen mehr installiert werden.

Auch bei der Post sind die Betriebsräume zu eng. Sowohl das eigentliche Bureau als auch der Briefboten- und Paketraum genügen nicht mehr. Für die Bedienung des Publikums stehen nur zwei Schalter zur Verfügung, wodurch lange Wartezeiten für die Postkunden entstehen.

Ein Blick auf die nachfolgenden Tabellen über die Entwicklung des Post- und Telephonverkehrs in Gossau erklärt, warum die bisherigen Lokale zu klein wurden und den Anforderungen des Betriebes nicht mehr genügen (siehe folgende Seite).

Die Zahl der Arbeitskräfte musste seit 1930 von 18 auf 22½ vermehrt werden, nahm also mit 25 Prozent wesentlich weniger stark zu als der Verkehr

Telephon

	1930	1940	1950	1954	Index 1930=100
Anschlüsse	368	519	865	1 148	312
Sprechstellen	464	767	1 392	1 774	382
Ortsgespräche	121 400	176 400	390 300	484 200	399
Ferngespräche Ausgang . .	188 400	230 000	586 200	827 000	439
Gesprächseinnahmen Franken	77 200	101 000	255 400	321 500	416

Post

	1930	1940	1950	1954	Index 1930=100
Geldumsatz in Millionen Franken	15	15,9	39,3	49,6	330
Wertzeichenverkauf in Franken	150 000	136 000	261 000	296 000	197
Briefpostaufgabe	591 000	578 000	791 000	905 000	153
Paketpostaufgabe	62 800	53 700	116 000	131 800	209
Einzahlungen	60 200	74 600	140 600	173 600	288
Briefpostzustellung in Mil- lionen	1	1,2	1,9	2,2	220
Paketpostzustellung	68 200	60 900	114 500	130 800	192
Auszahlungen	16 100	17 200	26 200	31 700	197
Verkehrspunkte	1 123	1 142	1 808	2 076	185

mit 85 Prozent. Ein Bediensteter in Gossau bewältigt heute somit ein weitaus grösseres Verkehrsvolumen als vor zwei Jahrzehnten, was jedoch auf die Dauer nur in betrieblich zweckmässig eingerichteten Arbeitsräumen möglich ist.

Die Gemeindebehörden haben den PTT die bisherigen Lokale gekündigt, da sie selber unter Raummangel leiden. Auf die von der Gemeinde früher vorgeschlagene käufliche Übernahme des Gebäudes durch die Verwaltung musste verzichtet werden, da eine Erweiterung der Erdgeschosslokale nur in beschränktem Umfang und unter ausserordentlich hohen Kosten möglich wäre, ohne dass sich anderseits eine allseitig befriedigende Lösung ergeben hätte. Die Erstellung eines Neubaus ist deshalb nicht zu umgehen.

Im Auftrag der Direktion der Eidgenössischen Bauten arbeiteten private Architekten unter Mitarbeit des Hochbaudienstes PTT folgendes Projekt aus:

Untergeschoss:	Batterie- und Kabelraum Stromlieferung Magazine Garderoben Heizung Luftschutzraum
Erdgeschoss:	Postbetriebsräume und Schalterraum Garage für drei Motorfahrzeuge
1.Stock:	Telephonzentrale mit Hauptverteiler
Dachstock:	Dienstwohnung.

Die PTT konnten an der untern Bahnhofstrasse geeignetes Bauland vorzüglich erwerben.

Die Direktion der Eidgenössischen Bauten berechnet die Kosten für den Neubau auf 738 000 Franken.

5. PTT-Magazin-, Werkstätte- und Garagegebäude Lausanne-Sébeillon

Die Telephondirektion Lausanne umfasst die drei Netzgruppen Lausanne, Yverdon und Aigle mit 76 Ortsnetzen und 81 Telephonzentralen. Der Baudienst, der für dieses Gebiet die überirdischen Linien und die Kabelführung unter Tag plant und baut, die bestehenden Anlagen unterhält und u. a. die Verbindungen für neue sowie umziehende Abonnenten erstellt, war ursprünglich mit den andern Diensten der Telephondirektion im Hauptpostgebäude St-François untergebracht. Die Bureaux mussten aber den sich ausdehnenden Telephonbetriebsanlagen weichen und in ein gegenüberliegendes Gebäude umziehen. Der Baudienst, der seinen Personalbestand von 1945 bis 1954 von 41 auf 87 vermehren musste, leidet an grosser Raumnot, ohne die Möglichkeit zu haben, in Gebäude weitere Lokale hinzuzumieten.

Dem Baudienst unterstellt ist ferner der Materialdienst, der das Baunetz mit Linien-, Kabel-, Werkzeug-, Apparatematerial versorgt, die Reinigung und Kleinreparatur von zurückerhaltenen gebrauchten Apparaten vornimmt, die Transporte von Personal und Material durchführt sowie die dazu erforderlichen Fahrzeuge bereitstellt und unterhält. Für diese Aufgaben stehen auf verwaltungseigenem Terrain im Vallée du Flon in Lausanne-Sébeillon Magazine, eine Automobilwerkstätte und eine Einstellhalle für Fahrzeuge zur Verfügung.

Die Magazine verfügen über eine Nutzfläche, wie sie dem Bedarf um das Jahr 1930 entsprach, als die Räume bezogen wurden. Seither haben die Sprechstellen jedoch um rund 67 000 Apparate zugenommen und die Drahtlänge der ober- sowie unterirdischen Linien und Kabel um 270 000 km. Das auf zwei Wohnungen verteilte Apparatemagazin ist zu klein und seine Unterteilung in Zimmer verunmöglicht eine normale Organisation und Abwicklung des Betriebes. Das Linienmagazin, das bis Ende 1954 mietweise in einem nahen Gebäude untergebracht war, musste infolge Kündigung als Notlösung in Baracken auf ein benachbartes Terrain verlegt werden, das die Stadt Lausanne auf Zu-

sehen hin zur Verfügung stellt. Eine Kabel- und Montagehalle fehlt; das schwere Material ist längs des Strassenrandes aufgestapelt, wo auch die Montagearbeiten vorgenommen werden müssen. Der offene Lagerplatz ist viel zu klein.

Seit 1938 haben sich die Lagerbestände der Magazine mehr als verdoppelt und der Materialumsatz beinahe vervierfacht. Der Warenwert betrug Ende 1954 1,2 Millionen Franken, der Materialumsatz im gleichen Jahr 13 Millionen Franken.

Beim Bestand der Motorfahrzeuge und Anhänger ist die Entwicklung noch ausgeprägter als bei den Lagerbeständen. Verfügte die Telephondirektion Lausanne im Jahre 1930 über 11 Lastwagen, Kasten- und andere Dienstwagen sowie 3 Anhänger, waren es 1954 60 Lastwagen, Kasten- und andere Wagen sowie 36 Anhänger; die Zunahme beträgt für diesen Zeitraum 585 Prozent. Das Werkstattpersonal und die Wagenführer mussten dagegen nur von 4 auf 15, d.h. um 275 Prozent vermehrt werden.

Für den Klein- und Grossparkdienst der 60 Motorfahrzeuge und der 36 Anhänger sowie für Reparaturen steht eine Werkstatt für zwei Wagen normaler Grösse und ein Wagenheber zur Verfügung. Der Wagenheber für Lastwagen befindet sich im Freien; auch die Kastenwagen müssen unter einem Vordach im Freien repariert werden. Um allein den heute vorliegenden Bedürfnissen gerecht zu werden, müsste die Werkstatt ungefähr viermal grösser sein.

Den Diensten in Sébeillon sind heute 9 Lastwagen und 45 Kasten-, Stations- und Personenwagen zugeteilt, die dort zu garagieren sind. Unter restloser Ausnützung der Möglichkeiten können jedoch nur 29 Motorfahrzeuge untergebracht werden. 18 Wagen sind in einer privaten Garage eingestellt, und 7 Autos und alle Anhänger bleiben immer im Freien.

Das Wohnhaus und der Schuppen in Sébeillon, die früher einem Baugeschäft dienten, genügen für die Unterbringung der Telegraphen- und Telephondienste seit Jahren nicht mehr. Alle Räume sind zu klein, unhygienisch, erlauben kein rationelles Arbeiten, sind gegen Einbruch nur ungenügend gesichert und entsprechen auch nicht den feuerpolizeilichen Vorschriften.

In den letzten Jahren wurden aus den gleichen Gründen für verschiedene Baunetze Anlagen erstellt. Mit Lausanne hätten nun alle Telephondirektionen ihre Räume für den Material- und Autodienst. Die Erstellung des neuen Gebäudes ist aber nicht nur betrieblich, sondern auch renditemässig gerechtfertigt, was aus der folgenden Tabelle über die Entwicklung der Telephondirektion Lausanne hervorgeht (siehe folgende Seite).

Seit der Übernahme des bestehenden Material- und Autodienstgebäudes im Jahre 1930 haben der Telephonverkehr und die Gespräche um das Dreibis Vierfache zugenommen. Die Folge davon war eine fortwährende Vermehrung des Linien- und Kabelmaterials, der Apparate sowie der Transport- und Störungsfahrzeuge, für die auch inskünftig immer mehr Platz in den Magazinen, Reparaturwerkstätten und Garagen benötigt wird.

Nach langjährigen Bemühungen konnte die PTT in unmittelbarer Nähe der eigenen Liegenschaft in Lausanne-Sébeillon Bauland vorsorglich erwerben,

	1930	1940	1950	1954	Index 1930=100
Anlagen:					
Hauptanschlüsse	18 659	25 480	49 548	63 950	343
Sprechstellen	25 552	37 371	72 513	92 071	360
Radio- und TR-Konzessio- näre	9 998	53 148	87 137	99 150	992
Drahtlänge in km	76 517	143 591	259 636	346 154	452
Verkehr:					
Telephongespräche total, in Millionen	27,8	39,1	52,7	64,6	232
Ertrag:					
Gesprächseinnahmen total in Millionen Franken . .	4,4	5,8	13,9	17,8	405

das die Erstellung eines genügend grossen Baues gestattet. In diesem soll neben den bereits dort befindlichen Diensten auch der heute auswärts eingemietete Baudienst sowie die in der Hauptpost St-François untergebrachte Werkstätte für die Postautomobile zusammen mit derjenigen der Telegraphen- und Telephondienste eingerichtet werden. Der Werkstätte würden neu die Reparaturarbeiten an Motorfahrzeugen, Anhängern und Velos der Telephondirektion und der in Lausanne stationierten Postfahrzeuge übertragen, mit Ausnahme der Karosseriearbeiten, die weiterhin an private Unternehmungen vergeben werden. Diese Zusammenlegung erlaubt ein wesentlich rationelleres Arbeiten als in den bisher für Post- und Telephon getrennt geführten Automobilwerkstätten.

Das alte Terrain hätte nach Abbruch der bestehenden Altbauten als Lagerplatz für das schwere Material zu dienen.

Die vorgesehene Lösung verursacht wegen der Bodengestaltung (Lage am Hang) beträchtliche Erdbewegungen und die Erstellung einer Stützmauer. Es handelt sich aber bei diesem Grundstück um den einzigen überhaupt möglichen Standort in Lausanne. Erst in 8 km Entfernung hätte anderes geeignetes Bauland erworben werden können.

Anderseits weist das Gelände in Sébeillon ideale anlage- und betriebsmässige Vorteile auf. Es liegt nur 1 km vom Stadtzentrum entfernt in einer für solche Betriebe vorgesehenen Zone nahe beim Güterbahnhof, hat Geleiseanschluss, ist mit Fahrzeugen gut und rasch erreichbar und liegt doch abseits des Stadtverkehrs. Wegen der bestehenden Niveauverhältnisse weist das Bauland ferner den grossen Vorteil auf, dass zwei Geschosse über ebenerdige Ein- und Ausfahrten verfügen und dank der Neigung der Rue de Sébeillon sogar ein drittes Geschoss über eine kurze Rampe erreicht werden kann. Bei andern Terrain müsste die überbaute Grundfläche wenigstens doppelt so gross sein. Dazu kommt, dass altes und neues Areal nur durch eine Strasse getrennt sind,

die den Anstössern allein dient. Es handelt sich um einen betrieblich sehr zweckmässigen Standort, dessen Wirtschaftlichkeit die bauliche Mehrbelastung klar überwiegt.

Das von der Direktion der Eidgenössischen Bauten im Benehmen mit den Bauorganen der PTT ausgearbeitete Projekt sieht folgende Raumverteilung vor:

- Untergeschoss: Kabel- und Linienmagazin für mittelschweres Material
Pneulager, zugleich Luftschutzraum
Garderobe
Heizung, Kohlen
- Erdgeschoss mit westlichem eingeschossigem Anbau (Ausfahrt nach Süden):
Garage für Lastwagen und grosse Anhänger
Linienmagazin für schweres Material
Rampe für Bahnverlad
Kabelhalle
Einstellhalle für Anhänger
Montageraum
1. Stock: Linienmagazin mit leichtem Material
Magazinbureau
Apparatemagazin mit Reinigung und Reparaturwerkstatt
2. Stock: (für Ein- und Ausfahrt nach Norden auf die Rue de Sébeillon)
Einstellhalle für Autos und Velos
3. Stock: Ersatzteillager für Autowerkstätte
Dienstwohnung, Bureau
Leerraum für Rampe des 2. Stockes und Automobilwerkstätte des 4. Stockes.
4. Stock: (Ein- und Ausfahrt nördlich auf die Rue de Sébeillon)
Baudienst
Autowerkstätte
Lade- und Batterieräume für Elektromobile
Wagenwaschräume
Velo Reparaturen.

Die Konstruktion des Gebäudes ist so berechnet, dass bei späterem Bedarf 2-3 Stockwerke bis zur zulässigen Bauhöhe aufgebaut werden können.

Nach der kubischen Berechnung der Direktion der Eidgenössischen Bauten werden die Baukosten mit 5 950 000 Franken veranschlagt.

6. Postbetriebsgebäude Lugano-Bahnhof

In Lugano vermitteln die Hauptpost und 7 Filialen den Postverkehr. Dieser hat seit 1930 wie folgt zugenommen:

	1930	1940	1950	1954	Index 1930=100
Geldumsatz in Millionen Franken	121,4	180,6	536,4	645,1	531
Wertzeichenverkauf in Millionen Franken	1,3	1,2	2,2	2,7	206
Briefpostaufgabe in Millionen	12,7	13,9	19,8	23,9	188
Paketpostaufgabe	371 800	453 700	710 000	776 500	209
Einzahlungen	323 400	513 800	894 300	1 059 700	327
Briefpostzustellung in Millionen	7,6	9,2	13,1	15,6	207
Paketpostzustellung	367 800	327 200	569 800	635 400	173
Auszahlungen	76 800	102 000	165 000	191 600	250
Verkehrspunkte	9 052	10 150	15 777	18 131	200
Reisende	73 000	96 300	214 000	268 300	367
Personal	121 ¹⁾	126	201	215	177

Die letzte grössere bauliche Änderung im Postbetriebsdienst von Lugano erfolgte in den Jahren 1949–1951 durch den Um- und Ausbau der Hauptpost. Die eidgenössischen Räte haben 1947 den notwendigen Kredit bewilligt, damit die drei Netzgruppen-Hauptämter Bellinzona, Locarno und Faido des Kantons Tessin an das Fernknotenamt Lugano und damit an das schweizerische Fernwahlnetz angeschlossen werden konnten. In zweiter Linie bot die Erweiterung den erwünschten Anlass, die Postreisenden-Abfertigung im Hof des PTT-Gebäudes zu verbessern. Die Absicht, zugleich auch die Postbetriebsräume zu erweitern, konnte wegen des rasch zunehmenden Reisendenverkehrs nicht verwirklicht werden.

Während des Umbaues wurden die Paketzustellung und die Briefzustellung in Baracken an die Via Balestra verlegt, konnten jedoch nach Beendigung der Arbeiten infolge der inzwischen eingetretenen Verkehrsvermehrung nicht mehr in die Hauptpost zurückgenommen werden. Die beiden Dienste befinden sich heute noch in diesen behelfsmässigen Unterkünften, obschon die Gemeinde Lugano als Eigentümerin des Platzes schon seit 1951 die Entfernung der Baracken verlangt.

Die Organisation des Postbetriebes in Lugano ist unter diesen Umständen mangelhaft. Die Dienste sind auf die Hauptpost und das Postamt an der Via Balestra aufgeteilt und der Paketversand befindet sich zur Hauptsache an einem dritten Ort, im Postamt Lugano 3 beim Bahnhof. Eine betrieblich sehr erwünschte Konzentration an der Bahn ist heute ausgeschlossen, da die Betriebslokale, wie auch der Schalterraum von Lugano 3 Bahnhof ohnehin viel zu klein sind. Das Umladlokal, wo der grösste Teil der in Lugano aufgegebenen Stück-

¹⁾ 1932.

sendungen sortiert werden muss, genügt den Anforderungen in keiner Weise mehr. Die aufgegebenen Massensendungen müssen infolge Platzmangels auf den Perrons entgegengenommen werden, wo auch Umladungen Tag und Nacht belassen werden müssen und den Bahnbetrieb stören.

Das Annahmeamt Lugano 3 Bahnhof vermittelt – ohne den erwähnten Paketversand – folgenden Verkehr:

	1930	1940	1950	1954	Index 1930 = 100
Geldumsatz in Millionen Franken	6,5	11,5	31,4	36,2	557
Wertzeichenverkauf in Franken	173 000	109 000	290 000	360 000	208
Briefpostaufgabe in Millionen	2,9	3,3	6,3	6,0	205
Paketpostaufgabe	57 300	49 700	148 700	211 000	368
Einzahlungen	28 000	37 600	81 000	93 500	334
Briefpostzustellung	480 000	357 000	515 000	560 000	117
Paketpostzustellung	2 600	2 100	21 600	10 900	419
Auszahlungen	400	700	1 100	1 900	475
Verkehrspunkte	759	759	1 427	1 555	205

Die betrieblich unbefriedigende Unterbringung der Postdienste in Lugano wird noch dadurch verschlimmert, dass die SBB die auf ihrem Areal befindlichen Diensträume des Postamtes Lugano 3 Bahnhof samt dem Paketversand für Zwecke der Bahn benötigen. Es müssen somit für das Annahmeamt, den Paketversand, die Massenannahme sowie die an der Via Balestra in Baracken notdürftig eingerichtete Brief- und Paketzustellung neue Unterkünfte bereitgestellt werden.

Damit in Lugano endlich eine rationelle Organisation des Postdienstes möglich wird, ist beim Bahnhof ein neues Dienstgebäude zu erstellen. Dies würde die Zentralisierung der Brief- und Paketzustellung für Lugano sowie für Mas-sagno und Paradiso erlauben. Die Filiale an der Via Balestra mit der dort befindlichen Brief- und Paketzustellung könnte aufgehoben werden und die unwirtschaftlichen Transporte der Paket- und Briefsendungen zwischen Bahnhof und Via Balestra fielen dahin. Die Vorsortierung der Briefpost, die Nachnahme-umleitung und der Briefversand würden inskünftig im Neubau am Bahnhof besorgt. Dadurch würde neben einer wesentlichen organisatorischen Verbesserung des Postdienstes zugleich auch eine Entlastung der Betriebsräume in der Hauptpost auf lange Sicht erreicht.

Das von einem privaten Architekten im Auftrag der Direktion der Eidgenössischen Bauten in Zusammenarbeit mit dem Hochbaudienst PTT entworfene Projekt sieht folgenden Neubau vor:

Keller:	Einstellräume für Umladwagen und Velos Heizung Garderoben usw.
Erdgeschoss:	Schaltterraum Postbetriebsräume Gedeckter Posthof Einstellraum
1. Stock:	Arbeitsraum der Briefboten Reserveräume, vorläufig vermietbar Garderobe Dienstwohnung

Aus städtebaulichen Gründen sollte ein kleiner Teil des Gebäudes gegen die Via Basilea und den Piazzale di Besso bis zum 5. Geschoss aufgestockt werden. Diese Räume könnten gesamthaft oder einzeln vermietet werden, da sie der Postbetrieb vorläufig nicht benötigt.

Die PTT konnte drei für den Neubau erforderliche Liegenschaften in den Jahren 1948 bis 1950 in eigener Kompetenz erwerben. Das zur Verfügung stehende Areal sollte jedoch noch durch den Ankauf einer weiteren Liegenschaft ergänzt werden, weil eine später allfällig notwendig werdende Erweiterung nur nach dieser Seite möglich ist und die Ausführung des vorliegenden Projektes bereits einen Teil des Grundstückes beansprucht. Damit eine zweckmässige Organisation der Umladdienste am Bahnhof gewährleistet werden kann, muss die Generaldirektion PTT ferner eine Unterführung und Aufzüge erstellen lassen, mit deren Hilfe die Umladwagen ungehindert und ohne zeitraubende Umwege die Perrons erreichen können.

Die Kosten betragen für den Landerwerb und nach den Schätzungen der Direktion der Eidgenössischen Bauten für den Neubau, einschliesslich der notwendigen Stützmauern und der Vorkehrungen wegen des schlechten Baugrundes, insgesamt 4 415 000 Franken.

7. PTT-Garage- und Magazingebäude Lugano-Viganello

Die Kursgruppe Lugano des PTT-Automobildienstes ist mit ihren 12 Linien eine der wichtigsten der Schweiz. Sie umfasst die während des ganzen Jahres betriebenen Kurse nach Miglieglia, St. Moritz, Agra, Bedano, Carona, Comano, Villa Negroni, Morcote, Muzzano, Tesserete sowie die während der Fremdenverkehrsaison geführte Linie Lugano-Stresa; der Kurs Magliaso-Astano wird ebenfalls von Lugano aus betrieben.

Die Kursgruppe hat sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt (siehe folgende Seite).

Es ist verständlich, dass das seit 1930 um 200 km verlängerte Netz der Kursgruppe nicht mehr mit demselben Personalbestand und derselben Zahl von Motorfahrzeugen bewältigt werden konnte, besonders wenn berücksichtigt wird, dass 365 000 km mehr gefahren und 648 000 Reisende mehr befördert worden

	1930	1940	1950	1954	Index 1930=100
Streckenlänge km	63	142	197	263	415
Gefahrene km	206 000	231 500	560 200	570 700	280
Anzahl Reisende	192 400	234 100	761 400	840 200	437
Gesamtbetriebseinnahmen .	209 500	183 800	732 500	911 300	435
Wagenzahl	9	12	25	28	311
Personal	11	16	26	28	255

sind. Die starke Verkehrszunahme ist vor allem auf die Eröffnung des Kurses Lugano St. Moritz sowie auf die wesentlich grösseren Arbeitertransporte auf den Vorortslinien zurückzuführen. Der Kurs Lugano-St. Moritz ist in der vorstehenden Zusammenstellung nur zur Hälfte berücksichtigt, da er gemeinsam mit der Kursgruppe St. Moritz betrieben wird.

Die 28 Reisepostwagen sind in einer 1931 erworbenen alten Karosseriewerkstatt in Lugano-Viganello untergebracht, wo ebenfalls die Motorfahrzeuge des Ortspostdienstes sowie die Lastwagen, Kasten- und andere Dienstwagen des Telefons garagiert sind. Seit dem Bezug dieser Einstell- und Reparaturräume hat sich der gesamte Wagenpark um 37 auf 55 Motorfahrzeuge vergrössert und die gefahrenen Kilometer haben um rund das Dreifache auf 870 000 km zugenommen.

Heute genügt die PTT-Garage den gestiegenen Anforderungen in keiner Weise mehr. Die ehemalige Karosseriewerkstatt war seinerzeit für einen Betrieb mit Kleinwagen gebaut worden. In den zu kleinen Hof im Innern des Gebäudes muss durch die Waschräume eingefahren werden; sind die beiden Waschräume in Betrieb, ist die Zufahrt blockiert. Nach vielen und schwierigen Manövern erlaubt der vorhandene Raum knapp 20 Fahrzeuge unterzubringen. Wird ein bestimmter Wagen benötigt, müssen oft 4-5 andere Motorfahrzeuge auf den Vorplatz und auf die Strasse verschoben werden. Alle diese sich täglich wiederholenden Manöver beanspruchen viel Zeit und gefährden ständig Personal und Material. Bei einem Brandausbruch wäre es wegen der beschränkten Platzverhältnisse sehr schwierig, die Wagen zu retten.

Aber auch die technischen Einrichtungen sind mangelhaft. Von den beiden Waschräumen ist nur einer mit einem Wagenheber ausgerüstet. Dies ist völlig ungenügend, da die vielen Reisedienst-Fahrzeuge mehr Unterhaltsarbeiten benötigen als die übrigen Dienstwagen. Ein Teil der Automobile muss deshalb immer auf dem Trottoir im Freien gewaschen werden. Ähnliche Verhältnisse herrschen in der Werkstatt. Die grösseren Reisepostwagen können in die zu kleine Werkstatt nur teilweise einfahren und müssen bei offenem Garagetor oder überhaupt im Freien repariert werden. Einige Wagen, soweit sie nicht im Posthof von Lugano 1 eingestellt werden können, bleiben über Nacht ständig im Freien.

Ein rationeller Betrieb der heutigen Garage ist nicht möglich. Es besteht in der Schweiz kaum eine PTT-Garage mit so unwirtschaftlichen Arbeitsbedingungen wie in Lugano-Viganello. Eine Erweiterung oder ein Umbau sind ausgeschlossen. Eine Lösung kann nur durch einen Neubau gefunden werden, in dem die dringenden Reparaturen in eigener Werkstatt ausgeführt werden können. Nur unter dieser Voraussetzung lassen sich Betriebsstörungen vermeiden; denn die Postgarage Lugano, die einzige im Sottoceneri, kann wegen ihrer Lage auf der Südseite der Alpen nicht mit Ersatzwagen von der Automobilwerkstätte Bern oder von andern Kursgruppen rechnen.

Ein Neubau drängt sich aber auch noch aus einem andern Grunde auf. Im gleichen Gebäude in Lugano-Viganello sind auch die Telephon-Magazine untergebracht. Normalerweise befinden sich diese am Sitz der Telephondirektion. Das Hauptlager für den Kanton Tessin ist denn auch in Bellinzona. Lugano verfügt jedoch über ein Teillager, da es unwirtschaftlich wäre, das schwere Material, wie Kabelrollen, Stangen, Zoreseisen, Schachtdeckel usw. von den Lieferfirmen zuerst in das Magazin Bellinzona kommen zu lassen, um es dann im Auto über den Ceneri nach Lugano zu transportieren. Der jährliche Materialumsatz der Telephondirektion Bellinzona beträgt rund 7 Millionen Franken, wovon ungefähr 2–2,5 Millionen Franken auf direkte Lieferungen von Linien- und Kabelmaterial an das Lager Lugano entfallen. Apparate sind im Lager Lugano nur für den Bedarf der Handwerker des Ortsnetzes Lugano vorhanden.

Der bei der alten Garage in Lugano-Viganello zur Verfügung stehende Platz für das schwere TT-Material genügt seit langem nicht mehr. 1954 musste in der Nähe provisorisch ein neuer Freilagerplatz hergerichtet werden, weil der bisherige durch den sich ausdehnenden Garagebetrieb verdrängt wurde, das Lager für die Kabelverlegungen sich aber anderseits infolge der Teilnehmerzunahme gleichzeitig vergrösserte.

Der Lagerplatz für das schwere TT-Material sowie das Magazin sind nun definitiv unterzubringen. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen wäre es nicht zu verantworten, diese auf dem Areal der heutigen Postgarage zu belassen und sie dadurch vom betrieblich eng verknüpften TT-Transportdienst zu trennen. Abgesehen davon wären die Kosten für die baulichen Anpassungen unverhältnismässig hoch.

Um für den eingeeengten Garagebetrieb und den ungenügenden Lagerplatz für das TT-Material Ersatz zu schaffen, hat die Generaldirektion PTT schon im Jahre 1949 vorsorglich ein in der Nähe liegendes Areal erworben.

Die Direktion der Eidgenössischen Bauten hat auf Grund eines Vorprojektes des Hochbaudienstes PTT an der Via delle Scuole in Lugano-Viganello die Erstellung folgender Gebäude vorgesehen:

1. *Trakt, Werkstätte und Autowaschräume*

Keller:

(nur teilweise unterkellert)

Pneulager, zugleich Luftschutzraum

Erdgeschoss: Autowaschräume
 Autowerkstätte
 Bureau
 Garderobe

2. *Trakt, Einstellhalle, Garagen und TT-Magazin*

Erdgeschoss: mit Zufahrt gegen Osten
 Einstellhalle Post
 Heizung, Kohlen

1. Stock: mit Zufahrt gegen Westen
 Einstellhalle Post
 Einstellhalle T
 Linien- und Apparatemagazin
 Bureau Baudienst

Zwischenstock: Dienstwohnung für den Garagechef

3. *Kabelschuppen*

Vorgesehen sind ferner Garagevorplätze sowie ein Lagerplatz für das schwere TT-Material.

Die Direktion der Eidgenössischen Bauten berechnet die Kosten auf 2 500 000 Franken. Verteuernd wirken sich die für den Garagebetrieb notwendigen grossen Vorplätze aus und ferner sind ziemlich ausgedehnte Erdbewegungen notwendig. Diesen steht jedoch der grosse Vorteil gegenüber, dass die Einstellhallen im Erdgeschoss und 1. Stock des 2. Traktes auch bei diesem Projekt infolge der Niveaudifferenz über ebenerdige Ein- und Ausfahrten verfügen.

Die bisherigen Anlagen würden vorläufig vermietet.

8. TT-Betriebsgebäude Säntis

Mit dem Bundesbeschluss vom 22. Juni 1955 über die Verlängerung und die Finanzierung des schweizerischen Fernseh-Versuchsbetriebes haben die eidgenössischen Räte der PTT die Mittel zur Schaffung der technischen Einrichtungen zur Verfügung gestellt, um auch der Ostschweiz den Fernsehempfang zu ermöglichen. Die PTT studierte unverzüglich die Ausbreitungsverhältnisse im Versorgungsgebiet, um die günstigsten Standorte für die Fernsehsender zu bestimmen. Gleichzeitig prüfte sie auch die Erstellung von UKW-Rundspruchsendern, über die der Ostschweiz das zweite Programm auf Ultrakurzwellen übermittelt werden soll. Die durchgeführten Messungen ergaben, dass sowohl für das Fernsehen wie den UKW-Rundspruch der Säntis technisch und betrieblich der geeignetste Senderstützpunkt ist. Der grösste Teil der Ost- und Nordostschweiz kann die vom Säntis ausgestrahlten Fernseh- und UKW-Rundspruchprogramme empfangen. Die auftretenden Schattenzonen sind gering. Für den Betrieb ist ferner von Vorteil, dass der Säntis mit der Schwebebahn zu jeder Jahreszeit leicht erreichbar ist.

Da für die ultrakurzen Wellen die gleichen ausbreitungstechnischen Bedingungen gelten, kann in vielen Fällen an ein und demselben Standort für mehrere

Dienste eine kombinierte Anlage erstellt werden. Der Vorteil solcher Mehrzweckanlagen liegt vor allem auf finanziellem Gebiet. In den Gebäuden müssen die Unterkunftsräume, die Wasserversorgungs- und hygienischen Anlagen nur einmal erstellt, die Zuführung der Telephon- und Musikleitungen sowie die Stromversorgung nur einmal gebaut werden und auf gemeinsamen Türmen und Masten sind kombinierte Antennenanlagen möglich. Von ganz besonderer Bedeutung ist ferner der rationelle Einsatz des Bedienungspersonals.

Neben den Mehrzweckanlagen für UKW-Rundspruch und Fernsehen ist der Säntisgipfel auch der gegebene östliche Stützpunkt für den Ausbau der nationalen und internationalen Richtstrahlverbindungen für Telephonie und Fernsehen.

Der weitaus grösste Teil des Telephonfernverkehrs wird allerdings auch in Zukunft durch das Leitungsnetz vermittelt, das in den letzten Jahren infolge der starken Zunahme des Verkehrs gebieterisch einen intensiven Ausbau verlangt hatte. Ohne Hilfe der Träger- und Koaxialkabel hätte die PTT die hohe Zahl von 353 Millionen inländischer Ferngespräche nicht zu bewältigen vermocht. Ein modernes 24paariges Trägerkabel überträgt 1152 Telephongespräche und ein 4tubiges Koaxialkabel sogar gleichzeitig 1920 Gespräche. Diese starke Konzentration auf einzelne Kabelanlagen hat jedoch zur Folge, dass z. B. infolge von Naturkatastrophen oder anderen Ereignissen ganze Anlagen ausfallen können, was zu schweren Betriebsstörungen, ja zum Unterbruch der Telephonverbindungen mit einzelnen Landesgegenden führt. Damit in diesen Fällen, wo der telephonischen Verbindung erhöhte Bedeutung zukommt, der Verkehr wenigstens beschränkt aufrecht erhalten werden kann, sind die wichtigsten Achsen des Fernkabelnetzes durch ein drahtloses Mehrfachtelephonie- und Richtstrahlnetz zu sichern und zu ergänzen. Der Säntis soll im schweizerischen Netz als Relaisstation für die Mehrfachtelephonie- und Richtstrahlverbindungen Zürich-St. Gallen und Zürich-Chur dienen. Er wäre auch der geeignete Anschlusspunkt, falls sich Telephonie- und Richtstrahlverbindungen mit Österreich oder Süddeutschland als notwendig erweisen sollten.

Der Anschluss an das österreichische Fernsehnnetz ist ebenfalls durch Richtstrahlverbindungen über die Relaisstation Säntis vorgesehen. Diese wird auch die Aussenübertragungen des Fernseh-Reportagewagens aus der Ostschweiz empfangen und über das schweizerische Fernsehnnetz weiterleiten.

Schliesslich stützt sich auch das im Aufbau befindliche schweizerische Autorufnetz auf einen Sender auf dem Säntis. Schon in kurzer Zeit wird es möglich sein, von jedem Telephonanschluss aus über die Höhenstationen Chasseral und Säntis ein bestimmtes Auto anzurufen und dem Fahrer durch das Aufleuchten einer Lampe mitzuteilen, er möge eine vorher vereinbarte Telephonnummer anrufen.

Sowohl für den Ausbau des Fernseh- und UKW-Rundspruchnetzes als auch für die Mehrfachtelephonie- und Autorufverbindungen eignet sich der Säntis in hervorragender Weise als Stützpunkt. Für die zu erstellenden technischen Anlagen muss ein Neubau errichtet werden. Die Eidgenössische Bauinspektion

Zürich sieht vor, an der Schwebbahn-Bergstation einen Anbau zu erstellen. Die Anlagen können so bei jeder Witterung trockenen Fusses erreicht werden und ferner reduzieren sich die Gesteungskosten um die zusätzlichen Transporte, die jeder andere Standort verursacht. Vorgesehen sind im Anbau

- ein Senderaum für UKW-Rundspruch-, Fernseh- und Autorufsender
- Richtstrahlraum für Fernseh- und Mehrkanaltelephonie-Ausrüstungen
- Räume für Stromversorgung, Notstromanlage, Heizung, Wasserversorgung, Werkstatt und Magazine
- Unterkunftsräume und Küche für das Betriebspersonal.

Die Eidgenössische Bauinspektion veranschlagt die Kosten des Anbaues infolge der besonderen Verhältnisse (grosse Höhe, hohe Transportkosten usw.) auf 890 000 Franken.

Die eidgenössischen Räte haben mit dem Bundesbeschluss vom 22. Juni 1955 über die Verlängerung und die Finanzierung des schweizerischen Fernseh-Versuchsbetriebes 2,6 Millionen Franken für den Bau von Sendern auf dem Säntis, dem Monte Ceneri und dem Monte San Salvatore bewilligt. Davon sind 300 000 Franken für die Erstellung des Gebäudes auf dem Säntis zur Unterbringung der technischen Fernseh-Einrichtungen bestimmt.

Von den Baukosten im Betrag von 890 000 Franken kommt somit der von den eidgenössischen Räten bereits bewilligte Anteil für das Fernsehgebäude mit 300 000 Franken in Abzug, so dass für die Unterbringung des UKW-Rundspruchsenders, der Richtstrahlverbindungen für die Telephonie sowie für den Autoruf noch ein Kredit von 590 000 Franken erforderlich ist.

9. Erweiterungsbau zum PTT-Betriebsgebäude Schaffhausen

Post, Telegraph und Telephon befinden sich in Schaffhausen seit 1902 in einem eigenen Gebäude gegenüber dem Bahnhof. Infolge des zunehmenden Post- und Telephonverkehrs wurde in den dreissiger Jahren die Zahl der Postschalter durch einen Umbau auf zehn erhöht und 1941 ersetzte die PTT die alte handbediente Telephonzentrale durch automatische Vermittlereinrichtungen.

Die seit dem Krieg auch in Schaffhausen einsetzende, intensive wirtschaftliche Entwicklung widerspiegelt sich im Post- und Telephonverkehr. Beim Telephon zeigt sich im Ortsamt Schaffhausen folgende Zunahme:

	1930	1940	1950	1954	Index 1930 = 100
Hauptanschlüsse	2 073	2 875	5 313	6 974	336
Sprechstellen	3 290	5 034	8 665	11 147	339
Ortsgespräche in Millionen	1,7	2,2	3,3	4,3	253
Ferngespräche	640 000	1 022 000	3 483 000	4 166 000	651
Gesprächseinnahmen Franken	513 000	655 000	1 530 000	1 873 000	365

Der Teilnehmerzuwachs im Ortsnetz Schaffhausen wird von Jahr zu Jahr grösser; waren es 1952 noch 330 neue Abonnenten, sind es heute mehr als 500. Von den heute in der Telephonzentrale vorhandenen 8000 Anschlüssen sind über 7200 vergeben. Unter Beanspruchung der letzten Raumreserven wird die Zentrale auf 10 000 Anschlüsse ausgebaut. Aber auch diese genügen nur bis 1958. Auf diesen Zeitpunkt müssen für das Telephon neue Lokale bereit stehen, wenn betriebliche Nachteile vermieden werden sollen.

Die Telephonzentrale Schaffhausen vermittelt ferner als Hauptamt der Netzgruppe 053 den Fernverkehr des ganzen Kantons sowie einiger am Südufer des Rheins gelegenen Gemeinden der Kantone Zürich und Thurgau. Der ständig zunehmende Fernverkehr hat zur Folge, dass auch die Landamts- und Fernbetriebsausrüstungen erweitert werden müssen.

Die Postlokale genügen dem stark gestiegenen Verkehr ebenfalls nicht mehr. Seit 1930 ergibt sich im Hauptpostamt folgende Entwicklung.

	1930	1940	1950	1954	Index 1954 1930=100
Geldumsatz in Millionen Franken	91,3	113,1	247,4	331,9	363
Wertzeichenverkauf Franken	906 400	707 800	1 269 700	1 556 000	171
Briefpostaufgabe in Mil- lionen	4,0	3,9	5,3	7,3	178
Paketpostaufgabe	282 000	232 900	384 800	423 300	150
Einzahlungen	298 800	398 500	648 600	693 400	232
Briefpostzustellung in Millionen	5,0	6,7	10,5	10,8	215
Paketpostzustellung . . .	305 300	266 300	448 900	483 400	158
Auszahlungen	57 200	72 500	98 000	114 200	199
Verkehrspunkte	5 828	6 344	8 410	9 424	161

Der Personalbestand der Hauptpost Schaffhausen musste seit 1930 von 73 auf 94 Einheiten vermehrt werden. Einer Erhöhung des Postverkehrs nach Punkten um 61 Prozent steht somit eine Personalvermehrung von lediglich 28 Prozent gegenüber. Wenn die Personalvermehrung verhältnismässig in bescheidenem Rahmen gehalten werden konnte, müssen den 21 neuen Bediensteten doch geeignete Arbeitsplätze zur Verfügung gestellt werden, die Raum beanspruchen.

Infolge der Verkehrszunahme wie auch der Personalvermehrung genügt die Hauptpost den heutigen Bedürfnissen nicht mehr. Die Verhältnisse im Posthof, wo die Motorfahrzeuge für den Zustell- und Eildienst beladen werden, wo sich der Karrenverkehr mit dem Bahnhof abwickelt und die Fahrzeuge der Massenaufgeber ein- und ausfahren, sind seit Jahren sehr diensterschwerend. Chroni-

scher Platzmangel herrscht auch in der Paketausgabe sowie im Paketversand. Einer Erweiterung bedürfen auch die im ersten Stock gelegenen Räume der Briefausgabe und des Checkamtes. Dieses hat seinen Jahresumsatz seit 1930 von 316 Millionen auf 1093 Millionen Franken, d. h. um 246 Prozent, gesteigert und war deshalb genötigt, sein Personal von 8 auf 14 Bedienstete zu vermehren.

Mit Rücksicht auf den seit Kriegsende ständig zunehmenden Raummangel hat die PTT schon vor einigen Jahren die drei an die Hauptpost anstossenden Liegenschaften für die zukünftige Erweiterung erworben. Die bestehenden Gebäude eignen sich jedoch nicht für die Unterbringung von Post- und Telephondiensten und müssen abgebrochen werden. Im vorgesehenen Neubau sollen vor allem die heute in der Hauptpost befindliche Briefausgabe, das Checkamt sowie das Telegraphenbureau mit den bedienten Sprechkabinen untergebracht werden. Der dadurch in der Hauptpost frei werdende Raum wird dringend für den Ausbau der Zentrale benötigt; zugleich soll die Schalterhalle im Erdgeschoss modernisiert und die Zahl der Schalter erhöht werden.

In Zusammenarbeit mit einem privaten Architekten haben der Hochbaudienst PTT und die Direktion der Eidgenössischen Bauten ein Neubauprojekt ausgearbeitet, das folgende Raumverteilung vorsieht:

Keller:	Luftschutzraum Garderobe Magazine
Erdgeschoss:	Briefversand Paketversand Schlossfächer Telegraphenbureau und Sprechkabinen
1. Stock:	Briefausgabe
2. Stock:	Checkamt
3. Stock:	Bureaux, die bis auf weiteres vermietet werden können
Dachstock:	Aufenthaltsraum für das Personal.

Die Direktion der Eidgenössischen Bauten berechnet die Kosten für den Neubau sowie den Umbau im bestehenden Gebäude auf 1 670 000 Franken.

10. PTT-Betriebsgebäude Zürich-Höngg

Die Telephon-Unterzentrale Höngg ist heute auf die höchstmögliche Zahl von 3000 Anschlüssen ausgebaut. Eine Erweiterung ist nicht möglich. Einmal schliessen dies die räumlichen Verhältnisse aus und ferner ist Höngg als Unterzentrale der Telephonzentrale Riedtli aus technischen Gründen nicht mehr weiter ausbaubar. Um weitere Anschlussmöglichkeiten zu schaffen, mussten über 500 Abonnenten von der Unterzentrale Höngg abgetrennt und an die Zentrale Limmat angeschlossen werden. Trotz diesem kostspieligen Notbehelf wird die Unterzentrale Höngg bereits Mitte 1956 wiederum vollständig besetzt sein. Damit bisherigen Teilnehmern, die nach Höngg umziehen, wie auch neuen

Abonnenten weiterhin ein Telephon zugeteilt werden kann, muss möglichst bald eine neue Zentrale betriebsbereit sein.

Unter Raumnot leidet auch das Postamt Zürich 49 Höngg, das seit 1935 in gemieteten Räumen an der Hauptverkehrsstrasse untergebracht ist.

Der Postverkehr dieses Amtes entwickelte sich wie folgt:

	1930	1940	1950	1954	Index 1930 = 100
Geldumsatz in Millionen Franken	9,2	10,8	32	48,4	521
Wertzeichenverkauf Franken	55 200	66 000	158 800	204 700	371
Briefpostaufgabe	229 600	274 000	380 000	425 600	185
Paketpostaufgabe	17 800	25 500	45 900	55 100	310
Einzahlungen	39 800	77 900	146 800	204 000	513
Briefpostzustellung in Mil- lionen	0,8	1,4	2,7	3,4	403
Paketpostzustellung	29 800	40 200	78 500	106 400	357
Auszahlungen	9 700	15 400	28 900	41 600	430
Verkehrspunkte	626	778	1 335	1 702	271

Der immer noch zunehmende Postverkehr hatte zur Folge, dass der Personalbestand seit 1940 von 12 auf 24 Bedienstete erhöht werden musste. Die Verkehrszunahme sowie die dadurch bedingte Erhöhung des Personalbestandes liessen die Räume zu klein werden. Die Verhältnisse sind heute für Personal und Postbenützer unhaltbar. Die Postboten müssen die zuzustellenden Pakete im Freien, ohne Schutz gegen die Unbilden der Witterung, sortieren, und die Postkunden beklagen sich wegen des langen Wartens an den nur drei Schaltern und bemängeln den zu kleinen Schalterraum.

Ansichts der Dringlichkeit dieses Neubaus für die Bedürfnisse der Post und des Telephons ist ein Gemeinschaftsbau vorgesehen, der für beide Betriebszweige günstig liegen muss. Da in dem in Betracht fallenden Gebiet kein Bau- und erhältlich ist, bleibt nur die Möglichkeit, drei kleinere Liegenschaften zu erwerben. Während die eine von der PTT bereits gekauft werden konnte, müssen die beiden andern noch enteignet werden.

Die Direktion der Eidgenössischen Bauten hat einen privaten Architekten mit der Ausarbeitung der Baupläne auf Grund der Vorprojekte des Hochbaudienstes PTT beauftragt, wobei folgende Verteilung der Räume vorgesehen ist:

Untergeschoss: Kabel-, Maschinen- und Batterieräume
Garderobe
Archiv

- Erdgeschoss: Postbureau, Schalterraum, Paketräume
Telephonkabinen
Muffenraum
gedeckter Vorplatz für den Verlad des Postgutes
1. Stock: Hauptverteiler
Bureaux und Werkstatt
2. Stock: Telephonzentrale, die für einen Ausbau von 10 000 Anschlüssen vorgesehen wird.

Die Kosten des Neubaus belaufen sich nach den Berechnungen der Direktion der Eidgenössischen Bauten inkl. Umgebungsarbeiten auf 970 000 Franken. Dazu kommen noch die Aufwendungen für den Erwerb der beiden erwähnten Liegenschaften. Die PTT hat versucht, diese freihändig zu kaufen, doch scheiterten ihre Bemühungen an den hohen Preisforderungen der Eigentümer. Die zu bezahlenden Enteignungsentschädigungen werden von der zuständigen eidgenössischen Schätzungskommission festgesetzt und sind noch nicht bekannt. Wir ersuchen Sie deshalb, die Erwerbung der beiden Liegenschaften grundsätzlich zu genehmigen und für die Erstellung des Neubaus einen Kredit von 970 000 Franken zu bewilligen. Die Enteignungsentschädigungen für die beiden Liegenschaften sind zu gegebener Zeit den eidgenössischen Räten mit den Nachtragskreditbegehren vorzulegen.

11. Postgarage Zürich-Schlieren

Die Motorisierung der Postdienste in Zürich hat seit 1930, als die Postgarage im Nebentrakt der Sihlpost in Betrieb genommen wurde, gewaltige Fortschritte gemacht. Im Ortspostdienst waren 1930 68 Motorfahrzeuge eingesetzt, die jährlich 691 000 km fuhren und in der Garage von 10 Mann unterhalten wurden. Bis 1954 musste die Zahl der Wagen auf 147 erhöht werden, die gefahrenen Kilometer nahmen auf 1 802 000 zu, und in der Werkstatt arbeiten 23 Mann. Zu den Motorfahrzeugen des Ortspostdienstes sind seit 1930 noch Wagen des Reisedienstes, elektrische Schlepper und 9 Wagen von Abteilungen der Bundesverwaltung dazugekommen.

Die bestehenden Garageeinrichtungen genügen für die Reparatur- und Unterhaltsarbeiten der heute insgesamt 180 zugeteilten Fahrzeuge in keiner Weise mehr. Die Werkstatt hat ihre volle Kapazität längst erreicht; eine einwandfreie Arbeitsorganisation ist nicht mehr möglich. Die Wagen des Reisedienstes müssen bei jeder Jahreszeit bei offener Garagetür teilweise im Freien repariert werden, da die Garage zu wenig tief ist. Der Doppelwaschraum, wo sämtliche Wagen gewaschen und geschmiert werden sowie der Ölwechsel erfolgt, ist ungenügend; die Wagenreiniger behindern sich gegenseitig bei der Arbeit. Cars und Lastwagen können überhaupt nicht gehoben werden.

Für das Einstellen der Motorfahrzeuge in der Sihlpost steht infolge der Raumnot der Postbetriebsdienste immer weniger Platz zur Verfügung. Durch die gegenwärtige Erweiterung der Paketausgabe geht wiederum Einstellraum

für diese Wagen verloren. Nur mit grössten Schwierigkeiten und zeitraubenden Verschiebmanövern gelingt es, 129 der insgesamt 171 Motorfahrzeuge der Post in der Sihlpost zu garagieren.

Eine Erweiterung der Sihlpostgarage ist ausgeschlossen. Im Gegenteil beanspruchen die eingegangenen Postdienste der Sihlpost je länger je mehr Teile des Garageraumes für ihre eigenen Bedürfnisse. Um der schwierigen Situation Herr zu werden, bleibt nur die Erstellung eines Neubaus. Die PTT hat denn auch schon seit vielen Jahren nach geeignetem Terrain für eine Postgarage gesucht. Es ist jedoch ausgeschlossen, im Stadtzentrum von Zürich oder in seiner unmittelbaren Nähe zu annehmbaren Bedingungen Land für einen Garagebau zu finden. Die Eidgenossenschaft hat in Dübendorf Land gekauft, auf dem ein Neubau für die Eidgenössische Materialprüfungs- und Versuchsanstalt (EMPA) erstellt werden soll, der an die Stelle der gegenwärtigen Anlagen dieser Anstalt in Schlieren treten wird. Das so frei werdende Land wird der PTT seitens der Eidgenossenschaft zur Errichtung einer Postgarage zur Verfügung gestellt. In einem späteren Zeitpunkt, voraussichtlich in 10 Jahren, wenn die neuen EMPA-Gebäude in Dübendorf bezugsbereit sind, sollen auch die auf dem Areal in Schlieren stehenden Gebäulichkeiten der PTT zur Benutzung übergeben werden.

Die projektierte Garage mit Werkstatt ist in erster Linie für die Ausführung der grossen Reparaturen, einschliesslich Revisionen der Einsatzfourgons, der Reisedienstwagen sowie der Reservefahrzeuge vorgesehen. Dagegen würden die Kontrollen und kleinen Reparaturen, die weder viel Zeit noch besondere Einrichtungen erfordern, nach wie vor in der Sihlpost ausgeführt. Auch das Waschen und Schmieren der Elektro- und Kleinmotorfahrzeuge würde weiterhin der Sihlpost überlassen. Mit dieser Lösung wird die Sihlpost stark entlastet, ohne dass unnötige Leerfahrten entstehen.

Im Neubau wäre ebenfalls die Velowerkstatt einzurichten, die heute als Notlösung im Keller der Post in Altstetten untergebracht ist. Die Arbeitsbedingungen sind dort für die 8 Personen, die den Unterhalt und die Reparaturen der 560 Velos, 384 Veloanhänger und 1650 Zustellkarren besorgen, völlig ungenügend.

Für später ist vorgesehen, die Postgarage Schlieren als Hauptwerkstätte für die Ostschweiz auszubauen, da die Kapazität der Hauptwerkstätte Bern-Stöckacker voll ausgenutzt ist. Die Motorisierung bei der PTT ist in den letzten Jahren so rasch fortgeschritten, dass sich eine Dezentralisation aufdrängt. Allein in der Stadt Zürich haben Post und Telephon mehr als 300 Motorfahrzeuge in Betrieb, wozu noch diejenigen der Ostschweiz und Graubündens kommen. Für alle diese Wagen würden nach Erstellung einer neuen Hauptwerkstätte in Zürich die Leerfahrten nach Bern wegfallen. Vorbedingung dieses Projektes ist jedoch die Übernahme des heute noch von der EMPA belegten Areals.

Die Eidgenössische Bauinspektion hat in Zusammenarbeit mit den Bau- und Betriebsdiensten der PTT folgendes Projekt ausgearbeitet:

Werkstattrakt

Keller:	Luftschutzraum Pneulager Heizung Kompressor
Erdgeschoss:	Werkstatt Betriebsbureau Batterie-Werkstatt, Laderaum
Zwischengeschoss:	Bestandteillager

Waschräume und Magazine

Erdgeschoss:	Waschräume Ölkeller Velowerkstatt
Zwischengeschoss und Obergeschoss:	Magazin für Rollmaterial

*Einstellhalle**Dienstwohnungen*

Keller:	Pneukeller
Erdgeschoss und 1.Stock:	je eine Dienstwohnung.

Die Direktion der Eidgenössischen Bauten veranschlagt die Baukosten auf 4 370 000 Franken. In diesem Betrag sind die Mehrausgaben für die notwendigen Foundationen infolge des schlechten Baugrundes inbegriffen.

12. PTT-Betriebsgebäude Zürich-Wiedikon

Den Postdienst im Stadtkreis 3 von Zürich besorgen die Postämter Zürich 36 Wiedikon, Zürich 45 Giesshübel und Zürich 55 Heuried, die alle zentral in den betreffenden Quartieren liegen.

Die Entwicklung des Postverkehrs im Stadtkreis 3 ergibt sich aus der folgenden Tabelle über die Verkehrspunkte der drei Filialen:

	Wiedikon	Giesshübel	Heuried	Total	Index 1930=100
1930	2845	—	—	2845	100
1933	2661	886 ¹⁾	—	3547	125
1940	2558	1153	—	3711	130
1946	3079	1681	1423 ¹⁾	6183	217
1950	3418	1947	1765	7130	250
1954	3907	2535	2192	8634	303

¹⁾ Erstes ganzes Jahr nach der Eröffnung.

Der Personalbestand der Post im Stadtkreis 3 hat sich seit 1930 um 41 Einheiten vermehrt und ist heute auf 66 Personen angewachsen.

Die grösste Aufgabe von Paketen entfiel 1954 auf die beiden Postfilialen Wiedikon mit 301 000 und Giesshübel mit 284 000 Stück. Beim Postamt Heuried, dessen Einzugsgebiet zur Hauptsache aus Wohnquartieren besteht, sind im gleichen Jahr 81 000 Pakete aufgegeben worden.

Das Filialamt Wiedikon, das sich seit 1907 in denselben gemieteten Räumen befindet, ist zu klein, unzweckmässig, und genügt den betrieblichen Anforderungen seit langem nicht mehr. An den fünf vorhandenen Schaltern kann das Publikum nur nach langen Wartezeiten bedient werden. In Stosszeiten, wie über den Monatswechsel, müssen die Kunden gelegentlich bis auf die Strasse hinaus Schlange stehen. Die Lokale können jedoch weder vergrössert, noch zweckmässig umgebaut werden.

Auch bei den Filialämtern Giesshübel und Heuried genügen die Schalteranlagen sowie die Bureau-, Boten- und Paketräume dem gestiegenen Verkehr nicht mehr. Indessen ist ein Ausbau der Schalteranlagen und der Bureauräume möglich, wenn beide Ämter vom Paketzustelldienst entlastet werden.

Verhältnisse, die auf lange Sicht befriedigen, können nur geschaffen werden, wenn die Zustellung der Paket- und Geldpost für den ganzen Stadtkreis 3 zentralisiert und einem neuen Postamt Zürich 36 Wiedikon übertragen wird. Durch die Dislokation der Paketboten von Giesshübel und Heuried in einen Neubau würden diese beiden Ämter wesentlich entlastet und könnten mit verhältnismässig geringen Kosten so umgebaut werden, dass sie auf Jahre hinaus zu genügen vermöchten.

Die Erstellung eines Neubaus böte zugleich Gelegenheit, die Materialmagazine der Kreispostdirektion Zürich unterzubringen, die heute an der Zweierstrasse unzweckmässig im 4., 5. und 6. Stock eines privaten Geschäftshauses eingemietet sind. Die Magazine dienen dem ganzen Postkreis mit 621 Postämtern und Poststellen und weisen u.a. einen Umsatz von 25 000 Bekleidungsstücken pro Jahr für das uniformierte Personal auf.

Um die dringend notwendige Entlastung eigener Garagen zu ermöglichen und auf gemietete private Einstellräume verzichten zu können, sucht die Telephondirektion Zürich seit Jahren im Stadtkreis 3 eine Zentralgarage für die 34 Kastenwagen der Störungsmonteurs zu erstellen. Diese erhalten ihre Aufträge vom Störungsbureau, das in einem spätern Zeitpunkt ebenfalls in den Neubau verlegt werden soll. Für die rasche Behebung der Störungen im Telephonnetz ist ein enger Kontakt zwischen Störungsdienst und den Monteuren wichtig, und ferner müssen die Störungswagen möglichst zentral in dem zu bearbeitenden Gebiet untergebracht sein. Da die Zahl der Wagen von Jahr zu Jahr zunimmt, muss im neuen Gebäude Platz für mindestens 40 Fahrzeuge vorgesehen werden.

Neben diesem Sofortbedarf besteht beim Telephonbetrieb ein zukünftiger Raumbedarf, für den im zentral gelegenen Neubau Wiedikon schon heute die

notwendige Vorsorge getroffen werden muss. Das Telephonegebäude Selnau (Brandschenke-, Stocker-, Diana- und Tödistrasse) beherbergt gegenwärtig neben dem Baudienst und den administrativen Diensten alle technischen Einrichtungen des nationalen und internationalen Ferndienstes sowie die Haupttransitstelle der Netzgruppe Zürich. Diese Anlagen bilden zusammen mit den Verstärker-, Träger- und Koaxialendausrüstungen ein organisches Gebilde, das nicht auseinandergerissen werden kann. Durch die technische Entwicklung wie auch durch die ständig anhaltende Verkehrszunahme dehnen sich diese Einrichtungen fortwährend aus, so dass voraussichtlich in ca. 8 Jahren entweder ein Teil des administrativen Dienstes oder der Baudienst weichen und anderswo untergebracht werden müssen. Im neuen PTT-Gebäude Wiedikon sollte deshalb dafür eine Raumreserve von über 1000 m² vorgesehen werden, die jedoch vorläufig noch vermietet werden könnte.

In ungefähr 10 Jahren werden ferner die automatischen Stadtzentralen an der Füsslistrasse (Selnau I, II und III zu je 10 000 Anschlüssen), die noch aus den Jahren 1927–1930 stammen, ersetzt und erweitert werden müssen. Da sich einer Auswechslung im gleichen Raum fast unüberwindbare technische Schwierigkeiten entgegenstellen, müssen für die Neuanlage Lokale bereitgestellt werden, indem der Störungsdienst, der organisatorisch von andern Diensten unabhängig ist, in ein anderes Gebäude verlegt wird. Dafür ist ebenfalls der Neubau Wiedikon vorgesehen.

Der Schweizer Verband Volksdienst hat vor zwei Jahren an der Seebahnstrasse/Zweierstrasse ein Areal für die Erstellung eines Neubaus gekauft, in dem u.a. auch die Unterbringung des Postamtes Wiedikon vorgesehen war. Heute möchte der Verband Volksdienst auf die Erstellung eines Neubaus verzichten und würde der PTT-Verwaltung das Grundstück zum Gesteignungspreis von 1 645 000 Franken überlassen. Es handelt sich hier um eine einzigartige Gelegenheit, dass in dieser für die PTT-Betriebe günstigen Lage noch ein Areal von dieser Grösse erhältlich ist.

In dem zu erstellenden Neubau wären das Postamt Wiedikon mit dem für den ganzen Stadtkreis 3 zentralisierten Paketzustelldienst, die Magazine des Materialdienstes der Kreispostdirektion Zürich und ein Grosseinstellraum für Störungswagen des Telephons unterzubringen. Ungefähr vier Stockwerke könnten für so lange, als das Telephon diese noch nicht benötigt, als Geschäfts-, Büro- und Lager Räume vermietet werden. Die Nachfrage hierfür ist vorhanden.

Auf Grund eines im Auftrag der Direktion der Eidgenössischen Bauten von zwei privaten Architekten im Benehmen mit dem Hochbaudienst PTT ausgearbeiteten Projektes ist folgende Gliederung des Neubaus vorgesehen:

2. Untergeschoss: Lagerräume

Luftschutzräume

1. Untergeschoss: Einstellgarage für Telephonstörungswagen

Garderobe

Archive

Kellerräume

Erdgeschoss:	Schalterraum Büreauraum Paket- und Kassenboten Briefboten gedeckte Verladerampe
1.-5.Stock:	Büreauräume, wovon vorläufig annähernd vier Stockwerke vermietet werden können.

Die Kosten des Neubaus werden auf 3 465 000 Franken veranschlagt, wozu noch der Kaufpreis für das Land mit 1 645 000 Franken kommt, so dass sich ein Gesamtbetrag von 5 110 000 Franken ergibt. Die für die PTT entstehende jährliche finanzielle Belastung vermindert sich jedoch um die Erträge aus der Vermietung von rund vier Stockwerken sowie um die Mietzinse für die bisherigen Räume des Postamtes Wiedikon, der Magazine des Materialdienstes der Kreispstdirektion Zürich sowie der auswärts garagierten Störungswagen des Telefons.

13. TT-Magazin und Werkstattgebäude, Erweiterungsbauten in Bern-Ostermündigen (Zusatzkredit)

Mit Bundesbeschluss vom 13. Dezember 1951 wurde für die vorgenannten Erweiterungsbauten ein Kredit von Fr. 3 610 000 bewilligt. Bei der Ausarbeitung der Ausführungspläne durch die Direktion der eidgenössischen Bauten erwies es sich, dass durch verschiedene Änderungen am ursprünglichen Projekt eine wesentlich bessere Ausnützung des vorhandenen Bauvolumens und ausserdem eine rationellere Betriebsabwicklung erreicht werden könnte. Einerseits gelingt dies durch die Erhöhung der Bodennutzlasten von 500 auf 600 kg/m² in sämtlichen Obergeschossen, wodurch sich die Aufnahmefähigkeit der Lageräume entsprechend vermehren liess, andererseits durch die Erstellung des ursprünglich bloss im Erd- und Untergeschoss vorgesehenen Verbindungsbaues auch im 1., 2. und 3. Stockwerk, wodurch die Verbindungswege betrieblich eng miteinander verbundener Dienste verkürzt werden konnten. Mit Rücksicht auf diese beträchtlichen Vorteile wurde dieses verbesserte Projekt gewählt, dies in der Meinung, dass es möglich sein sollte, das Bauvorhaben trotz den durch die vorgenannten Änderungen bedingten Mehrkosten durch Einsparungen auf verschiedenen andern Positionen des Kostenvoranschlages im Rahmen des bewilligten Kredites auszuführen. Leider stieg aber der Baukostenindex während der Ausführung der Bauarbeiten ständig an und erreichte gerade bei der Vergabung der grössten Aufträge den bisherigen Höchststand von 203,8 Punkten, so dass schliesslich eine Kostenüberschreitung nicht mehr zu vermeiden war. Diese belief sich nach der nun vorliegenden Endabrechnung auf Fr. 323 300, also auf annähernd 9 Prozent der ursprünglich veranschlagten Baukosten.

Eine weitere Kostenerhöhung ergab sich als Folge der vom Bundesrat inzwischen neu erlassenen Vorschriften über den baulichen Luftschutz, denen

sich auch unsere Verwaltung anzupassen hatte. Die Kosten dieser Luftschutzräume, die in der Botschaft für das obgenannte Bauvorhaben noch nicht vorgesehen waren, stellten sich auf Fr. 81 000.

Es ergab sich somit bei der Ausführung der Erweiterungsbauten der TT-Magazine- und Werkstättebauten Bern-Ostermundigen eine nicht vorauszusehende Kostenüberschreitung von insgesamt Fr. 405 000, zu deren Deckung die PTT eines entsprechenden zusätzlichen Kredites zu dem ihr mit Bundesbeschluss vom 13. Dezember 1951 erteilten Baukredit von Fr. 3 610 000 bedarf.

* * *

Ein Hinausschieben einzelner Bauvorhaben würde bei der PTT den ohnehin bestehenden grossen Baubedarf noch mehr verstärken. Eine echte Einsparung wäre mit einer solchen Massnahme übrigens nicht verbunden; es entstünde lediglich eine Stauung des Bedarfs, so dass es je länger je schwieriger würde, die infolge des ständig zunehmenden Verkehrs dringend notwendigen Betriebsbauten in den nächsten Jahren auszuführen.

Der Delegierte für Arbeitsbeschaffung, dem die Botschaft jeweilen zur Stellungnahme vorgelegt wird, anerkennt die wertvolle Unterstützung seiner Bemühungen um die Beeinflussung der Baukonjunktur durch die zurückhaltende Vergebungspolitik der PTT in den vergangenen Jahren. Er versteht, dass die geübte Zurückhaltung und die starke Verkehrszunahme die Ausführung gewisser Neubauten unaufschiebbar werden liessen und hat gegen die Ausführung des vorliegenden Bauprogramms nichts einzuwenden.

Bei den Projekten handelt es sich um 12 voneinander unabhängige Bauvorhaben, für die kein Gesamtkredit zu sprechen ist. Massgebend sind die Kreditbegehren für jedes einzelne Projekt. Da die Bauvorhaben Lausanne-Sébeillon und Zürich-Wiedikon die im Bundesbeschluss über die Finanzordnung 1955 bis 1958 vorgesehene Kreditgrenze von 5 Millionen Franken überschreiten, bedürfen diese in jedem der beiden Räte der Zustimmung der absoluten Mehrheit aller Mitglieder. Über die andern Kredite kann nach dem Prinzip des absoluten Mehrs abgestimmt werden.

Gestützt auf vorstehende Darlegungen ersuchen wir Sie, für die Erweiterung und Erstellung nachgenannter PTT-Betriebsgebäude folgende Objektkredite zu bewilligen und den nachstehenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss gutzuheissen.

	Franken
1. Telephonegebäude Basel-St. Jakob	860 000
2. Postbetriebsgebäude Bern-Viktoriaplatz	2 430 000
3. Postgarage Genf-Montbrillant	1 260 000
4. PTT-Betriebsgebäude Gossau (SG)	738 000
5. PTT-Magazin-, Werkstätte- und Garagegebäude Lausanne-Sébeillon.	5 950 000

	Franken
6. Postbetriebsgebäude Lugano-Bahnhof	4 415 000
7. PTT-Garage- und Magazingebäude Lugano-Viganello	2 500 000
8. TT-Betriebsgebäude Säntis	590 000
9. Erweiterungsbau zum PTT-Betriebsgebäude Schaffhausen	1 670 000
10. PTT-Betriebsgebäude Zurich-Höngg	970 000
11. Postgarage Zurich-Schlieren	4 370 000
12. PTT-Betriebsgebäude Zurich-Wiedikon	5 110 000
13. TT-Magazin- und Werkstattgebäude Bern-Ostermundigen (Zusatzkredit)	405 000

Wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 8. November 1955.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Max Petitpierre

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

**die Bewilligung von Objekt- und Zusatzkrediten
für PTT-Betriebsgebäude in Basel, Bern, Genf, Gossau (SG),
Lausanne, Lugano, Säntis, Schaffhausen und Zürich**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 8. November 1955,
beschliesst:

Art. 1

Es werden folgende Objekt- und Zusatzkredite für PTT-Betriebsgebäude
bewilligt:

	Franken
1. Telephongebäude Basel-St. Jakob	860 000
2. Postbetriebsgebäude Bern-Viktoriaplatz	2 430 000
3. Postgarage Genf-Montbrillant	1 260 000
4. PTT-Betriebsgebäude Gossau (SG)	738 000
5. PTT-Magazin-, Werkstätte- und Garagegebäude Lausanne- Sébeillon.	5 950 000
6. Postbetriebsgebäude Lugano-Bahnhof	4 415 000
7. PTT-Garage- und Magazingebäude Lugano-Viganello	2 500 000
8. TT-Betriebsgebäude Säntis	590 000
9. Erweiterungsbau zum PTT-Betriebsgebäude Schaffhausen . .	1 670 000
10. PTT-Betriebsgebäude Zürich-Höngg	970 000
11. Postgarage Zürich-Schlieren	4 370 000
12. PTT-Betriebsgebäude Zürich-Wiedikon	5 110 000
13. TT-Magazin- und Werkstattgebäude Bern-Ostermundigen (Zusatzkredit)	405 000

An den vorgelegten Bauprojekten dürfen, im Rahmen der genehmigten Kredite, noch jene Änderungen vorgenommen werden, die sich nachträglich als notwendig erweisen sollten.

Art. 2

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft.
Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung von Objekt- und Zusatzkrediten für PTT-Betriebsgebäude (Basel, Bern, Genf, Gossau [SG], Lausanne, Lugano, Säntis, Schaffhausen und Zürich) (Vom 8. November 1955)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1955
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6963
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.11.1955
Date	
Data	
Seite	1048-1081
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 211

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.