

# Bundesblatt

78. Jahrgang.

Bern, den 15. September 1926.

Band II.

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*  
*Eindrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an Stämpfli & Cie. in Bern.*

2128

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Errichtung eines Dienstgebäudes beim Hauptbahnhof in Zürich für Post, Zoll und Bundesbahnen.

(Vom 7. September 1926.)

*I. Einleitung.* Das in der vorliegenden Botschaft behandelte Projekt ist als ein Glied in der Reihe der Arbeiten aufzufassen, die zur Erweiterung und allmählichen Umgestaltung des Hauptbahnhofes Zürich in Aussicht genommen sind. Es betrifft denjenigen Teil der Gesamtanlage, der vorwiegend der Post dient und dessen Kosten daher zu Lasten der Postverwaltung fallen. Die Organisations- und Baufragen, die hier aufgeworfen und zu lösen sind, bilden wohl das bedeutendste und weittragendste derartige Problem, vor das die schweizerische Postverwaltung bisher gestellt war und wahrscheinlich für lange Zeit gestellt sein wird.

Seit Jahren herrscht bei den wichtigsten Postbetriebsstellen in Zürich Raumangel. Neubauten liessen sich bis heute vermeiden, indem man einzelne Dienste abtrennte, sie mietweise und zerstreut in mehr oder weniger geeigneten Lokalen und Gebäuden unterbrachte und sonst zu betrieblichen Behelfen aller Art Zuflucht nahm. Indessen sind diese Behelfsmöglichkeiten nun erschöpft. Die Verhältnisse haben sich derart zugespitzt, dass schon wiederholt Verkehrsstockungen auftraten, denen nicht mehr begegnet werden konnte. Dazu kommt, dass die Bundesbahnen von den im Aufnahmegebäude des Hauptbahnhofes an die Post vermieteten Räumen gerade diejenigen für den eigenen Gebrauch benötigen, die von dem an Bahnnahe gebundenen Bahnpostbureau mit Paketversandstelle belegt sind. Die Errichtung neuer Postdiensträume beim Bahnhof Zürich lässt sich deshalb nicht mehr länger hinausschieben.

*II. Geschichtliches.* Das vorliegende Projekt wird für das Postwesen der Stadt Zürich von so einschneidender Bedeutung sein, dass es angezeigt sein dürfte, hier einen kurzen Überblick über die bisherige Entwicklung zu geben.

Bei der Übernahme des Postwesens durch den Bund im Jahre 1849 gab es in Zürich einschliesslich Vororte erst 5 Postaufgabestellen, nämlich ausser der Hauptpost die Bureaux in Aussersihl (1837), Enge (1837), Neumünster (1836) und Unterstrass (1837). Sie wurden im Laufe der Zeit um folgende 19 vermehrt: Hirslanden, Hottingen, Oberstrass, Riesbach (1853), Wollishofen (1855), Fluntern, Wiedikon, Wipkingen (1857), Limmatquai (1867, seit 1898 am Predigerplatz), Bahnhof, Leimbach (1872), Transitbureau (1873), Beatengasse (1873, seit 1899 Seidengasse), Rämistrasse (1880), Industriequartier (1884), Bahnpostbureau (1893), Selnau (1899), Sihlfeld (1911) und Weinbergstrasse (1916). Heute trifft es in Zürich auf je 9416 Einwohner und 2,046 km<sup>2</sup> eine Postfiliale.

Die Hauptpost wanderte, seit das Postwesen eidgenössisch ist, mehrmals. Sie war bis 1873 im Zentralhof an der Poststrasse, hierauf bis 1898 an der Bahnhofstrasse Nr. 25 eingemietet und hat seither ihren Standort im eigenen Gebäude am Stadthausquai Nr. 15. Indessen gab es auch hier keinen Stillstand. Um die mit der Verkehrszunahme von Post und Telegraph immer weiter wachsenden Raumbedürfnisse zu befriedigen, musste wiederholt zu Veränderungen geschritten werden. Zunächst wurde im Jahre 1907 das Telegraphenbureau vom I. in den II. Stock in die bis dahin dem Hochbauamt der Stadt Zürich vermieteten Räume verlegt, um für das neu eröffnete Postcheckamt Platz zu machen. Sodann war im Jahre 1911 die Kreistelegraphendirektion III, die sich heute im Telephongebäude Selnau befindet, genötigt, das Hauptpostgebäude zu verlassen, da das Postcheckamt weitem Platz beanspruchte. Im Jahre 1920 wurde durch neuen Platzbedarf sowohl des Postcheck- wie des Telegraphenamtes auch die Kreispostkontrolle aus dem Gebäude verdrängt. Sie fand samt dem Zeitungsbureau, das zuletzt in einem ungeeigneten Dachraum gearbeitet hatte, im Zunfthaus zur Meise eine neue Unterkunft, wo nun für Räume von 216 m<sup>2</sup> ein jährlicher Mietzins von Fr. 11,000 bezahlt wird. Schliesslich mussten im Jahre 1921 für eine nochmalige Erweiterung des Telegraphenamtes die Nachbarhäuser Stadthausquai Nr. 11 und 13 in Anspruch genommen werden. Die Verwaltung bezahlt seither für diese Räume (320 m<sup>2</sup>) einen jährlichen Mietzins von Fr. 11,200.

Im Jahre 1873, als die Hauptpost von der Poststrasse an die Bahnhofstrasse übersiedelte, wurden ein Transitbureau zur Umleitung von Paketen und Briefnachnahmen und die Paketablieferung abgetrennt und beide zusammen mit einem Aufgabebureau für Postsendungen aller Art in einem Gebäude an der Beatengasse in Bahnhofnähe eingemietet. Als

hier Platzmangel eintrat, verlegte man zuerst das Aufgabebureau im Jahre 1899 nach der Seidengasse, sodann zwei Jahre später die Paketablieferung vorübergehend in den Nordflügel des Aufnahmegebäudes des Hauptbahnhofes und schliesslich im Jahre 1906 das Transitbureau in das Eilgutgebäude an der Zollstrasse, wohin im Jahr darauf auch die Paketablieferung folgte.

Das im Jahre 1893 errichtete Bahnpostbureau war zuerst an der Waisenhausstrasse Nr. 15 untergebracht. Eigentlich hätte es von Anfang an in den Bahnhof gehört. Es konnte aber erst im Jahre 1901 dorthin umziehen und befindet sich seither im Nordflügel des Bahnhofaufnahmegebäudes. Der Wegzug der Paketablieferung im Jahre 1907 verschaffte ihm Ausdehnungsmöglichkeit. Es leidet aber heute neuerdings sehr an Platzmangel, und nicht nur ist eine nochmalige Vergrösserung dort ausgeschlossen, sondern die Räume müssen den Bundesbahnen, die sie für ihre eigenen Bedürfnisse nötig haben, zurückgegeben werden.

*III. Mängel des gegenwärtigen Zustandes.* Durch diese Entwicklung sind heute wichtige Dienstzweige auseinandergezerrt und örtlich ziemlich weit voneinander getrennt, die sich fortgesetzt in die Hände arbeiten und zu diesem Zweck in benachbarten Räumen untergebracht sein sollten. Diese Zerreißung macht die Dienstabwicklung schwerfällig, langsam und erfordert zahlreiche teure Zwischentransporte. Es konnte nicht ausbleiben, dass auch der Verkehr, d. h. die Interessen der Postbenützer, dadurch in Mitleidenschaft gezogen wurden.

Dazu tritt die kritisch gewordene Raumnot, die in einzelnen Betriebsabteilungen ein rationelles Arbeiten noch weiter erschwert. Allerdings sind in den letzten Jahren zahlreiche Arbeitsvereinfachungen angeordnet worden. Der dadurch bewirkte raschere Abfluss der Verkehrsmengen brachte auch den Diensträumen eine Entlastung und gestattete in manchen Fällen, Lokale, die sonst den Verkehr nicht mehr zu fassen vermocht hätten, noch weiter zu benützen. Eine Erleichterung trat auch infolge der im Jahre 1921 hereingebrochenen Wirtschaftskrise und des damaligen Verkehrsrückganges ein, der eine abermalige Verschiebung von Neubauten ermöglichte. Nur diesen Umständen ist es zu danken, dass die ganz unzureichenden Lokalverhältnisse in Zürich überhaupt solange beibehalten werden konnten, ohne die Dienstabwicklung ernstlich zu gefährden.

Im einzelnen sind folgende die fühlbarsten Mängel der gegenwärtigen Unterkunft und Gruppierung der Dienstzweige.

Im Hauptpostgebäude sind die Räume für das Postanweisungsbureau, das Briefträgerbureau und namentlich für die Briefaufgabe und das Briefversandbureau zu klein. Sodann sind die für den Barcheckverkehr verfügbaren Schalter zeitweise ganz unzureichend. An ständigem Platzmangel leidet auch das im Jahre 1906 geschaffene Postcheckamt, dessen Verkehr von Jahr zu Jahr erheblich zunimmt. Es muss damit

gerechnet werden, dass diese Entwicklung sich noch fortsetzt. Die nachstehende Übersicht zeigt den bisherigen Verlauf:

| Jahr | Anzahl Kontoinhaber | Anzahl Buchungen | Anzahl Arbeitskräfte | Buchungen auf 1 Arbeitskraft | Belegter Bureauraum m <sup>2</sup> |
|------|---------------------|------------------|----------------------|------------------------------|------------------------------------|
| 1906 | 810                 | 494,102          | 12                   | 46,823                       | 90                                 |
| 1910 | 2,089               | 1,441,758        | 36                   | 54,073                       | 214                                |
| 1915 | 4,069               | 3,291,437        | 54                   | 69,059                       | 278                                |
| 1920 | 7,957               | 5,731,000        | 82                   | 79,915                       | 348                                |
| 1924 | 11,326              | 8,460,587        | 98                   | 94,468                       | 494                                |
| 1925 | 12,230              | 10,297,408       | 100                  | 102,707                      | 494                                |

Ferner kann die Nachfrage nach Schlossfächern beim Hauptpostamt seit Jahren nicht mehr befriedigt werden, weil dort eine Vergrößerung der bestehenden Fachanlage ausgeschlossen ist.

Ein Hauptnachteil aber besteht darin, dass das Briefversandbureau über 1 km vom Bahnhof entfernt liegt. Dies und der Platzmangel bei dieser Dienststelle verhindern die Zusammenfassung des Briefkastenleerungs-, Briefversand- und Briefumleitungsdienstes, der jetzt in unwirtschaftlicher Weise zersplittert ist. Es müssen sich zu viele Filialbureaux auch mit der Briefsortierung und dem Briefversand befassen. Die bei der Hauptpost vorhandenen elektrischen Stempelmaschinen lassen sich deshalb nicht voll ausnützen. Ferner wird die Arbeit der von Zürich abgehenden Bahnposten, namentlich auf den Anfangsstrecken, stark erschwert, weil sie von zu vielen Dienststellen direkte Briefbunde und -säcke erhalten. Umgekehrt muss die für Zürich bestimmte Briefpost zuerst vom Bahnhof ins Hauptpostgebäude verbracht werden. Nach der Verarbeitung sind grosse Teile rückwärts zum Bahnhof und darüber hinaus zu befördern, darunter viele Fachbriefe für die Filialen Bahnhof, Seidengasse, Industriequartier, Unterstrass und Weinbergstrasse.

Die Paketversandräume beim Bahnpostbureau, wo gegenwärtig durchschnittlich täglich 15,500 Pakete im Versand, 10,000 im Empfang und 18,000 im Durchgang behandelt werden, sind seit langem viel zu knapp, so dass ein Teil des Stirnperrons mitbenützt werden muss. Auch der dortige Posthof genügt schon längere Zeit den Bedürfnissen nicht mehr.

Die der Postfiliale im Ostflügel des Bahnhof-Aufnahmegebäudes zur Verfügung stehenden Räume sind so beschränkt, dass dort keine andern Pakete als Eil- und dringliche Sendungen angenommen werden können. Das Fehlen von Annahmestellen für Pakete aller Art, namentlich für Massensendungen, im oder beim Bahnhof, wird aber seit langem als ein Mangel empfunden. In vielen Fällen müssen die Pakete von den

Aufgebern am Bahnhof vorbei oder aus dessen Nähe nach entferntern Poststellen gebracht und von der Post wieder zum Bahnhof zurückgeführt werden. Die Einrichtung von Aufgabestellen für Pakete und Massensendungen aller Art möglichst nahe beim Hauptbahnhof läge im Interesse sowohl der Postbenützer als der Verwaltung.

Missliche Zustände treten in zunehmendem Masse auch beim Postumlad im Hauptbahnhof wegen der für den heutigen Bahn- und Postbetrieb nicht mehr genügenden Geleiseanlagen zutage. Immer häufiger kommt es vor, dass die Bedürfnisse der Post in bezug auf Bereithaltung der ankommenden Bahnpostwagen für den Auslad und der abgehenden Wagen für den Einlad der Postsendungen nicht berücksichtigt werden können. Daraus ergeben sich Stockungen und Stauungen im Postbetrieb und Verspätungen von ganzen Postladungen. Bei den letzten Jahreswechseln mussten vielfach die gleichen Paketladungen mehrmals vom Sammelplatz auf den Perron und wieder zurück geführt werden, weil die Bahn nicht in der Lage war, die nötige Zeit für das Einladen in die Bahnpostwagen einzuräumen. Hier kann nur durch Errichtung von besondern Postgeleisen, wo die Postwagen längere Zeit für den Verlad bereit stehen, geholfen werden. Dies wird ferner eine Entlastung der Geleise im Personenbahnhof, sowie der Personen- und Gepäckperrons bringen und dadurch auch eine dem Reiseverkehr höchst willkommene Verbesserung der Bahnhofverhältnisse herbeiführen.

Die Trennung der Paketablieferung, die sich im Eilgutgebäude an der Zollstrasse befindet, von den übrigen wichtigen Dienstabteilungen wirkt dienstschwerend; sie verursacht Leerfahrten und -gänge. Auch hier besteht Platzmangel, namentlich im überdachten Posthof, wo die Zusteller die Pakete zur Vertragung ordnen.

Beim Transitbureau befindet sich eine Ladestation für einen Teil der im Postbetrieb Zürich verwendeten Elektrofahrzeuge. Eine weitere Ladestation, verbunden mit einer Reparaturwerkstätte für Kraftfahrzeuge, ist in provisorischen Räumen an der Hafnerstrasse eingemietet. Beide Einrichtungen sind voll belastet, können aber an ihren Standorten nicht vergrössert werden, obschon es vorteilhaft wäre, weitere Pferdefourgons durch Elektromobile zu ersetzen. Die örtliche Trennung der beiden Garagen und deren Entfernung vom Hauptbetrieb erschwert und verteuert überdies den Dienstbetrieb.

Im Eilgutgebäude befindet sich ferner das Paketzollamt, während das Briefzollamt im Hauptpostgebäude, in der Nähe des Briefversandbureaus, untergebracht ist. An beiden Orten besteht Platzmangel. Zweckmässiger wäre es, die beiden Ämter zu vereinigen und ihnen ausreichende Räume im neuen Dienstgebäude anzuweisen.

Fast bei sämtlichen in Betracht fallenden Dienststellen sind die Aborte, Garderoben, Velogaragen, Ruhezimmer und Waschräume ungenügend.

IV. *Statistische Angaben.* Wie aus der nachstehenden Übersicht hervorgeht, weist der Postverkehr der Stadt Zürich seit dem Jahre 1900 Steigerungen auf, die von 117 % bei der Paketablelieferung bis 517 % im Einzahlungsverkehr gehen. Er ist in einigen Zweigen mehr als doppelt so stark, in andern sogar drei- bis sechsmal mächtiger geworden, während die Bevölkerungszahl im gleichen Zeitraum nur um etwa 36 % gestiegen ist. Bei Betrachtung der Einwohnerzahl ist freilich zu beachten, dass viele der in der Stadt Zürich erwerbstätigen Personen ihren Wohnsitz in benachbarten Ortschaften, namentlich in den Gemeinden zu beiden Seiten des untern Sees, haben, so dass die Bedeutung der Geschäftsstadt Zürich für den Postverkehr in ihrer Einwohnerzahl allein noch nicht zum Ausdruck kommt. Es betragen:

|                                                              | 1900       | 1910       | 1913       | 1925       |
|--------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Gewöhnliche Briefpostsendungen, Versand . . . . .            | 24,041,000 | 36,935,000 | 44,787,000 | 66,961,000 |
| Eingeschriebene Briefpostsendungen, Versand . . . . .        | 863,282    | 1,567,920  | 1,874,850  | 2,341,111  |
| Zeitungen, Versand . . . . .                                 | 19,012,787 | 32,863,807 | 36,492,691 | 53,381,253 |
| Aufgegebene Postanweisungen und Einzahlungsscheine . . . . . | 421,558    | 942,102    | 1,303,565  | 2,599,737  |
| Zugestellte Einzugsmandate . . . . .                         | 60,670     | 137,718    | 171,351    | 229,382    |
| Pakete { Versand . . . . .                                   | 2,000,467  | 3,406,815  | 3,920,468  | 4,806,273  |
| Durchgang . . . . .                                          | 2,437,200  | 4,062,000  | 4,386,000  | 5,687,250  |
| Empfang . . . . .                                            | 1,449,623  | 2,407,289  | 2,732,484  | 3,152,049  |
|                                                              | Fr.        | Fr.        | Fr.        | Fr.        |
| Wertzeichenverkauf . . . . .                                 | 3,448,960  | 5,631,417  | 6,571,053  | 14,928,863 |
| Einwohnerzahl . . . . .                                      | 150,703    | 190,733    | 201,000    | 206,000    |

V. *Verschiedene Projekte.* Schon in den Jahren 1912 bis 1914 wurden Entwürfe für ein Postdienstgebäude an der Ecke Lagerstrasse-Sihlweg studiert. Kriegsausbruch und Unsicherheit der Verhältnisse hemmten dann aber die Fortsetzung der Studien. Sie kamen erst wieder in Fluss, als die überraschend starke Verkehrszunahme der Jahre 1918 bis 1920 die Lage in kurzer Zeit unhaltbar zu machen drohte. Da aber zu jener Zeit erst ein genereller Plan der Bahnhöferweiterung vorlag, der auch noch nicht so weit abgeklärt war, dass an eine Ausführung der darin vorgesehenen Postbauten hätte gedacht werden können, erwog die Post zunächst andere Projekte, die ihren Bedürfnissen für eine Zwischenzeit von etwa 10 bis 20 Jahren als weiterer Notbehelf hätten dienen können. Anfänglich dachte man an ein provisorisches Dienstgebäude auf dem zurzeit noch offenen Bahngebiet gegenüber dem Hotel Habis. Der Gedanke

musste aber aufgegeben werden, weil sich herausstellte, dass die Bundesbahnen diesen Platz selber schon in nächster Zeit zur Erweiterung der Geleiseanlagen nötig haben werden. Hierauf wurde ein Projekt ins Auge gefasst, das die Erwerbung des Hotels Habis zur Grundlage hatte. Die Weiterverfolgung ergab jedoch, dass hier trotz teuren Ankaufs und hoher Umbaukosten eine einigermaßen befriedigende Lösung nicht zu erzielen sei. Schliesslich stand die Miete von passenden Räumen in einem von der Stadt zu erstellenden Gebäude an der Beatengasse in Frage, wo beabsichtigt war, eine Aufgabestelle, das Briefversandbureau und das Briefträgerbureau unterzubringen. Diese Lösung, wie übrigens auch die beiden vorher erwähnten, hatte indessen zur Voraussetzung, dass das Bahnpostbureau samt Paketversandstelle seine bisherige Unterkunft im Bahnhof vorläufig hätte beibehalten können. Es musste daher darauf verzichtet werden, als diese Voraussetzung dahinfiel.

VI. *Das Sihlpostprojekt.* Inzwischen waren die Bahnhofumbaupläne soweit gereift, dass man an diejenige Lösung der Postbaufrage herantreten durfte, die im Projekt für die Erweiterung des Kopfbahnhofes enthalten ist, und die voraussichtlich für eine Reihe von Jahrzehnten dem Postbetrieb an der Seite des Bahnbetriebes den richtigen Platz anweist. Für eine derartige, auf absehbare Zeit definitive Lösung kann aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen nur ein Gebäude mit eigenem Geleiseanschluss und mit unmittelbarem Zugang zu den Geleisen des Personenbahnhofes in Betracht fallen. Infolge ihres Zusammenhanges mit dem Bahnhof bildete diese Postanlage schon einen Bestandteil des von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1916 aufgestellten generellen Projektes für die Bahnhofenerweiterung Zürich. Im Gegenprojekt, das die Stadt Zürich im Jahre 1918 von vier Experten ausarbeiten liess, war diese Postanlage ebenfalls und zwar bereits in einer verbesserten Anordnung enthalten. In ihrer heutigen Gestalt stellt sie sich als eine auf reiflichem Studium beruhende Fortentwicklung jener Projekte dar. Ihre Ausführung fällt in die erste von mehreren Bauetappen, die für die Erweiterung und Umgestaltung des Bahnhofes Zürich in Aussicht genommen sind und sich planmässig auf mehrere Jahrzehnte erstrecken werden.

Das Hauptstück des Projektes bildet ein auf dem linken Sihlufer aufgestelltes grosses Gebäude, dessen Erdgeschoss Aufgabestellen für Einzel- und Massensendungen, das Paketpostzollamt und in Verbindung mit Anbauten nach rückwärts die Paketversand- und die Paketablieferungsstelle aufnehmen wird. Im ersten Stock werden das Briefpostzollamt, das Briefversand- und das Bahnpostbureau untergebracht sein und im zweiten Stock die ganze Kreispostdirektion, der Briefträgersaal, das Zeitungsbureau sowie ein Konferenzsaal Platz finden. Das dritte und vierte Stockwerk und der grösste Teil des Dachstockes sind der Kreisdirektion III der schweize-

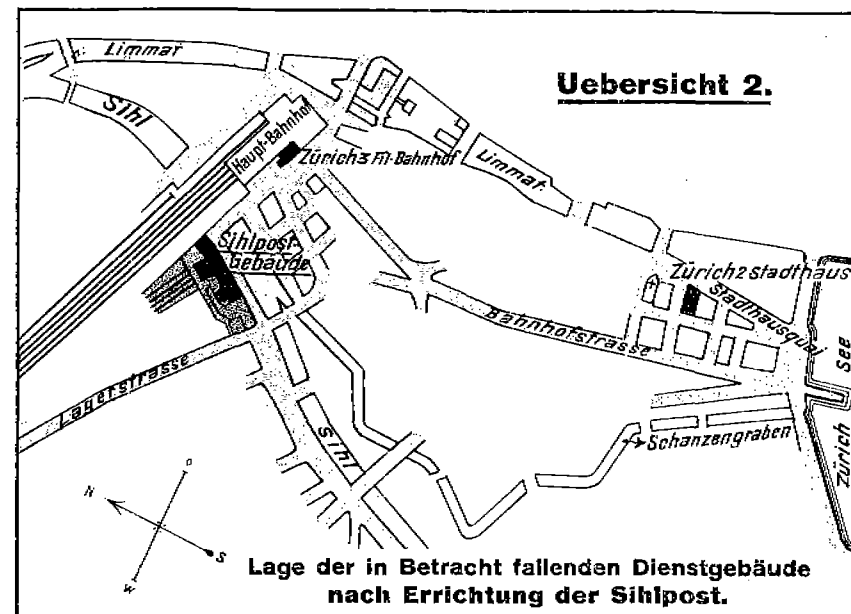
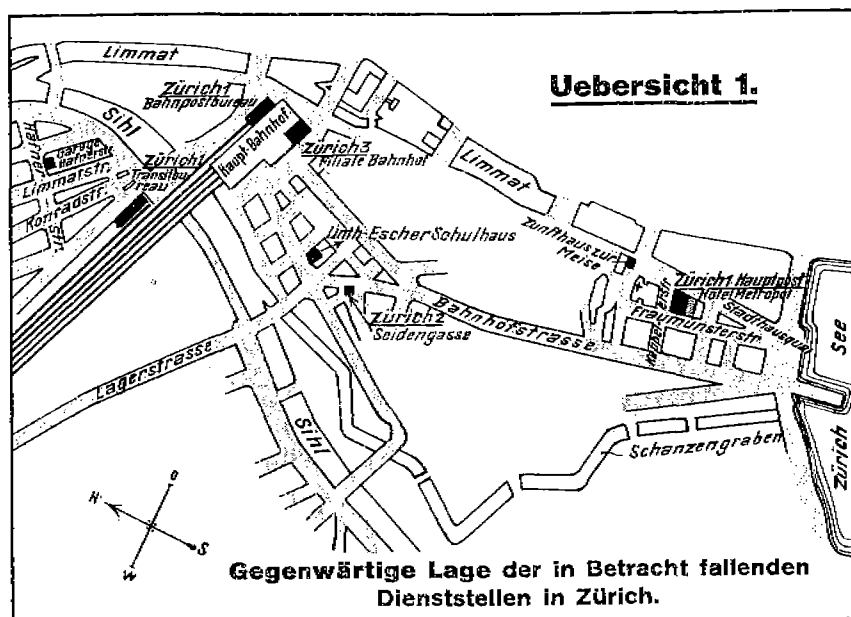
rischen Bundesbahnen eingeräumt. Da in dem neuen Dienstgebäude die wichtigsten Abteilungen des Postdienstes auf dem Platze Zürich mit insgesamt gegen 700 Betriebsbeamten und Angestellten vereinigt sein werden, erscheint es gegeben, dass die Kreispostdirektion, die das richtige Zusammenspiel der spezialisierten Dienstabteilungen zu sichern und zu überwachen hat, ihren Sitz ebenfalls im neuen Dienstgebäude erhalte. Im gegenwärtigen Hauptpostgebäude werden künftig nur noch etwa 160 Arbeitskräfte der Post beschäftigt sein.

Zum Hauptgebäude gehören überdachte Hofflächen für das Zu- und Wegfahren und das Ein- und Ausladen der Kraftwagen, ein Nebengebäude für den Kraftwagendienst mit Ladestation, Wagenwaschraum und Wagenunterständen, ein Tunnel zur Verbindung mit den Bahnsteigen des Personenbahnhofes und eine unterirdische Förderbahn zur Verbindung mit der Postfiliale im Aufnahmegebäude des Hauptbahnhofes. An den überdachten Hof schliesst ein Postbahnhof mit 7 Verlade- und 3 Rangiergleisen an.

Ferner ist in Aussicht genommen, die erwähnte Postfiliale aus dem Ostflügel des Bahnhof-Aufnahmegebäudes, wo ebenfalls der Raum von der Bahn beansprucht wird und ohnehin den Postbetrieb kaum mehr zu fassen vermag, in den Westflügel zu verlegen. Hier wird es möglich sein, statt der gegenwärtig 976 Schlossfächer, sofort deren 2300 und später nötigenfalls etwa 4000 zur Verfügung zu stellen und eine Paketaufgabestelle wenigstens für Einzelsendungen einzurichten, während die Massenaufgeber ihre Sendungen bei der neuen Sihlpost aufzuliefern haben werden. Infolgedessen wird die Postfiliale Seidengasse aufgehoben werden können, für die zurzeit ein jährlicher Mietzins von Fr. 32,000 und vom 1. Oktober 1927 an ein solcher von Fr. 50,000 auszurichten ist.

*VII. Vorzüge der projektierten Anlage.* Nach Inbetriebnahme der Sihlpost und der neuen Bahnhoffiliale werden 8 Postdienststellen, die nach und nach auseinander gerissen und ziemlich weit voneinander getrennt worden sind, wieder in drei Gruppen vereinigt sein. Die bedeutendste Gruppe, mit Briefversand, Briefträgern, Paketversand und Paketablieferung, um nur die hauptsächlichsten Dienste zu nennen, wird sich im Sihlpostgebäude befinden, das Hauptpost wird. Die zweite Gruppe bildet das wichtige Aufgabepostamt mit grosser Fächeranlage im Bahnhofwestflügel, während die dritte Gruppe im gegenwärtigen Hauptpostgebäude aus dem Postcheckamt, dem Mandatbureau, einer Paket- und einer Briefaufgabe mit erweiterter Fächeranlage bestehen und voraussichtlich die zweitwichtigste der stadtzürcherischen Postaufgabestellen sein wird. Dort wird auch das Haupttelegraphenamt verbleiben.

Eine Zusammenstellung der durch die Neugruppierung und Vereinigung für den Postbetrieb zu erzielenden Vorteile gibt folgendes Bild:



### Erläuterung.

| Bezeichnung der Dienststelle und des Gebäudes                                      | Bezeichnung der dort untergebrachten Verwaltungs- und Betriebsstellen und Art der Dienstverrichtung                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zürich 1, Hauptpost (Stadthausquai Nr. 15)                                         | Kreispostdirektion; Briefaufgabe mit Postlagerbureau und Postfachabteilung; Paketaufgabe; Postanweisungsbureau; Postcheckamt; Briefträgerbureau; Briefversandbureau; Telegraphenamt (teilweise); Briefzollamt. |
| Zunfthaus zur Meise (Münsterhof 20)                                                | Kreispostkontrolle; Zeitungsbureau.                                                                                                                                                                            |
| Zürich 1, Transithureau (Eilgutgebäude)                                            | Paketausgabe; Umleitungsstelle für Wertstücke und Briefnachnahmen; Postzollamt.                                                                                                                                |
| Zürich 1, Bahnpostbureau (Hauptbahnhof)                                            | Leitung des Bahnpost- und Umladendienstes, Eilumleitstelle für Sendungen aller Art, Paketsammelstelle.                                                                                                         |
| Zürich 2, Filiale Seidengasse                                                      | Aufgabestelle für Sendungen aller Art (größte Paketaufgabestelle der Schweiz).                                                                                                                                 |
| Zürich 3, Filiale Bahnhof (Hauptbahnhof)                                           | Aufgabestelle für Briefsendungen, Geld- und Zahlungsanweisungen, Eil- u. dringl. Pakete. (Vom Publikum, auch v. Reisenden stark besuchte Schalter mit großer Fachanlage.)                                      |
| Garage (Hainerstrasse Nr. 58)                                                      | Garage, Reparaturwerkstätte und Ladestation für Kraftfahrzeuge.                                                                                                                                                |
| Verwaltung des Telegraphenamtes Zürich (Hotel Metropol, Stadthausquai Nr. 11a. 13) | Ein Teil des Telegraphenamtes.                                                                                                                                                                                 |
| Posthilfssammelplatz (Linth-Escherschulhaus)                                       | Hilfsstelle zum Ausscheiden der Pakete während des Festverkehrs.                                                                                                                                               |

### Erläuterung.

| Bezeichnung der Dienststelle und des Gebäudes                       | Bezeichnung der Verwaltungs- und Betriebsstellen, die dort unterzubringen sind, und Art der Dienstbesorgung                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zürich 1, Hauptpost (Sihlpostgebäude)                               | Kreispostdirektion und Kontrolle; Aufgabestelle für Einzel- und namentlich für Massensendungen aller Art; Briefversandbureau; Briefträgerbureau; Zeitungsbureau; Bahnpostbureau; Umleitungsstellen für Sendungen aller Art, soweit sie nicht auf den Bahnsteigen von Zug zu Zug umgeladen werden; Paketausgabe; Garage und Ladestation für die Kraftfahrzeuge; Postzollamt. |
| Zürich 2, Stadthausquai (bisherige Hauptpost, Stadthausquai Nr. 15) | Briefaufgabe mit Postfachabteilung und Postlagerbureau „Zürich-Stadt“; Paketaufgabe; Postanweisungsbureau; Postcheckamt; Telegraphenamt.                                                                                                                                                                                                                                    |
| Zürich 3, Bahnhof (Hauptbahnhof)                                    | Aufgabestelle für Postsendungen aller Art, ohne Massensendungen; Postfachabteilung und Postlagerbureau „Zürich-Bahnhof“.                                                                                                                                                                                                                                                    |

| Bezeichnung der Dienstverrichtungen                                                      | Dienststelle oder Gebäude, wo diese Dienstverrichtungen besorgt werden                                                                                                                                                                                                                                                              |                                      | Durch die Neuordnung entstehende wesentliche Vorteile                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                          | gegenwärtig                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | neu                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Einsammeln, Verarbeiten und Umleiten von Briefpostsendungen                              | Einsammeln u. Verarbeiten beim Briefversandbureau im Hauptpostgebäude und bei den meisten Filialen; Umleiten beim Briefversandbureau, bei der Filiale Bahnhof und beim Bahnpostbureau                                                                                                                                               | In der Hauptsache im Sihlpostgebäude | Vereinfachungen und Verbesserungen in der Verarbeitung und in der Beförderung. Ausgiebige Benutzung maschineller Einrichtungen. Vereinfachung des Kartenschlusswechsels. Entlastung der Bahnposten                                                                                                                                                                                                                 |
| Ausscheiden der Fachpost, soweit dies nicht in den Bahnposten geschieht. Briefzustellung | Beim Briefträgerbureau in dem über 1 km vom Bahnhof entfernten Hauptpostgebäude, von wo die Postsachen zum Teil wieder zurück zu der grossen Fachanlage bei der Filiale Bahnhof oder darüber hinaus gebracht werden müssen                                                                                                          | Im Sihlpostgebäude                   | Einbezug letzter Anschlüsse in die Zustellung. Zum Teil raschere Ausgabe der Fachpost, namentlich bei der Filiale Bahnhof, und der durch die Briefträger zuzustellenden Sendungen, weil unnötige Transporte und Leergänge vermieden werden                                                                                                                                                                         |
| Aufgabe, Ausscheiden und Zustellen der Pakete                                            | Aufgabe bei der vom Bahnhof entfernten Hauptpost und bei den Filialen, aber nicht beim Bahnhof. Ausscheiden der aufgegebenen Pakete beim Bahnpostbureau im Aufnahmegebäude des Hauptbahnhofes, der zuzustellenden beim Transitbureau im Eilgutgebäude. Durch diese örtliche Trennung entstehen viele Mehrtransporte und Leerfahrten | Im Sihlpostgebäude vereinigt         | Rasche Bedienung des Publikums bei der für den Massenverkehr besonders eingerichteten Aufgabestelle. Beschleunigte Beförderung der dort aufgegebenen Sendungen, weil die Zuleitung von entfernten Aufgabebureaux wegfällt. Geringere Beschädigungsgefahr für Pakete, weil weniger Umleitungen stattfinden. Vereinfachung in der Paketzu- und -abfuhr. Vermeidung von Leergängen. Aufhebung der Filiale Seidengasse |
| Verzollung von Postsendungen                                                             | Für Pakete bei der Ankunftsstelle im Eilgutgebäude; für Briefpostgegenstände im Hauptpostgebäude                                                                                                                                                                                                                                    | Postzollamt im Sihlpostgebäude       | Engere Verbindung des Postzollamtes mit dem Postbetrieb. Ausbau des Postzoll- und Freilagerdienstes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

| Bezeichnung<br>der Dienst-<br>verrichtungen                                                                                   | Dienststelle oder Gebäude,<br>wo diese Dienstverrichtungen besorgt werden                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                        | Durch die Neuordnung<br>entstehende<br>wesentliche Vorteile                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                               | gegenwärtig                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | neu                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                     |
| Ein- und Aus-<br>lad bei den<br>Bahnpost-<br>wagen                                                                            | An den Bahnsteigen im Per-<br>sonenbahnhof. Da der Post-<br>umlad oft mehr Zeit erfor-<br>dert als der Bahnumlad,<br>entstehen für das Bahnper-<br>sonal unnötige Wartezeiten.<br>Ferner ergibt sich daraus<br>eine verlängerte Besetzung<br>der ohnehin ungenügenden<br>Zugsgeleise. Auch entstehen<br>Stauungen im Postbetrieb | Für den Mas-<br>senverkehr<br>und wo die<br>Umschlags-<br>zeiten genü-<br>gen, an den<br>Postgeleisen<br>mit Anschluss<br>an die Paket-<br>abteilungen | Ein- und Auslad des Massen-<br>stückverkehrs auf den Post-<br>geleisen ohne Störung des<br>Bahnbetriebes. Verminderte<br>Beanspruchung der Geleise-<br>anlagen und Bahnsteige im<br>Personenbahnhof |
| Ladestatio-<br>nen für Elek-<br>trofahrzeuge<br>und Repara-<br>turwerkstätte<br>für Kraftfahr-<br>zeuge aller<br>Art, Garagen | Eine Ladestation befindet<br>sich im Eilgutgebäude, eine<br>andere, verbunden mit einer<br>Garage und Reparaturwerk-<br>stätte abseits vom Betrieb an<br>der Hafnerstrasse                                                                                                                                                       | Garage und<br>Ladestation<br>im Hof des<br>Sihlpostge-<br>bäudes                                                                                       | Bessere Beaufsichtigung<br>und Vereinfachung des<br>Dienstbetriebs. Verminde-<br>rung der Leerfahrten und<br>Leergänge                                                                              |
| Administra-<br>tive Leitung<br>und Verwal-<br>tung                                                                            | Die Kreispostdirektion be-<br>findet sich heute etwas ab-<br>seits von den grossen Be-<br>triebsstellen am Bahnhof<br>im Hauptpostgebäude am<br>Stadthausquai, die Kreis-<br>postkontrolle im Zunfthaus<br>zur Meise am Münsterhof                                                                                               | Im Sihlpost-<br>gebäude                                                                                                                                | Besserer Kontakt zwischen<br>Verwaltung und Betrieb.<br>Intensivere Beaufsichtigung<br>des Betriebsdienstes                                                                                         |

*VIII. Beschreibung und Raumverhältnisse der Hochbauten.* Der Ausarbeitung des vorliegenden Projektes gingen Planstudien voraus, worauf die Bundesbahnen im September 1923 den Architekten Herren Gebrüder Bräm in Zürich den Auftrag zur Weiterbehandlung erteilten. Die vorliegenden Hochbaupläne sind von dieser Firma verfasst.

Als Bauplatz dient das den Bundesbahnen gehörende Areal des alten Rohmaterialbahnhofes an der Sihl. Hiervon werden für die Hochbauten und Höfe 12,350 m<sup>2</sup> beansprucht, wozu noch etwa 8500 m<sup>2</sup> für die Postgeleiseanlage hinzukommen.

Der Baugrund des Gebäudes darf als gut bezeichnet werden. Die gemachten Probelöcher zeigten in der Tiefe der Fundamente Kiesboden. Heizungs- und Kohlenraum kommen zum Teil in das Grundwasser zu stehen, weshalb für diese Bauteile besondere Konstruktionen und Isolier-

rungeu vorgesehen werden müssen. Die Entwässerung der Bauanlage erfolgt in das städtische Kanalisationsnetz.

Die im Hauptgebäude vorgesehenen leichten Trennungswände sollen im Bedarfsfalle Änderungen in der Raumeinteilung ohne erheblichen Kostenaufwand ermöglichen. Als Konstruktionselement ist Eisenbeton mit unterzuglosem Deckensystem vorgesehen. Dieses gestattet die Ermässigung der Stockwerkhöhen auf ein Mindestmass und hat zudem den Vorteil der bessern Belichtung der Räume durch Wegfall der bei Verwendung von Unterzügen an den Decken entstehenden Schattenwinkel. Das System ermöglicht es, bei den 21,5 m tiefen, beidseitig belichteten Räumen für Briefversand und Briefträgerbureau mit 4 m lichter Höhe auszukommen. Für die Fensterbänke und -stürze ist Granit vorgesehen, für die Fensterpfeiler gestockter Beton, während die Putzflächen zwischen Fensterstürzen und Fensterbänken in Sgraffitotechnik behandelt werden sollen. Das Dach wird mit Walliserschiefer eingedeckt.

Der Hauptbau mit einer Länge von 120 m steht mit seiner Hauptfront 38 m vom Böschungsfusse des Sihlufers zurück. Er hat den Charakter des modernen Geschäftshauses mit aneinander gereihten Fenstern. Diese Anordnung ermöglicht die Einteilung in Räume verschiedener Grösse, je nach Bedürfnis. Der innern Zweckbestimmung des Gebäudes entsprechend ist das Äussere in strenger Sachlichkeit gehalten. In seiner Gesamterscheinung ist die Bedeutung des Baues im Stadtbilde zum Ausdruck gebracht. Seine überbaute Fläche misst 2700 m<sup>2</sup>. In den oberen Stockwerken beträgt der Flächeninhalt noch 2020 m<sup>2</sup>. Der umbaute Raum, gemessen von Oberkante Boden des Untergeschosses, vertiefter Heiz- und Kohlenraum mitgemessen, bis Oberkante Kehlgebälk, enthält 73,442 m<sup>3</sup>. Aus dem detaillierten Kostenvoranschlag ergibt sich bei Ausserachtlassung der nicht eigentlich zum Bau gehörenden Arbeiten und Lieferungen, wie Garderobekasten, Beleuchtungskörper, Entstaubungs-, Telephon- und Uhrenanlagen und Aufzüge, ein Preis von Fr. 60. 50 pro m<sup>3</sup> umbauten Raumes. Bei Beurteilung dieses Preises müssen der vollständige Ausbau des ganzen Untergeschosses und die durch die verhältnismässig grossen Nutzlasten erforderlichen starken Konstruktionen in Berücksichtigung gezogen werden.

Für Post und Zoll sind folgende Räumlichkeiten darin vorgesehen:

#### Untergeschoss:

|                                                                            |                    |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Garderobe für Briefträger, Paketträger und Bahnpostpersonal                | 393 m <sup>3</sup> |
| Speiseräume und Küche für Beamte und Angestellte                           | 208 "              |
| Trockenräume, Bäder und Duschen                                            | 102 "              |
| Abwartkeller, Vorratsraum, Putzraum, Räume für Makulatur und Wagenreiniger | 103 "              |
| Transformatorenanlage, Maschinenraum, Zähler- und Verteilerraum            | 163 "              |
| Karrenplatz und Umleitstelle für Pakete und Säcke                          | 617 "              |

1586 m<sup>3</sup>

## Erdgeschoss:

|                                                               |                           |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Paketablelieferung . . . . .                                  | 941 m <sup>2</sup>        |
| Zollräume . . . . .                                           | 258 „                     |
| Aufgabestelle mit Schalterraum, Massenaufgabestelle . . . . . | 356 „                     |
| Bahnpostbureau-Aufsicht und Eil-Umleitstelle . . . . .        | 129 „                     |
|                                                               | <u>1684 m<sup>2</sup></u> |

## I. Stockwerk:

|                                                                          |                           |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Briefversand . . . . .                                                   | 981 m <sup>2</sup>        |
| Bahnpostbureau einschliesslich Aufenthalts- und Ruhezimmer . . . . .     | 423 „                     |
| Zollräume . . . . .                                                      | 488 „                     |
| Magazin der Kreispostdirektion für Dienstkleider und Formulare . . . . . | 138 „                     |
|                                                                          | <u>2030 m<sup>2</sup></u> |

## II. Stockwerk:

|                              |                           |
|------------------------------|---------------------------|
| Kreispostdirektion . . . . . | { 588 m <sup>2</sup>      |
|                              | { 153 „                   |
| Briefträgerbureau . . . . .  | 1185 „                    |
|                              | <u>1926 m<sup>2</sup></u> |

## V. Stockwerk und Kehlboden:

|                              |                          |
|------------------------------|--------------------------|
| Hausmeisterwohnung . . . . . | 246 m <sup>2</sup>       |
| Archive . . . . .            | 596 „                    |
|                              | <u>842 m<sup>2</sup></u> |

## Für Post, Zoll und Bundesbahnen gemeinsame Räume im

## II. Stockwerk:

|                                         |                          |
|-----------------------------------------|--------------------------|
| Prüfungs- und Konferenzzimmer . . . . . | 105 m <sup>2</sup>       |
| Kommissionszimmer . . . . .             | 47 „                     |
|                                         | <u>152 m<sup>2</sup></u> |

In organischer Verbindung mit dem Hauptbau und den Betriebs-  
erfordernissen angepasst stehen die rückwärtigen Anbauten. Darin  
befinden sich folgende Räume:

|                                                 |                     |
|-------------------------------------------------|---------------------|
| Erdgeschoss, Paketversand . . . . .             | 1170 m <sup>2</sup> |
| Paketablelieferung . . . . .                    | 552 „               |
| Kellergeschoss, Sackentstaubung . . . . .       | 39 „                |
| Hilfspaketversand für den Festverkehr . . . . . | 976 „               |
| Überdachte Hofflächen . . . . .                 | 2372 „              |

Westlich vom Hauptgebäude, auf der projektierten Baulinie der er-  
weiterten Lagerstrasse und längs dem Sihlweg auf der hintern Flucht des

Hauptgebäudes, liegt das Nebengebäude für den Kraftfahrdienst. Es weist total 1780 m<sup>2</sup> überbaute Fläche auf und enthält folgende Räume:

Keller . . . . . 68 m<sup>2</sup>

Erdgeschoss:

|                                      |             |                      |
|--------------------------------------|-------------|----------------------|
| Automobilreparaturwerkstatt . . .    | 195         | "                    |
| Bureau . . . . .                     | 26          | "                    |
| Benzinwagenremise . . . . .          | 69          | "                    |
| Reparaturwerkstatt für Fahrräder . . | 40          | "                    |
| Wagenmeister . . . . .               | 48          | "                    |
| Magazin . . . . .                    | 34          | "                    |
| Maschinenraum . . . . .              | 34          | "                    |
| Batterieraum . . . . .               | 221         | "                    |
| Ladestation . . . . .                | 312         | "                    |
| Durchfahrt . . . . .                 | 21          | "                    |
| Waschraum für Wagen . . . . .        | 108         | "                    |
| Wagenunterstand . . . . .            | 271         | "                    |
|                                      | <u>1379</u> | <u>m<sup>2</sup></u> |

Aufbau:

|                                  |            |                      |
|----------------------------------|------------|----------------------|
| Wohnung für den Mechaniker . . . | 103        | m <sup>2</sup>       |
| Bodenraum . . . . .              | 50         | "                    |
|                                  | <u>153</u> | <u>m<sup>2</sup></u> |

Hofraum vor dem Nebengebäude Veloständer für 300 Velos, zirka . . . 480 m<sup>2</sup>

Im Hauptgebäude werden mehrere Anlagen und Einrichtungen, wie Zugänge, Treppenhäuser, Personenaufzüge, Heiz- und Kohlenräume, Schaltanlagen für elektrische Beleuchtung usw. von Bahn und Post gemeinsam benützt. Eine Anzahl der vorgesehenen neuen Einrichtungen, z. B. Postgeleiseanlage, Maschinenräume und Anlagen für die Mechanisierung des Betriebes, die Ventilation, die Sackentstaubung, Reserveräume und -plätze für den Festverkehr, Küche und Essräume für das Dienstpersonal, Trockenräume, Garderoben, Aborte usw. sind heute gar nicht oder nur in ungenügender Masse vorhanden.

*IX. Mechanische Anlagen.* Angeregt durch die erfolgreiche Verwendung in Industrie und Handel, sind mechanische Fördereinrichtungen verschiedener Bauart schon früher im Postbetrieb von Nordamerika, Frankreich und Deutschland eingeführt worden. Eine stärkere Verbreitung erreichten sie jedoch erst nach dem Krieg, ausser in Nordamerika und Deutschland, insbesondere in England, Schweden und Norwegen, wo auch Anlagen zur Sortierung von Paketen Eingang fanden. Solche mechanischen Einrichtungen bieten an Plätzen, wo grosse Mengen von Briefsäcken und Paketen fortbewegt werden müssen, wirtschaftliche und betriebliche Vor-

teile. Heute befassen sich daher die Postverwaltungen wohl aller wichtigeren Länder mit der Frage des zweckmässigen Einbaus von Förderanlagen in den verkehrsreichsten Postanstalten.

Die Verbindung zwischen dem Sihlpostgebäude und den an den Bahnsteigen des Personenbahnhofes ein- und auszuladenden Bahnpostwagen wird durch einen im Untergeschoss mündenden Tunnel hergestellt. Er zieht sich unter allen Geleisen bis zur Expressguthalle, dem heutigen Transitpostbureau, durch und wird mit den Bahnsteigen durch 7 grosse Warenaufzüge verbunden. Der Tunnel ist im lichten 5,30 m breit und 2,70 m hoch und dient der Post für ihren Gesamtverkehr mit den Bahnsteigen, sowie gleichzeitig den Bundesbahnen für den Expressgutverkehr.

Zur Vermittlung der Sendungen zwischen dem neuen Gebäude am linken Sihlufer und der Filiale Bahnhof an ihrem neuen Standort wird eine unterirdische Förderbahn gebaut. Sie befördert die in der Filiale aufgegebenen Pakete und die Sendungen für abgehende Züge an die Sihlpost und in umgekehrter Richtung die Briefschaften für die Schlosssächer zur Filiale. Die Förderanlage ist als kleine Elektrobahn ohne Personalbegleitung gedacht.

Der Grossteil der in den Bahnpostwagen auf der Postgeleiseanlage einlangenden Pakete soll mittels Förderbändern nach der Paketversandstelle und der Paketablieferung geleitet werden.

Die Sortierung in der Paketversandstelle wird teilweise mechanisiert, d. h. die von den verschiedenen Aufgabestellen angelieferten Pakete werden durch Förderbänder zwei sich drehenden, ringförmigen Tischen zugeführt, in deren Mitte sich die Grobsortierer befinden. Diese schicken die Ware über Rutschen und Förderbänder auf die Ablegetische von vier Feinsortierstellen, von wo aus die letzte Verteilung auf ringsherum gruppierte Karren von Hand ausgeführt wird.

Die Sortierung für die Paketzustellung wird ganz mechanisiert. Ähnlich wie beim Paketversand werden die Pakete auf einen Dreh-Tisch geleitet und über ein ringsherum gruppiertes System von geraden Rutschen direkt nach den verschiedenen Zustellbezirken ausgeschieden.

Die Briefsäcke werden dem Briefversand- und dem Briefträgerbureau durch mechanische Vorrichtungen zugeführt. Sie werden bei ihrer Ankunft in der Sihlpost im Untergeschoss oder Erdgeschoss einem Paternosterwerk übergeben. Seine Becher entleeren ihren Inhalt je nach der Bestimmung im ersten oder zweiten Stockwerk auf Förderbänder, welche ihrerseits die Säcke den Auspacktischen der beiden Bureaus zuleiten. Auch die Wegführung der Briefsäcke aus dem Briefversandbureau zur Spedition geschieht durch ein System von Förderbändern und Rutschen.

Im weitem sind mehrere mechanische Einrichtungen vorgesehen, die geeignet sind, zwischen und innerhalb der Bureauabteilungen den Personalverkehr zu vermindern und die Arbeitsweise zu verbessern.

Die Förderanlagen verursachen erhebliche Kosten. Andererseits steht aber zu erwarten, dass sie dem Postbetrieb in steigendem Masse Vorteile bringen werden und zwar in folgenden Richtungen:

1. Ersparnis von zahlreichen täglichen Gängen des Personals, wie Karren ziehen, Säcke tragen, Leergänge usw.;
2. Verringerung der Zahl der Handgriffe an den einzelnen Sendungen;
3. Arbeitsbeschleunigung durch den ununterbrochenen Fluss der fortzubewegenden Warenmenge;
4. Vermeidung von Stockungen und Stauungen bei grossem Verkehrsandrang;
5. grössere Schonung der Sendungen;
6. Raumgewinn durch Führung von Förderanlagen im Luftraum und durch Wegfall von Aufstellungsraum für Karren und Körbe;
7. Erleichterung der körperlichen Arbeit des Personals;
8. Verringerung der Lärm- und Staubentwicklung in den Arbeitsräumen.

X. *Postbahnhof*. Als Neuerung ist besonders die Anlage eines Postbahnhofes zu erwähnen. Sie ist das äussere Zeichen für die Entwicklung zum Grossbetrieb und eine Erscheinung aller grösseren Städte. Heute wickeln sich im Bahnhof Zürich bedeutende Teile des Personen-, Gepäck- und Postverkehrs noch auf den gleichen Bahnsteigen ab. Dieser Zustand hat in zunehmendem Masse zu Unzuträglichkeiten für alle Teile geführt. Durch die Neuordnung, die das Ein- und Ausladen vieler Bahnpostwagen in unmittelbarer Nähe des Dienstgebäudes gestatten wird, soll, abgesehen von der Wenigerbelästigung des Reiseverkehrs im Bahnhof, eine sparsamere Personalverwendung erreicht werden. Viele und lange Leergänge und Leerfahrten zwischen Bureau und Verladestelle werden unterbleiben und die umzuladenden Poststücke brauchen nicht mit Handkarren im Bahnhof weit herumgeführt zu werden. Der Hauptvorteil für die Bahn besteht darin, dass alle Bahnsteige, besonders der Stirnperron entlastet werden und der Bahnhof an Aufnahmefähigkeit gewinnt.

In der Hauptsache werden diejenigen Bahnpostwagen in den Postbahnhof geschoben werden, die grosse Paketmengen für die Stadt Zürich oder für den Umschlag bringen, während Wagen mit geringeren Mengen oder kurzen Aufenthaltszeiten am Personenbahnhof belassen werden.

Die technische Ausführung der Anlage ist so vorgesehen, dass sich an eine, die Verbindung mit der Geleiseanlage des Personenbahnhofes herstellende Weiche zwei Übergabe- und ein Durchlaufgeleise anschliessen. Hinter diesen breiten sich fächerartig sieben bis zur Paketversandstelle reichende Geleise aus, an denen sich das Beladen und Entladen der Bahnpostwagen abwickeln wird. Das Verschieben der Wagen im Gebiet des Postbahnhofes wird durch eine kleine, der Post gehörende Akkumulator-Rangierlokomotive ausgeführt werden. Zur rationellen Entladung eines grossen Teils der zugebrachten Ware ist zwischen zwei Geleisen eine zu der Paketversand- und der Paketablieferungsstelle führende Bandförderanlage vorgesehen.

**XI. Rechtsverhältnisse.** Die Beziehungen zwischen Bundesbahnen und Postverwaltung sind in einem Übereinkommen geregelt. Darin ist den Bundesbahnen unter Mitwirkung der Post die Bauausführung übertragen. Der Boden, auf dem die Anlagen errichtet werden, bleibt im Vermögen der Bundesbahnen. Die Postverwaltung entrichtet ihnen für die Benützung einen Zins. Die gemeinsam benützten Auf- und Einbauten, nämlich das Hauptgebäude, der Tunnel unter den Geleisen des Personenbahnhofes und die Überdachungen der Gepäckperrons, bilden Gemeinschaften, deren Lasten im Verhältnis zur Benützung getragen werden. Die Anbauten, Nebengebäude und Anlagen dagegen, die ausschliesslich den Zwecken der Postverwaltung dienen, gehören dieser allein.

Ein Vertrag zwischen den beiden Verwaltungen und der Stadt Zürich enthält sodann die Abmachungen über den Ausbau des Sihlweges zu einem Quai, über die Erstellung einer Brücke über die Sihl und über den Bau eines Tunnels für die Förderbahn zwischen der Sihlpost und der Postfiliale Bahnhof am neuen Standort im Westflügel des Aufnahmegebäudes.

Das Strassengebiet am heutigen Sihlweg wird der Stadt Zürich von den Bundesbahnen unentgeltlich überlassen. Die Stadt baut dafür die Strasse auf ihre Kosten. Sie und die beiden Verwaltungen erstellen gemeinsam eine Strassenbrücke über die Sihl. An den Kosten sind die Stadt Zürich zu 50 %, die Bundesbahnen und die Post zu je 25 % beteiligt.

**XII. Verwendung bisheriger Räume.** Nach Bezug des neuen Dienstgebäudes werden folgende Räume frei:

| Gebäude                                        | Bisher belegt durch Verwaltung oder Betrieb              | Verwendung der nach Bezug des Dienstgebäudes freiwerdenden Räume                                   |
|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Hauptpostgebäude                               | Kreispostdirektion<br>Briefträgerbureau<br>Briefzollamt  | Vergrößerung des Postcheckbureaus, des Telegraphenbureaus und soweit möglich Vermietung an Private |
| "                                              | Briefversandbureau                                       | Vergrößerung des Postanweisungsbureaus, der Briefaufgabe und der Fachanlage                        |
| Zunftthaus z. Meise                            | Kreispostkontrolle<br>Zeitungsbureau<br>Untermieter      | Rückgabe an den Vermieter                                                                          |
| Hauptbahnhof . . .                             | Bahnpostbureau mit<br>Sammelplatz und Hof                | Rückgabe an die SBB, welche diese Räume selber benötigen                                           |
| Eilgutgebäude . . .                            | Transitbureau mit Hof und<br>Verladeplatz<br>Postzollamt | idem                                                                                               |
| Seidengasse Nr. 11<br>und Gerbergasse<br>Nr. 1 | Filiale 2, Seidengasse                                   | Rückgabe an den Vermieter                                                                          |
| Stadthausquai<br>Nrn. 11 und 13                | Einige Bureaux des Haupt-<br>telegraphenamtes            | idem                                                                                               |

**XIII. Kosten.** Die Sihlpostanlage wird der Postverwaltung vorerst eine finanzielle Mehrbelastung bringen. Aus den umfangreichen baulichen Anlagen erwachsen erhebliche Ausgaben für Verzinsung, Abschreibung und Unterhalt, insbesondere durch die neu hinzukommenden Einrichtungen, wie Postbahnhof, Bahnsteig-Tunnel mit Aufzügen, Verbindungsbahn nach der Filiale Bahnhof, Bahnsteig-Überdachungen. Andererseits werden verschiedene Mietzinse wegfallen.

Die neue Organisation wird sodann nach Ineinanderrechnung von Mehr- und Minderbedarf auch eine reine Personaleinsparung von etwa 30 Arbeitskräften ermöglichen. Mit zunehmendem Verkehr werden sich die Einsparungen durch die neuen Anlagen noch günstiger gestalten, so dass die hohen Anschaffungskosten sich mit der Zeit auch wirtschaftlich lohnen dürften, abgesehen von den übrigen durch sie zu erreichenden Vorteilen.

Die Anlagekosten der Sihlpost sind wie folgt veranschlagt:

**A. Hochbauten und Umgebungsarbeiten:**

Hauptbau Fr. 5,130,000.

Hiervon 69 % zu Lasten der Post . Fr. 3,540,000

|                                     |           |               |
|-------------------------------------|-----------|---------------|
| Vorstudien, Pläne, Bauleitung, Bau- |           |               |
| aufsicht, Unvorhergesehenes . . .   | „ 214,000 | Fr. 3,754,000 |

|                                     |             |  |
|-------------------------------------|-------------|--|
| Anbauten und überdachte Hofflächen. | Fr. 775,000 |  |
|-------------------------------------|-------------|--|

|                        |           |  |
|------------------------|-----------|--|
| Nebengebäude . . . . . | „ 330,000 |  |
|------------------------|-----------|--|

|                             |           |  |
|-----------------------------|-----------|--|
| Umgebungsarbeiten . . . . . | „ 140,000 |  |
|-----------------------------|-----------|--|

|                                     |          |             |
|-------------------------------------|----------|-------------|
| Vorstudien, Pläne, Bauleitung, Bau- |          |             |
| aufsicht, Unvorhergesehenes . . .   | „ 75,000 | „ 1,320,000 |

**B. Inneneinrichtungen:**

|                    |             |  |
|--------------------|-------------|--|
| Mobiliar . . . . . | Fr. 200,000 |  |
|--------------------|-------------|--|

|                               |             |             |
|-------------------------------|-------------|-------------|
| Mechanische Anlagen . . . . . | „ 1,170,000 | „ 1,370,000 |
|-------------------------------|-------------|-------------|

**C. Übrige Anlagen:**

|                       |             |  |
|-----------------------|-------------|--|
| Postbahnhof . . . . . | Fr. 522,000 |  |
|-----------------------|-------------|--|

|                                                                                                                                                                               |           |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--|
| Anteil am Tunnel unter den Geleisen<br>des Personenbahnhofes 41 laufende<br>Meter zu Lasten der Post allein<br>und 110 laufende Meter Post- und<br>Bahngemeinschaft . . . . . | „ 368,000 |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--|

|                                                                          |           |  |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|--|
| Anteil an der Überdachung der Gepäck-<br>perrons im Personenbahnhof 70 % | „ 285,000 |  |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|--|

|                                                                         |           |  |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|--|
| Untergrundtransportanlage zwischen<br>Sihlpost und Bahnhoffiliale . . . | „ 280,000 |  |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|--|

|                                    |           |             |
|------------------------------------|-----------|-------------|
| Beitrag an die neue Sihlbrücke . . | „ 152,000 | „ 1,607,000 |
|------------------------------------|-----------|-------------|

|          |               |
|----------|---------------|
| Zusammen | Fr. 8,051,000 |
|----------|---------------|

Auf Grund dieser Anlagewerte berechnen sich die jährlichen Betriebskosten. Hierbei ist ein Geldzins von 5% eingesetzt und angenommen, dass die Abschreibung der Inneneinrichtung in 20 Jahren durchzuführen sei. Für das Hauptgebäude ist die Abschreibung in 50 Jahren auf Dreiviertel des ursprünglichen Erstellungswertes, für alle andern Bauten und Anlagen in 40 Jahren vollständige Abschreibung vorgesehen. Die Verzinsung und Amortisation sind in Form von Annuitäten in Rechnung gestellt. Dazu kommen Beträge für Unterhalt, Brandversicherung, Heizung, Beleuchtung und Reinigung. Auf dieser Grundlage werden sich die Jahreskosten belaufen:

|                                            |     |                    |
|--------------------------------------------|-----|--------------------|
| a. für das Hauptgebäude . . . . .          | auf | Fr. 103,000        |
| b. für Anbauten und Nebengebäude . . . . . | "   | " 92,000           |
| c. für Inneneinrichtungen . . . . .        | "   | " 157,000          |
| d. für die übrigen Anlagen . . . . .       | "   | " 129,000          |
| e. für den Bodenzins . . . . .             | "   | " 85,000           |
|                                            |     | <u>Fr. 566,000</u> |

Diesen Mehrausgaben können aber folgende Einsparungen und Mehreinnahmen gegenübergestellt werden:

|                                                           |                    |
|-----------------------------------------------------------|--------------------|
| 1. Einsparungen an Personal, 30 Arbeitskräfte zu Fr. 5700 | Fr. 171,000        |
| 2. Autodienst, Minderausgaben . . . . .                   | " 40,000           |
| 3. Fächervermehrung, Mehreinnahmen . . . . .              | " 36,000           |
| 4. Mietzins der Zollverwaltung . . . . .                  | " 38,000           |
| 5. Mietzinseinsparungen:                                  |                    |
| Bahnpostbureau . . . . .                                  | Fr. 23,000         |
| Transitbureau . . . . .                                   | " 20,000           |
| Zunftthaus zur Meise . . . . .                            | " 11,000           |
| Garage . . . . .                                          | " 7,000            |
| Metropol . . . . .                                        | " 11,000           |
| Mietwert der verfügbar werdenden Räume                    |                    |
| der Hauptpost . . . . .                                   | " 50,000           |
| Teil des Mietzinses der Filiale Seidengasse . . . . .     | " 23,000           |
|                                                           | <u>Fr. 149,000</u> |
| Zusammen                                                  | <u>Fr. 434,000</u> |

Die reinen jährlichen Mehrkosten sind demnach für den Anfang auf rund Fr. 132,000 zu veranschlagen. Mit steigendem Verkehr wird sich das Verhältnis jedoch, besonders dank der Leistungsfähigkeit der Anlage und verhältnismässig geringerem Personalbedarf, wesentlich verbessern.

XIV. Expertise. Wichtigkeit und Bedeutung der zu lösenden Bau- und Organisationsaufgaben liessen es geboten erscheinen, die geplanten Lösungen durch ausländische Fachmänner überprüfen und begutachten zu lassen. Als Experten konnten die Herren Ingenieur J. Burty, Chefingenieur in Paris, Baurat Kasten von der Oberpostdirektion Berlin

und Postdirektor T. Wennqvist von Göteborg gewonnen werden. Sie studierten die Verhältnisse an Ort und Stelle sehr eingehend und beantworteten eine Reihe von Fragen, worunter als Schlussfrage die, ob die Aufgabe nicht auch durch eine kleinere, weniger kostspielige Anlage in zweckmässiger Weise gelöst werden könnte. Sie verneinten diese Frage und stimmten in ihrem Gutachten dem Projekt in allen wesentlichen Punkten zu, nämlich in der dringenden Notwendigkeit einer Neuordnung, in der Wahl und Verteilung des Geländes, in den baulichen und technischen Vorkehrungen und in der vorgesehenen Betriebsorganisation.

\* \* \*

Unter der Voraussetzung, dass mit dem Bau im Frühjahr 1927 begonnen werden kann, wird die Anlage voraussichtlich im Laufe des Jahres 1930 in Betrieb genommen werden können.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen ersuchen wir Sie, dem nachstehenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss Ihre Genehmigung erteilen zu wollen.

Wir benützen den Anlass, um Sie unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. September 1926.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

In Vertretung:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

---

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluss**

betreffend

**die Errichtung eines Dienstgebäudes beim Hauptbahnhof in Zürich  
für Post, Zoll und Bundesbahnen.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 7. September 1926,

beschliesst:

1. Für die Errichtung eines Dienstgebäudes beim Hauptbahnhof in Zürich für Post, Zoll und Bundesbahnen wird ein Kredit von Fr. 8,051,000 bewilligt.
  2. Dieser Beschluss tritt als nicht allgemein verbindlicher Natur sofort in Kraft.
  3. Der Bundesrat ist mit dessen Vollziehung beauftragt.
-

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Errichtung eines Dienstgebäudes beim Hauptbahnhof in Zürich für Post, Zoll und Bundesbahnen. (Vom 7. September 1926.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1926             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 37               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | 2128             |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 15.09.1926       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 433-452          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 029 819       |

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.