

Zeitschrift: Technische Mitteilungen / Schweizerische Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe = Bulletin technique / Entreprise des postes, téléphones et télégraphes suisses = Bollettino tecnico / Azienda delle poste, dei telefoni e dei telegrafi svizzeri

Herausgeber: Schweizerische Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe

Band: 46 (1968)

Heft: 6

Artikel: Die Schanzenpost in betrieblicher und organisatorischer Sicht = La Schanzenpost, son importance dans l'organisation du service

Autor: Sturzenegger, Hans / Reist, Otto

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-875651>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

1. Die Schanzenpost in betrieblicher und organisatorischer Sicht

La Schanzenpost, son importance dans l'organisation du service

Hans STURZENEGGER und Otto REIST, Bern

656.816.13(494)

Zusammenfassung. Das Postzentrum Schanzenpost in Bern ist gegenwärtig der grösste Bau der PTT. Nach allgemeinen Ausführungen über die betrieblich-organisatorische Bedeutung derartiger Zentren ist im vorliegenden Artikel beschrieben, welche Anforderungen im konkreten Fall vom Betrieb her an das Gebäude zu stellen waren, wie die Schanzenpost im einzelnen gegliedert ist und welche betriebliche Funktion den einzelnen Teilen des Baukomplexes zukommt. Auch auf die Vorgeschiede, den Gang der Planung und die Zusammenarbeit mit den SBB wird kurz eingegangen.

Résumé. Le centre postal de la Schanzenpost, à Berne, est le plus grand ouvrage des PTT. Après des considérations générales sur l'importance technique et organique de pareils centres, l'article ci-après expose les exigences concrètes auxquelles doivent satisfaire les bâtiments de la Schanzenpost, leur structure et la fonction de leurs diverses parties dans l'exploitation. L'historique de cette construction, l'évolution des projets et la collaboration avec les CFF seront aussi effleurés.

La Schanzenpost dal punto di vista dell'esercizio e dell'organizzazione

Riassunto. Il centro postale della Schanzenpost a Berna è attualmente l'edificio più grande delle PTT. Dopo un'introduzione di carattere generale sull'importanza di simili centri dal punto di vista dell'esercizio e dell'organizzazione l'articolo espone le esigenze che l'esercizio impone dal lato pratico ad una tale costruzione, descrive la struttura della Schanzenpost stessa e spiega la funzione dei singoli complessi dell'edificio. Di sfuggita si fa inoltre accenno alla storia della costruzione, all'andamento della progettazione e alla collaborazione con le FFS.

Einleitung

Seit Anfang der dreissiger Jahre dieses Jahrhunderts die Sihlpost in Zürich als eines der damals modernsten Postzentren entstand, ist in der Schweiz bis zum Jahr 1960 für den Postbetrieb kein ähnlicher Grossbau mehr errichtet worden. Im Laufe der letzten Jahre sind nun zwei neue moderne Postgrossbauten erstellt und dem Betrieb übergeben worden: Lausanne-Gare und Bern-Schanzenpost. In der nachstehenden Darstellung soll auf das Postzentrum Bern-Schanzenpost näher eingetreten werden.

Nach verhältnismässig kurzer Bauzeit konnte die Schanzenpost ab Januar 1965 etappenweise bezogen werden. Die umfangreichen technischen Anlagen, die im Zeitpunkt des Einzugs der einzelnen Dienste mehrheitlich noch fehlten, sind mit Ausnahme jener für die Briefdienste – die Fertigstellung dieser Einrichtungen steht für den Herbst 1968 in Aussicht – inzwischen installiert und dem Betrieb übergeben worden.

In den nachstehenden Ausführungen sei dargelegt, welche Rolle einem Postzentrum wie der Schanzenpost Bern in postbetrieblicher Hinsicht zukommt und wie dieser Grossbau betriebsorganisatorisch gegliedert ist.

1. Die betrieblich-organisatorische Bedeutung eines Postzentrums

Der Aussenstehende sieht bei einem Postgebäude vor allem die Schalterhalle und den dahinterliegenden Büroraum. Er ist sich kaum bewusst, dass dies nur einen Ausschnitt aus der postalischen Tätigkeit darstellt. Das mag in frühern Jahrzehnten auch mit ein Grund gewesen sein, dass der Gestaltung der Schalterräume grösste Aufmerksamkeit geschenkt wurde: Die Post wollte nach aussen repräsentativ wirken, so dass man dann eben entsprechende Bauten mit mächtigen Hallen für die Bedienung der Kundschaft errichtete.

Introduction

Depuis la construction à Zurich, en 1930, de la Sihlpost, l'un des centres postaux les plus modernes de l'époque, aucun bâtiment postal comparable n'avait plus été édifié en Suisse. Ces dernières années, deux ouvrages aussi importants ont été exécutés: Lausanne-Gare et la Schanzenpost à Berne. Cette dernière fait l'objet de notre exposé.

Après une période de construction relativement brève, cet ouvrage a été occupé par étapes à partir de janvier 1965. Les installations techniques les plus importantes, dont la plupart manquaient encore au moment où les premiers services occupèrent leurs locaux, ont été établies et mises en service depuis lors, exception faite de celles pour les services des lettres, dont la mise en place devrait être achevée en automne 1968.

Nous exposons ci-après le rôle qui incombe pour l'exécution du service à un centre postal tel que celui de Berne-Schanzenpost et quelle est la structure de l'ensemble.

1. L'importance d'un centre postal quant à l'organisation du service

Dans un bâtiment postal, le public voit surtout le hall des guichets et les bureaux placés derrière. Il se rend à peine compte que ces locaux n'abritent qu'un secteur de l'activité postale. C'est peut-être l'un des motifs pour lesquels on a autrefois accordé le plus d'attention à l'aménagement de ces parties. Voulant se présenter avantageusement vers l'extérieur, la poste construisit des édifices d'une architecture appropriée, dotés de halls spacieux pour le service du public.

En comparaison, les services d'expédition et de distribution furent plutôt négligés. On n'aménageait que de modestes locaux pour le tri et la manutention des objets de correspondance ainsi que des colis à réexpédier et à distribuer, alors qu'il aurait fallu, précisément pour ces services, faire preuve de largeur de vues.

Die Versand- und Zustelldienste wurden demgegenüber in frühern Jahren eher stiefmütterlich behandelt. Man sah recht kümmerliche Räume für die Verarbeitung der umzuleitenden und zuzustellenden Brief- und Paketpostsendungen vor. Dabei ist es in Tat und Wahrheit so, dass gerade für diese Dienste weitsichtig und grosszügig geplant werden sollte.

Die Bahn ist bei weitem der wichtigste Transportführer für Postsendungen. Ihre bedeutenden Verkehrsknotenpunkte stellen deshalb auch für die Post die wichtigsten Umschlag- und Umleitplätze dar. Gleichzeitig sind sie aber auch die Nahtstellen für den Übergang auf den Strassen-transport. Die entsprechenden Postdienste sind in unmittelbarer Nähe der betreffenden Bahnhofgebäude oder vielfach in diesen selber untergebracht.

Der Verkehr in diesen eigentlichen Stützpunkten des Postbetriebes nahm im Laufe der Jahre ausserordentlich stark zu. Dies rührt nicht nur von der allgemeinen Zunahme des Verkehrs her, sondern ist ausserdem dadurch bedingt, dass wegen der immer grösser werdenden Geschwindigkeiten der Züge immer weniger Sendungen in den Bahnhöfen selber verarbeitet werden können und dafür den Umleitzentren zur Verarbeitung zugewiesen werden müssen. Zudem wirkt sich auf den Arbeitsanfall im Postzentrum die demographische und wirtschaftliche Entwicklung nicht nur eines einzigen Gemeinwesens, sondern die seiner Vororte und seines ganzen engern und weitem Einzugsgebiets aus.

Welche Tendenzen zeichnen sich nun innerhalb der heutigen Postorganisation ab? Hauptsächlich ist es der Zug zur Konzentration, der bedingt, dass leistungsfähige und möglichst grossräumig konzipierte Postzentren geschaffen werden müssen. Wenn man rationalisieren und das Personal sinnvoll einsetzen will, ist es erwünscht, die Verarbeitung der Postsendungen an einigen wichtigen Stützpunkten zusammenzufassen. Dies erlaubt, vermehrt direkte Bunde, direkte Säcke und direkte Wagen abzufertigen, so dass Umladeoperationen unterwegs wegfallen. Auch das neue Konzept der Bahnen für die Beförderung der sogenannten Schnellgüter – zu denen auch die Paketpost und die in Massen anfallende nichtdringliche Briefpost gehören – nötigen uns, die Lösung vermehrt in der angegebenen Richtung zu suchen. Dazu kommt weiter der Einsatz immer zahlreicherer Motorfahrzeuge. Zumindest die eigentliche Agglomeration und ein Teil des sonstigen engern Einzugsgebietes einer Stadt werden in naher Zukunft fast ausschliesslich mit Motorfahrzeugen zu bedienen sein. Motorfahrzeuge brauchen aber viel Platz für das Einstellen, den Unterhalt usw.

Die Tendenz zur Konzentration schafft im übrigen die Voraussetzungen zu möglichst ausgebauter Mechanisie-

Le chemin de fer est de loin le plus important moyen de transport des envois postaux. Les nœuds ferroviaires sont donc aussi les principaux centres de réexpédition de la poste et, simultanément, les points de jonction avec les transports routiers. Les services postaux prévus pour ces tâches se trouvent donc à proximité de la gare ou souvent dans la gare même.

A ces plaques tournantes du service postal, le trafic prit avec les années une extension extraordinaire. Elle provient non seulement de l'augmentation générale du nombre des envois, mais aussi de l'accélération des trains, qui ne permet plus de traiter autant d'envois dans les trains-poste mêmes, et oblige à en remettre en quantités toujours plus grandes aux centres de tri et de réexpédition. En outre, le volume de travail d'un centre postal dépend non seulement du développement démographique et économique de la ville même, mais aussi de la banlieue et des régions avoisinantes.

Quelles tendances se dessinent dans l'actuelle organisation postale? C'est surtout un mouvement vers la concentration, qui exige la création de centres postaux bien équipés et dont les locaux soient aussi spacieux que possible. La rationalisation du travail et l'emploi judicieux du personnel appellent la concentration du tri des envois à quelques points d'appui importants, ce qui permet de former plus de liasses, de sacs et de wagons directs et par là d'éviter des tris et des transbordements répétés. Le nouveau système envisagé par les chemins de fer pour le transport des «messengeries» – qui comprennent aussi les colis postaux ainsi que les objets de correspondance déposés en nombre et non urgents – nous contraint à chercher des solutions dans la direction précitée. L'emploi accru de véhicules à moteur renforce cette tendance. Dans un proche avenir, toute agglomération urbaine et une partie des localités avoisinantes seront desservies presque exclusivement par des véhicules à moteur. Or, ceux-ci exigent beaucoup de place pour le remisage, l'entretien, etc.

Par ailleurs, la tendance à la concentration crée les conditions voulues pour la mécanisation plus poussée du travail, laquelle demande à son tour la mise à disposition de locaux plus vastes.

Mais d'autres tâches incombent encore à un centre postal. Il y est joint autant que possible un office de dépôt, notamment pour les envois en nombre, et une installation de cases à serrure. La poste peut ainsi supprimer de nombreux transports routiers. Le service de distribution des exprès est important, lui aussi. Comme service central, le mieux est certainement de le loger au point de soudure entre les transports ferroviaires et routiers. De son côté, le service des voyageurs postaux, avec ses grands cars, ne saurait trouver ailleurs un meilleur emplacement.

zung der Arbeitsabläufe, was wiederum heisst, dass auch hierfür vermehrte Raumflächen zur Verfügung zu stellen sind.

Mit dem vorstehend Gesagten sind die Aufgaben eines Postzentrums aber nicht erschöpft. Wenn immer möglich, wird dem betreffenden Betrieb zudem ein Annahmeamt mit einer Massenannahme und einer Postfachabteilung angegliedert. Dadurch lassen sich für die Postdienste wesentliche Strassentransporte einsparen. Auch der Eilzustelldienst ist von Bedeutung. Standortmässig ist es eindeutig am besten, die Eilzustellung als zentralen Dienst am Nahtpunkt zwischen Bahn- und Strassentransport anzuordnen. Für den Postreiseverkehr mit seinen grossräumigen Personenwagen kommt überhaupt kein anderer Standort in Frage.

2. Die den Neubau eines zentralen Postbetriebsgebäudes Bern bedingenden Faktoren

2.1 Die Verkehrsentwicklung

Hinsichtlich der im vorangehenden Abschnitt aufgeführten Aufgabe des Umlads, der Umleitung und der Zustellung der Postsendungen spielt die Post am Bahnhof Bern eine ganz wesentliche Rolle. Die Agglomeration und das engere Einzugsgebiet sind stark bevölkert und wirtschaftlich entwickelt; dazu kommt die Bedienung der weiten, flächenmässig sehr ausgedehnten Region (Seeland, Mittelland, Schwarzenburgerland, Emmental, Oberland). Weiter gehen wichtige Reisepostlinien vom Bahnhof Bern aus. Besonders befruchtend für den Postverkehr ist naturgemäss auch die Tatsache, dass Bern als Hauptstadt der Schweiz und des grossen Kantons Bern das wichtigste Verwaltungszentrum des Landes darstellt. Aber auch Industrie, Gewerbe, Handel und Bankwesen sind von Bedeutung, obwohl hier die Entwicklung nicht so stürmisch verläuft wie in einzelnen andern Teilen unseres Landes. Über die Bevölkerungsentwicklung und die Verkehrsentwicklung in den einzelnen Sparten sowie über den Personal- und Fahrzeugbestand bei den Dienststellen in den frühern Gebäuden am Bahnhof geben die *Figuren 1* und *2* sowie die *Tabellen I-III* Aufschluss. (Als letztes Jahr ist jeweils 1959 vermerkt, mit dessen Zahlen die Notwendigkeit des Neubaus begründet wurde.)

In der Zeitspanne von 1930 bis 1959 entwickelte sich auch der Reisepostverkehr in ganz erstaunlicher Weise. Er zeigte folgendes Bild:

	1930	1959	Index (1930 = 100)
Anzahl Reisende	40 454	267 396	660
Anzahl Reisegepäckstücke	1 177	8 072	685

2. Les facteurs qui ont nécessité la construction d'un nouveau bâtiment central pour l'exploitation postale, à Berne

2.1 Le développement du trafic

En raison des tâches énumérées ci-dessus concernant le transbordement, la réexpédition et la distribution des envois, la poste joue un rôle important à la gare de Berne. L'agglomération et le territoire avoisinant sont très peuplés et ont une vie économique intense; à cela s'ajoute une vaste zone de desserte, embrassant le Seeland, le Mittelland, la région de Schwarzenbourg, l'Emmental et l'Oberland. D'importantes lignes postales de voyageurs partent de la gare de Berne. Le trafic postal se trouve particulièrement accru du fait que Berne, ville fédérale et chef-lieu d'un grand canton, est le centre administratif le plus important du pays. Mais l'industrie, les arts et métiers, le commerce, les banques y sont également très actifs, bien que l'évolution ne soit ici pas aussi rapide que dans quelques autres parties de la Suisse.

Les *figures 1 et 2* ainsi que les *tableaux I à III* renseignent sur le développement de la population et des diverses branches du trafic ainsi que sur l'effectif du personnel et des véhicules affectés aux services logés dans les anciens

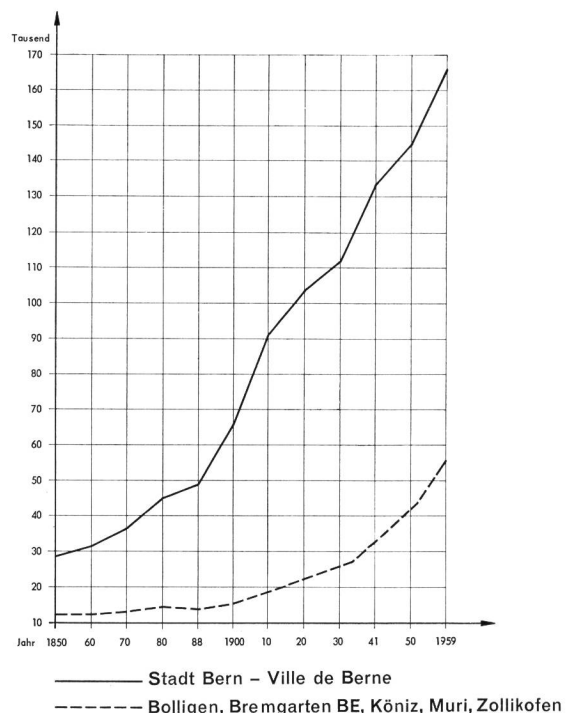


Fig. 1

Entwicklung der Wohnbevölkerung in der Stadt Bern und den angrenzenden Gemeinden 1850 - 1959
Développement de la population de résidence de la ville de Berne et des communes suburbaines 1850 - 1959

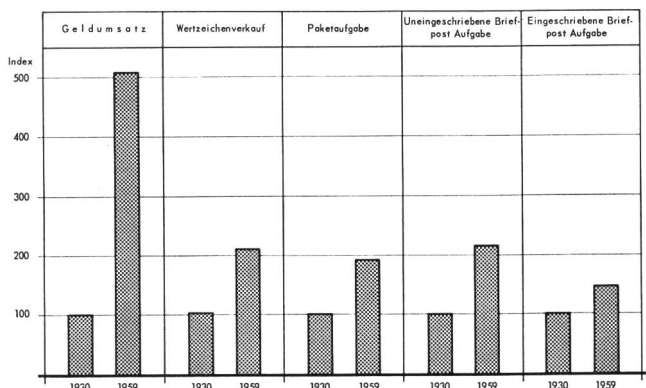


Fig. 2
Entwicklung des Postverkehrs in der Stadt Bern 1930 – 1959
Développement du trafic postal de la ville de Berne 1930 – 1959

Der Vollständigkeit halber sei ebenfalls der Verkehr des Checkamtes Bern erwähnt, da dieses (vgl. Abschnitte 2.2 und 2.3) von der Umorganisation ebenfalls betroffen worden ist:

	1930	1959	Index (1930 = 100)
Anzahl Rechnungsinhaber	7 808	28 047	359
Anzahl Aufträge	7 007 884	28 605 800	408

bâtiments attenants à la gare (la dernière année citée est 1959, dont les chiffres ont été invoqués pour justifier la nouvelle construction).

De 1930 à 1950, le service des voyageurs a aussi pris un essor étonnant, illustré par les chiffres suivants:

	1930	1959	Indice (1930 = 100)
Nombre des voyageurs	40 454	267 396	660
Nombre des bagages	1 177	8 072	685

Quant à l'office de chèques postaux de Berne, touché aussi par la réorganisation (voir les numéros 2.2 et 2.3), son trafic a été le suivant:

	1930	1959	Indice (1930 = 100)
Titulaires de comptes	7 808	28 047	359
Nombre des ordres	7 007 884	28 605 800	408

2.2 Les conditions architectoniques et d'exploitation avant le transfert

Il serait trop long de décrire les conditions dans les locaux occupés précédemment par les divers services. Relevons simplement qu'un manque de place manifeste régnait dans les quatre bâtiments à considérer (ancienne

Tabelle I **Entwicklung des Postverkehrs in Bern 1 und Bern 2 Transit**
Tableau I **Développement du trafic postal à Berne 1 et Berne 2 Transit**

Gesamtverkehr: Bern 1 Briefausgabe, Bern 1 Briefversand, Geldpostamt Bern, Bern 1 Annahme, Bern 1 Briefversand, Bern 1 Eilzustellung, Bahnpostamt Bern und Bern 2 Transit

Trafic total: Berne 1 distribution lettres, Berne 1 expédition lettres, Berne mandats, Berne 1 dépôt, Berne 1 expédition lettres, Berne 1 distribution exprès, Berne ambulants et Berne 2 Transit

	1930	1940	1950	1959	Zunahme	Index 1930 = 100
<i>Geldumsatz – Mouvement de fonds Fr.</i>	441,0 Mio.	600,0 Mio.	1412,3 Mio.	2029,3 Mio.	1588,3 Mio.	460
<i>Wertzeichenverkauf – Vente de timbres-poste Fr.</i>	3,6 Mio.	2,5 Mio.	4,7 Mio.	4,76 Mio.	1,1 Mio.	130
<i>Briefpost – Poste aux lettres</i>						
Aufgabe – Dépôt	26,1 Mio.	31,7 Mio.	43,7 Mio.	48,1 Mio.	22,0 Mio.	184
Zustellung – Distribution	nicht erhalten pas reçu	29,4 Mio.	34,1 Mio.*	22,1 Mio.*	*	
<i>Paketpost – Colis</i>						
Aufgabe – Dépôt	869 000	814 000	1 249 000	1 425 000	556 000	164
Zustellung – Distribution	1 180 000	1 034 000	1 566 000	1 773 000	593 000	150

* Dezentralisation Briefzustelldienst 1941, 1945 und 1952 (von Bern 1 Briefausgabe nach Bern 16 Burgernziel, Bern 22 Breitenrain und Bern 14 Mattenhof) – Décentralisation du service de distribution 1941, 1945 et 1952 (de Berne 1 distribution lettres à Berne 16 Burgernziel, Berne 22 Breitenrain et Berne 14 Mattenhof).

Tabelle II **Personalbestand**
Tableau II **Effectif du personnel**

Dienststelle Service ou office	1930			1959		
	Patentier- te Beamte Fonction- naires brevetés	Uniformierte Beamte Fonction- naires en uniforme	Total	Patentier- te Beamte Fonction- naires brevetés	Uniformierte Beamte Fonction- naires en uniforme	Total
Kreispostdirektion Direction d'arrondissement postal	35	4	39	46	5	51
Postcheckamt Office de chèques	52	9	61	109	18	127
Bern 1 Briefausgabe ¹ Berne 1 distribution lettres ¹	10	123	133	8	131	139 ¹
Bern 1 Briefversand Berne 1 expédition lettres	36	26	62	38	80	118
Annahmeämter Offices de dépôt	27	6	33	33	7	40
Bahnpostamt und Paketversand Ambulants et expédition colis	47	85	132	50	218	268
Paketausgabe mit Schlossfachanlage und Reisedienst Distribution colis avec cases postales et service des voyageurs	21	41	62	40	70	110
Bern 1 Eilzustellung ² Berne 1 distribution exprès ²	2	33	35 ²	2	45	47
Total			557			900

¹ Dezentralisation des Briefzustelldienstes Bern Breitenrain 1941, Bern Burgernziel 1945 und Bern Mattenhof 1952 – Décentralisation de la distribution des lettres, Berne Breitenrain 1941, Berne Burgernziel 1945 et Berne Mattenhof 1952.

² Personalbestand vom Jahre 1947 – Effectif de personnel en 1947.

Tabelle III **Zugeteilte Transportmittel**
Tableau III **Moyens de transport attribués**

Dienststelle Office	1930			1959		
	Motor- fahrzeuge Véhicules à moteur	andere Fahrzeuge autres véhicules	Total	Motor- fahrzeuge Véhicules à moteur	andere Fahrzeuge autres véhicules	Total
Bern 1 Briefausgabe Berne 1 distribution lettres	—	3	3	—	30	30
Bern 1 Briefversand Berne 1 expédition lettres	—	37	37	5	66	71
Bahnpostamt Ambulants	10	124	134	25	445	470
Bern 2 Transit Berne 2 Transit	7	10	17	24	89	113
Bern 1 Eilzustellung Berne 1 distribution exprès	2	6	8	12	45	57
Total			199			741

2.2 Die baulichen und betrieblichen Verhältnisse vor dem Umzug

Es würde zu weit führen, die Verhältnisse in den früher von den einzelnen Dienststellen belegten Räumen besonders beschreiben zu wollen. Es kann lediglich gesagt werden, dass in allen vier in Frage kommenden Gebäuden (alte Hauptpost, Kavalleriekaserne, Transitgebäude, Anbau zum Bahndienstgebäude zwischen Transitgebäude und Gleisen) eine stark ausgeprägte Raumnot herrschte. Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte hatte man zwar immer wieder Versuche unternommen, um die Raumverhältnisse zu sanieren, sei es durch Anbauten, durch Einschleiben von Zwischenstockwerken, durch ausgeklügelte Umstellungen usw. Aber man konnte wirklich nur die schlimmsten Löcher stopfen; die Verhältnisse als Ganzes blieben unbefriedigend. Der Posthof zum Beispiel war und blieb ein enger Schlauch, in dem sich der ganze Ortstransportdienst abwickelte. Aus ihm fuhren die Zustellfourgons weg und er hatte zudem den Massenaufgebern von Paketen für das Zufahren ihrer Lieferwagen zu dienen. Man wusste auch kaum, wo man nach beendetem Nachtdienst die mehr als 200 Umladwagen abstellen sollte. Die grossen Wagen der Reisepost mussten auf den stark befahrenen Strassen am Bollwerk und rund um die alte Hauptpost abgefertigt werden. Die Kleinautos des Eilzustelldienstes hatten das Trottoir bei der ehemaligen Kavalleriekaserne zu benutzen.

Über die vorhandenen Nutzflächen und den tatsächlichen Raumbedarf der verschiedenen Stellen orientiert *Figur 3*.

Es ist fast überflüssig zu sagen, dass es unter den obwaltenden Umständen kaum möglich war, rationell zu arbeiten. Der grosse Mangel an Raum erlaubte nicht, mechanische Anlagen einzurichten. Zudem wirkte sich auch die Zersplitterung der Dienste in jeder Hinsicht hemmend aus.

2.3 Vom Postbetrieb unabhängige Faktoren

Vorerst ist der Umbau des Personenbahnhof Bern zu nennen. Dieser hatte unmittelbare Auswirkungen auf die postalischen Belange. Um für die neuen Hochbauten der SBB Platz zu schaffen und das Gleisfeld im Bereiche der früheren Postbauten im nötigen Ausmass verbreitern zu können, zeigte es sich von Anfang an, dass die alte Kavalleriekaserne, das Transitgebäude und der Anbau des Bahndienstgebäudes zwischen Transitgebäude und den Gleisen zu weichen hatten. Während ursprünglich beabsichtigt war, für die im Transitgebäude untergebrachte Kreistelephondirektion Bern und die Wertzeichenverkaufsstelle PTT im Zusammenhang mit der Erstellung des neuen Verwaltungsgebäudes für die Generaldirektion PTT Raum zu gewinnen, musste für alle übrigen Dienste, also ausser den mit dem Bahndienst in unmittelbarem oder mittelbarem Zusammen-

hange stehenden (Postamt Bern, Postamt Bern, Postamt Bern, poste principale, caserne de cavalerie, bâtiment du transit, annexe au bâtiment de service des CFF entre le bâtiment du transit et les voies). Au cours des décennies écoulées, on avait toujours essayé d'améliorer la situation par la construction d'annexes, l'aménagement d'entresols, par d'adroites transpositions, etc. Mais on ne pouvait que combler les plus grosses lacunes; les conditions demeuraient difficiles dans leur ensemble. La cour postale derrière le bâtiment du transit, par exemple, était et demeurait un étranglement dans lequel devait se dérouler tout le service local de transmission (liaisons avec les succursales). C'est de cette cour que partaient aussi les fourgons de distribution des colis et elle était encore le point d'arrivée des fourgonnettes des expéditeurs de colis en nombre. Le service de nuit terminé, on ne savait plus où parquer quelque 200 chars de quai. Les autocars du service des voyageurs devaient prendre les voyageurs et les envois dans des rues

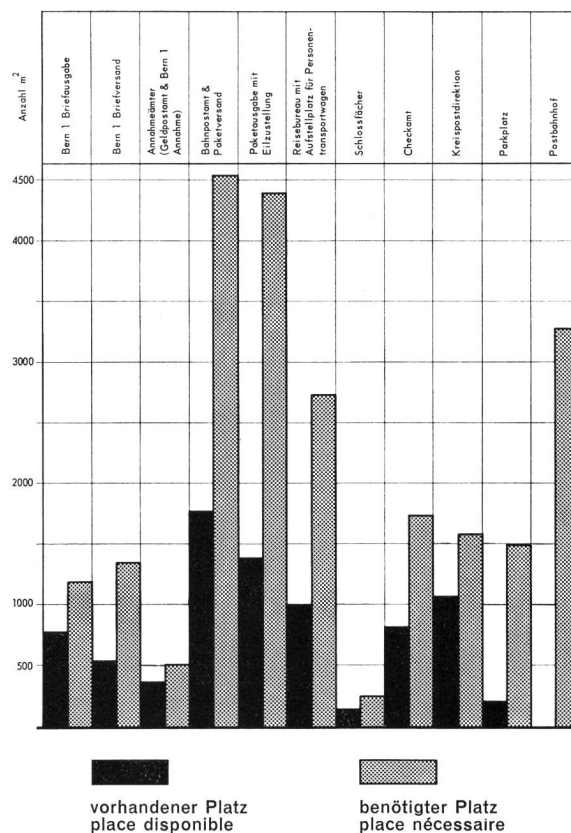


Fig. 3

Gegenüberstellung der vorhandenen Nutzfläche und des effektiven Raumbedarfes in den Betriebsämtern Bern 1 Hauptpost, Bern 2 Transit, Bahnpostamt Bern, Checkamt Bern und Kreispostdirektion Bern

Comparaison de la surface utile disponible et des besoins effectifs dans les offices d'exploitation de Berne 1 poste principale, Berne 2 transit, Berne ambulants, Berne chèques et direction d'arrondissement postal de Berne

hang stehenden Diensten, für Kreispostdirektion und Postcheckamt, neuer Raum geschaffen werden.

Auf der andern Seite sind die TT-Dienste zu nennen, die im alten Hauptpostgebäude immer mehr Platz beanspruchten. Für den Postdienst bedeutete das, dass auch für das Briefversand- und das Briefausgabeamt neue Unterkünfte beschafft werden mussten. Sobald die dortigen Verwaltungsdienste einmal in das neue Gebäude der Generaldirektion PTT umgezogen sind, wird die alte Hauptpost, mit Ausnahme eines Filialamtes für die Annahme von Postsendungen (Postamt Bern 2 Bollwerk), nur noch dem Fernmeldebetrieb dienen.

3. Der Gang der postbetrieblichen Planung in seinen Grundzügen

Aus dem Vorstehenden erhellt, dass sich eine Neugruppierung der bisher sehr zersplitterten Dienste des Postbetriebes und eine neue Konzeption der gesamten Postorganisation als notwendig erwiesen. Man suchte eine Gesamtlösung, die betriebsorganisatorisch und wirtschaftlich als Optimum angesprochen werden konnte. Als wesentliche Bedingungen wurden gestellt:

- Die neue Hauptpost soll zentral gelegen sein, damit sie möglichst vielen Postbenützern dienen kann; die Zugänge sind so zu gestalten, dass auch der motorisierte Postkunde ohne Schwierigkeiten zur Post gelangen kann.
- Die verschiedenen Dienstabteilungen sind so anzuordnen und jede für sich so zu gestalten, dass ein klarer und übersichtlicher Betriebsablauf möglich wird und sich auch ein zweckmässiges Verbindungssystem aufbauen lässt.
- Die Verbindung der bahngelunden Dienste, also in erster Linie der Versanddienste, aber auch der Zustelldienste, mit den zu beladenden und zu entladenden Bahnpost- und Bahnwagen soll leicht, sicher und mit einem Minimum an Zeitaufwand möglich sein.
- Die Verkehrsabwicklung für die immer mehr zunehmenden Motorfahrzeuge der Post rund um den Gebäudekomplex ist einwandfrei zu gestalten; die Fahrzeuge des Reisepostdienstes, des Orts-Transportdienstes, der Paketzustellung, der Eilzustellung und der Briefkastenleerung sollen ohne Schwierigkeiten zu- und wegfahren können.

Nun musste vor allem dahin gewirkt werden, dass im Rahmen der Gesamtplanung für den Bahnhof Bern der Post die Möglichkeit geboten wurde, die vorgenannten Grundsätze zu verwirklichen. Die SBB räumten den PTT ein Baurecht über den Gleisanlagen östlich der Schanzenstrasse zur Erstellung eines Reiterbaus und der Postreise-station und zudem ein solches für den Bau der notwendigen

très animées, au Bollwerk et aux alentours de la poste principale. Les fourgonnettes pour la distribution des ex-près stationnaient sur le trottoir près de l'ancienne caserne de cavalerie.

La *figure 3* indique les surfaces utiles qui étaient à la disposition des divers services et les besoins effectifs de ces derniers.

Il est évident qu'un travail rationnel n'était guère possible dans de telles conditions. Le manque de place ne permettait pas d'aménager des installations mécaniques. La dispersion des services était en outre une entrave générale.

2.3 Facteurs étrangers au service postal

Mentionnons d'abord la transformation de la gare des voyageurs de Berne, avec ses effets immédiats sur le service postal. Pour procurer la place nécessaire aux nouveaux bâtiments des CFF et élargir suffisamment l'aire des voies à proximité des anciennes constructions postales, on reconnut dès le début qu'il fallait éliminer l'ancienne caserne de cavalerie, le bâtiment du transit et l'annexe au bâtiment de service des CFF entre le transit et les voies. Si l'on pensait au début que l'édification du grand bâtiment administratif projeté pour la direction générale des PTT permettrait de trouver la place voulue pour la direction d'arrondissement des téléphones et le service philatélique des PTT, logés jusqu'ici dans le bâtiment du transit, il fallait en revanche créer de nouveaux locaux pour tous les autres services, c'est-à-dire non seulement pour les services en rapport plus ou moins direct avec le chemin de fer, mais aussi pour la direction d'arrondissement postal et l'office des chèques postaux.

Mentionnons, d'autre part, les services TT qui, pour les raisons connues, occupent toujours plus de place dans l'actuelle poste principale. Pour la poste, cela signifiait que les offices d'expédition et de distribution des lettres devaient être logés ailleurs. Dès qu'on aura transféré les services administratifs, l'ancienne poste principale sera un véritable bâtiment des TT, n'abritant plus qu'une succursale postale pour le dépôt d'envois (office de Berne 2 Bollwerk).

3. L'élaboration des projets; points principaux

Il se révéla dès lors nécessaire de regrouper les services disséminés de l'exploitation postale et de remanier l'organisation de l'ensemble. On chercha une solution globale, qui pût être considérée comme la meilleure du point de vue de l'organisation du service et de l'efficacité. Les principales conditions à remplir étaient les suivantes:

- La nouvelle poste principale doit se trouver dans une situation centrale afin de pouvoir être utilisée par le plus

Posttunnels ein. Weiter übernahmen sie es, die zusätzlich erforderlichen Liegenschaften im Gebiet der Bogenschützenstrasse und westlich der Schanzenstrasse auf Rechnung der PTT zu beschaffen; ausserdem traten sie eine ihnen gehörende Liegenschaft an der Schanzenstrasse und einen Streifen auf Bahngelände an die PTT ab.

4. Raumaufteilung und Betriebsorganisation in den einzelnen Gebäuden

4.1 Bürogebäude

Der erste Stock ist zum grössten Teil für das Postzollamt bestimmt. Im zweiten Geschoss und dem diesem vorgelagerten Bau auf der Platte sind die Aufenthalts-, Lese- und Ruhezimmer des Postpersonals sowie das Personalrestaurant untergebracht. Der Essraum dieses Verpflegungsdienstes umfasst 280 Sitzplätze. Das dritte, das vierte und das fünfte Geschoss werden vom Postcheckamt eingenommen. Mit den in enger Beziehung stehenden Auswahlschaltern des Annahmeamtes ist diese Dienststelle durch eine leistungsfähige Rohrpostanlage verbunden. Im sechsten und im siebenten Stockwerk ist die Kreispostdirektion Bern untergebracht, während das Dachgeschoss vier Dienstwohnungen aufweist. Unter sich sind die Geschosse des Bürotraktes durch zwei Treppenhäuser, fünf Personellifte sowie einen Warenlift verbunden. Ein zusätzlicher Warenaufzug ist ausschliesslich für die Warenlieferung nach dem Personalrestaurant beziehungsweise dessen Keller bestimmt. Mit dem Querbau ist das Bürohaus auf der Ebene des ersten Geschosses durch einen innern Durchgang verbunden.

4.2 Annahmeamt

In diesem Gebäude sind zur Hauptsache die mit dem Publikum in direktem Kontakt stehenden Dienste untergebracht.

Von der Bogenschützenstrasse führt eine Zufahrt nach der im Erdgeschoss untergebrachten *Massenannahme*. An den zehn Schaltern können die in grosser Zahl anfallenden Pakete, Zeitungen und Zeitschriften sowie Massensendungen von Briefpostgegenständen aufgeliefert werden. Die gleiche Schalteranlage dient ausserdem der Auslieferung der Pakete an Grosseempfänger (Fach-Paketausgabe). Die Zufahrt zur Massenannahme ist so gestaltet, dass die Fahrzeuge der Postkunden bis an die Schalter heranfahren können. Das an diesen aufgelieferte Postgut wird mit Förderbändern (Pakete und Zeitungssäcke) beziehungsweise mit einer Hängebahn (Briefpost) direkt zu den Versandstellen geleitet. Eine Hebebühne auf dem Vorplatz der Massenannahme erlaubt, ohne Schwierigkeiten Behälter zu übernehmen. Das eigentliche *Annahmeamt* mit

grand nombre possible d'usagers; les accès doivent permettre aussi aux clients motorisés d'y accéder facilement.

- Les différentes sections du service doivent être disposées et ordonnées chacune pour soi de façon à assurer un déroulement optimal du travail et l'aménagement de liaisons appropriées.
- Les services en relation étroite avec le chemin de fer, donc les services d'expédition et aussi de distribution, doivent disposer de liaisons faciles, sûres et rapides avec les wagons-poste et autres wagons transportant du courrier postal.
- La circulation des véhicules à moteur de la poste, dont le nombre va croissant, doit pouvoir être réglée de façon impeccable aux alentours de l'ensemble des bâtiments postaux; les véhicules du service des voyageurs, du service local de transmission, de la distribution des colis et des exprès ainsi que pour la levée des boîtes aux lettres doivent pouvoir arriver et repartir sans difficultés.

Il fallut donc chercher avant tout à réaliser ces principes dans le cadre du plan d'ensemble élaboré pour la nouvelle gare de Berne. Les CFF accordèrent aux PTT un droit de superficie au-dessus des voies, à l'est de la Schanzenstrasse, pour l'édification du bâtiment transversal et de la station d'automobiles postales, et au-dessous des voies pour les tunnels postaux. Les CFF se chargèrent au surplus d'acquiescer pour le compte de la poste les immeubles encore nécessaires à la Bogenschützenstrasse et à l'ouest de la Schanzenpost; ils cédèrent en outre aux PTT un immeuble qui leur appartenait à la Schanzenstrasse et une bande de terrain le long des voies.

4. Disposition des locaux et organisation du service dans les nouveaux bâtiments

4.1 Bâtiment administratif

Le premier étage est en majeure partie destiné à l'office de douane-poste. Au deuxième étage et dans le bâtiment situé devant cet étage, sur la plate-forme, se trouvent les salles de lecture et de repos du personnel postal, ainsi que la cuisine et le réfectoire, comptant 280 places assises. Les troisième, quatrième et cinquième étages sont occupés par l'office de chèques postaux, relié par un système de tubes pneumatiques aux guichets des paiements de l'office de dépôt. Les sixième et septième étages sont réservés à la direction d'arrondissement postal de Berne, alors que l'attique (huitième étage) abrite quatre logements de service. Les étages du bâtiment administratif sont reliés entre eux par deux cages d'escalier, cinq ascenseurs et un monte-charge. Un autre monte-charge relie le réfectoire aux caves. Le bâtiment administratif est, au niveau du premier étage, relié au bâtiment transversal par un passage intérieur.

27 Schaltern und einer Schlossfächanlage von 1752 Fächern ist ein Stockwerk höher angeordnet. Vom Bubenbergplatz her können diese Dienste über eine Rolltreppe, von der Bogenschützenstrasse durch Treppen, von der Rampe aus über die Passerelle und von der Schanzenstrasse her ebenerdig erreicht werden. Die Schalter des Annahmeamtes sind auf zwei Sektoren aufgeteilt. Hinter der grossen Schalterhalle, längs der Bogenschützenstrasse, befinden sich die *Geldpostabteilung* mit vier Auszahlkabinen, die Paket- und Briefschalter, ein besonderer Empfangsraum für Postkunden sowie ein *Auskunfts- und Telegraphenschalter*. In der anschliessenden kleinen Halle, auf der Ostseite des Geschosses, befinden sich die Dringlichschalter sowie die Schalter für postlagernde und für die Ausgabe der zur Abholung gemeldeten Postsendungen. In der hintersten Partie der Halle sind die Schlossfächer untergebracht. Wie im Erdgeschoss, werden auch bei den Paket-, Brief- und Dringlichschaltern die aufgelieferten Postsendungen den Versanddiensten laufend auf mechanischem Wege zugeleitet.

4.3 Querbau

Im Querbau sind alle bahngelundenen Dienste (Bahnpstamt, Paketversand, Paketausgabe, Eilzustellung, Briefversand und Briefausgabe) untergebracht. Die einzigartige Konstruktion dieses Betriebstraktes als Reiterbau über den Gleisen schaffte die Möglichkeit, mit allen Perrons des Personenbahnhofs durch moderne Aufzüge direkte Verbindungen herzustellen. Die Perronaufzüge des Reiterbaus führen bis in einen Quertunnel unter den Gleisen. Dieser sogenannte Post-Quertunnel West ist seinerseits durch einen 4,5 m breiten Längstunnel mit einem im Ostsektor des Personenbahnhofs gelegenen weitem Quertunnel verbunden, von dem aus ebenfalls auf jeden Perron ein Lift führt. Mit den beiden Verbindungstunneln zwischen dem Post-Quertunnel Ost und der ebenfalls unterirdischen Station SZB weist das Tunnelnetz der Post eine Länge von 448 m auf. Dank dieser unterirdischen Verkehrswege wird jedes Überqueren der Gleise vermieden und damit eine rasche und gefahrenfreie Vermittlung der Postladungen ermöglicht. Die 6 m breiten Quertunnels dienen ausserdem zur Parkierung der vorübergehend nicht im Einsatz stehenden Postumladwagen, damit diese nicht auf den Personenperrons abgestellt werden müssen. Der Post-Quertunnel Ost sowie die entsprechenden Aufzüge konnten parallel dem Baufortschritt schon längere Zeit vor dem provisorischen Bezug der Räume im Querbau in Betrieb genommen werden.

Im Paket- und Sackstückversand sowie in der Paketausgabe sind umfangreiche mechanische Verteilanlagen installiert. Diese technischen Einrichtungen entlasten die

4.2 Office de dépôt

Dans cette partie du bâtiment se trouvent principalement les services qui sont en contact direct avec le public.

Il est possible d'accéder directement de la Bogenschützenstrasse au *dépôt des envois en nombre*, logé au rez-de-chaussée. Dix guichets sont à disposition pour le dépôt de colis, journaux, périodiques et objets de correspondance en nombre. En outre, les maisons recevant beaucoup de colis peuvent aussi y retirer leurs envois (livraison des colis adressés aux cases). La voie d'accès est conçue de façon à permettre aux usagers d'amener leur véhicule jusqu'aux guichets. Les envois en nombre déposés aux guichets sont acheminés directement sur les services d'expédition au moyen de rubans transporteurs (colis et sacs de journaux) ou d'un transporteur aérien (objets de correspondance). Un élévateur à plate-forme, situé sur l'avant-place du dépôt des envois en nombre, permet de déposer aussi les envois dans des containers. *L'office de dépôt* proprement dit, avec 27 guichets et une installation de 1752 cases à serrure, se trouve un étage au-dessus. On y accède par un escalier roulant depuis la place Bubenberg, par des escaliers depuis la Bogenschützenstrasse, par une passerelle depuis la rampe et de plain-pied depuis la Schanzenstrasse. Les guichets de l'office de dépôt sont répartis en deux secteurs. Derrière le vaste hall des guichets, parallèle à la Bogenschützenstrasse, se trouvent *l'office des mandats* avec quatre cabines pour guichets de paiement, les guichets pour colis et objets de correspondance, un local de réception pour les usagers, ainsi qu'un *guichet des renseignements et du télégraphe*. Dans le petit vestibule adjacent, sur le côté est, sont installés le guichet pour envois urgents, le guichet de la poste restante et le guichet pour la remise des envois avisés pour retrait. Les cases à serrure sont aménagées tout au fond du hall. Comme au rez-de-chaussée, les colis, les objets de correspondance et les envois urgents déposés aux guichets sont transmis au fur et à mesure aux services d'expédition mécaniquement.

4.3 Bâtiment transversal

Le bâtiment transversal abrite tous les services liés étroitement au chemin de fer (office d'ambulants, expédition et distribution des colis, distribution des exprès, expédition et distribution des lettres). Grâce à sa situation à cheval sur les voies et à de modernes ascenseurs, le bâtiment transversal communique directement avec tous les quais de la gare des voyageurs. Les ascenseurs conduisent jusqu'à un tunnel transversal construit sous les voies. Ce tunnel postal transversal, dit tunnel Ouest, est lui-même relié par un tunnel longitudinal de 4,5 m de largeur à un second tunnel transversal, situé dans le secteur est de la gare des voyageurs et relié lui aussi à chaque quai par un ascenseur. Avec les deux liaisons entre le tunnel Est et la station,

Bediensteten weitgehend von schweren Verrichtungen und gestatten auch, den zunehmenden Paketverkehr mit möglichst wenig Personal zu bewältigen. Die Verteilanlagen lassen sich dem wechselnden Verkehrsanfall anpassen, das heisst bei schwächerem Verkehr sind entsprechend weniger Bedienungskräfte einzusetzen. Ausser der bei der Massenannahme und im Annahmeamt aufgelieferten Paketpost werden diesen Verteilanlagen auch die mit den Bahnpostwagen sowie mit den Filialautos eintreffenden Pakete laufend durch Förderbänder zugeführt.

Die Förderstrassen werden von einer zentralen Kommandostelle aus gesteuert. Dieser Stelle obliegt die Überwachung und Lenkung des gesamten mit den Paketverteilanlagen in Zusammenhang stehenden Betriebes. Wichtige Betriebsteile, wie Postbahnhof, Filialrampe und Massenannahme, die nicht mehr im Blickfeld der Kommandostelle liegen, können mit Hilfe einer Industrie-Fernsehanlage überblickt werden. Für die Übermittlung von Weisungen und Meldungen stehen ausser den normalen Telephoneinrichtungen noch Lautsprecher-, Gegensprech-, Signal- und drahtlose Personensuchanlagen zur Verfügung.

Für den Transport von Briefpostsäcken wird gegenwärtig im Zusammenhang mit der Montage der Förder- und Verteilanlagen für die Briefdienste eine besondere Sackhängebahn und für die Übermittlung des Briefpostgutes sowie der Päckchen eine vollautomatische Behälter-Hängebahn installiert.

Der Posthof, der zur Aufstellung der Zustellfourgons dient, liegt im östlichen Teil des Querbaus direkt neben der Paketausgabe. Diese Anordnung schafft optimale Verbindungen zwischen den Betriebsräumen und den zu beladenden Fahrzeugen.

Den nördlichen Abschluss der Paketämter bildet die Rampe für die Transportfourgons des Filialdienstes. An dieser Rampe können gleichzeitig 12 Transportfourgons anlegen. Es besteht aber die Möglichkeit, die Zahl dieser Anlegeplätze später auf 18 zu erhöhen.

Im zweiten Geschoss des Querbaus sind die Briefämter (Briefversand und Briefausgabe) untergebracht. Für diese Dienste sind die Montagearbeiten für die Fördereinrichtungen sowie einer mechanischen Briefsortieranlage modernster Konstruktion gegenwärtig im Gang. Die Inbetriebnahme dieser Anlagen steht auf 1. Oktober 1968 in Aussicht.

4.4 Postbahnhof

Der westlich der Schanzenstrasse gelegene Postbahnhof dient der Vereinfachung des Paketumschlages. Hier werden die direkten Paketwagen sowie alle Bahnpostwagen mit zwei und mehr Stunden Umschlagzeit entladen beziehungsweise beladen. Alle in Bern durchgehenden Bahnpostwagen

souterraine elle aussi, du SZB, les tunnels postaux mesurent 448 m de long. Ils permettent d'éviter toute traversée des voies et d'assurer sans risque la transmission rapide des chargements postaux. Les tunnels transversaux de 6 m de largeur servent exclusivement au parcage des chariots de transbordement temporairement non utilisés, afin qu'on ne doive pas les laisser sur les quais. Le tunnel postal Est ainsi que les ascenseurs correspondants ont pu être mis en service au cours des travaux, donc longtemps avant l'utilisation provisoire des locaux du bâtiment transversal.

Des installations de tri spéciales sont prévues aux offices d'expédition des colis en sac et hors sac et à l'office de distribution des colis. Elles contribuent à décharger les agents de travaux pénibles et permettront aussi de faire face au trafic croissant avec un minimum de personnel. Ces installations de tri peuvent être adaptées aux fluctuations du trafic et, lorsque celui-ci est faible, être desservies par un personnel réduit d'autant. Outre les colis déposés en nombre ou à l'office de dépôt, sont aussi acheminés au fur et à mesure sur ces installations de tri, au moyen de rubans transporteurs, les colis arrivant par wagons-poste ou par les fourgons desservant les succursales.

Les rubans transporteurs sont mis en marche d'un poste de commande central, qui surveille et dirige toute l'installation et les opérations connexes. D'importantes branches de service, telles que la gare postale et l'office de dépôt pour envois en nombre, qui ne se trouvent pas dans le champ visuel du poste de commande, seront surveillés par télévision.

Les ordres et les renseignements pourront être transmis par des installations téléphoniques normales, ainsi que par des installations de haut-parleurs, d'intercommunication, de signalisation et de recherche de personnes.

Un transporteur aérien spécial est en cours d'installation pour le transport des sacs de lettres et un transporteur aérien à plateaux, complètement automatique, pour la transmission des objets de correspondance et des petits paquets.

La cour postale, où stationnent les fourgons de distribution, se trouve dans la partie est du bâtiment transversal, à côté de l'office de distribution des colis. Cette disposition permet d'excellentes liaisons entre ces locaux et les véhicules à charger.

L'extrémité nord des offices d'expédition et de distribution des colis sert de rampe de chargement pour les fourgons desservant les succursales. Douze fourgons peuvent y stationner simultanément. Leur nombre pourra même être porté à dix-huit.

Les offices d'expédition et de distribution des lettres sont logés au deuxième étage du bâtiment transversal. On monte actuellement, en plus des transporteurs mécaniques usuels,

mit weniger als zwei Stunden Aufenthalt werden also nach wie vor im Personenbahnhof bedient. Der Postbahnhof umfasst vier Gleise mit einer Gesamtlänge von 417 m. Auf ihnen lassen sich gleichzeitig 23 Bahnpostwagen aufstellen. Im Postbahnhof liegen die Bahnsteige um so viel höher als die Gleise, dass die Einsatzrollwagen, das heisst die Rollbehälter, mit denen das Postgut bestimmten Städten (Zürich, Lausanne) übermittelt wird, von der Verladeebene (Perron) aus ohne Hilfsmittel à niveau in die Bahnpostwagen geschoben werden können. Mit besonderen Bandförderern werden die nicht sperrigen Stücke sowie die Paketsäcke direkt zum Paketversand oder zur Paketausgabe geleitet. Ein Umlad auf Karren ist beim Auslad der Bahnpostwagen somit nur noch für sperrige Sendungen nötig. Sie werden mit einem Karrenlift oder mit einem über eine Rampe führenden Kettenförderer nach dem zwei Geschosse höher gelegenen Paketversand befördert. Diese beiden Fördereinrichtungen dienen in der Gegenrichtung zum Transport der mit versandbarem Postgut beladenen Karren nach dem Postbahnhof.

Eine besondere Vorrichtung dient zum direkten Beladen einzelner Bahnpostwagen. Sie ermöglicht dem Betrieb, bestimmte Paketausscheidungen von der Verteilstelle aus mit Förderband und verstellbarer Auslaufrutsche direkt in den gewünschten Bahnpostwagen zu leiten.

Zur Befriedigung dringender Raumbedürfnisse der PTT-Betriebe und zur Schaffung zusätzlicher Raumreserven für die in der Schanzenpost untergebrachten Betriebsdienste wurde über dem Postbahnhof ein Überbau erstellt. Das Plattengeschoss dieses Traktes (Grundfläche 2872 m²) wird gemäss Raumplanung auf weite Sicht später einmal den heute im Querbau untergebrachten Eilzustelldienst aufzunehmen haben. Dieses Geschoss wurde vorderhand für 15 Jahre an eine private Unternehmung vermietet. Drei der vier Büroggeschosse beherbergen heute Dienste der Generaldirektion PTT und im vierten Obergeschoss hat als Mieterin die Schweizerische Depeschagentur Einzug gehalten.

4.5 Postreisesstation

Die Station des Postreisedienstes, die heute erst zum Teil und nur provisorisch ausgebaut ist, befindet sich auf der Platte östlich des Querbaus. Im Endausbau wird es möglich sein, hier gleichzeitig 18 Postautos aufzustellen. Im Gegensatz zu den Filial- und Zustellfourgons, denen für die Zu- und Wegfahrten auch die Rampen Schanzenstrasse-Querbau und Bogenschützenstrasse-Platte zur Verfügung stehen, fahren die Postautos ausschliesslich über die Stadtbachstrasse beziehungsweise über die Ostzufahrt zur Parkterrasse aus und ein. Durch diese neue Verkehrsordnung

une installation tout à fait moderne de tri des lettres. Ces installations seront probablement mises en service le 1^{er} octobre 1968.

4.4 Gare postale

La gare postale, située à l'ouest de la Schanzenstrasse, simplifie la manutention des colis. Y sont déchargés et chargés les wagons directs de colis, ainsi que tous les wagons-poste ayant deux heures de battement ou plus. Tous les wagons-poste transitant par Berne sans s'y arrêter au moins deux heures doivent donc, comme par le passé, être desservis à la gare des voyageurs.

La gare postale comprend quatre voies, d'une longueur totale de 417 m. 23 wagons peuvent y stationner simultanément. Les quais de la gare postale sont, par rapport aux voies, à une hauteur telle que les chariots transportables au moyen desquels les envois postaux sont expédiés vers certaines villes (Zurich, Lausanne) peuvent être chargés dans les ambulants à niveau et sans engins spéciaux. Les colis non fragiles et non encombrants, ainsi que les sacs de colis, sont amenés directement à l'expédition ou à la distribution des colis au moyen de rubans transporteurs spéciaux. Lors du déchargement des wagons-poste, seuls les envois fragiles ou encombrants devront encore être transbordés par chars. Pour parvenir à l'expédition des colis située deux étages au-dessus, ces chars empruntent un monte-charge ou sont tirés sur une rampe par un transporteur à chaîne. Ces deux installations servent, en sens inverse, à amener à la gare postale les chars chargés d'envois prêts à être expédiés.

Un dispositif spécial est prévu pour charger directement certains wagons-poste. Il permettra, à l'aide d'un ruban transporteur et de glissoires mobiles, de diriger les colis directement de la place de tri dans le wagon-poste voulu.

Afin de satisfaire les besoins urgents en locaux de l'entreprise des PTT et de créer des possibilités d'agrandissement pour les services d'exploitation de la Schanzenpost, un bâtiment surplombant la gare postale a été construit. Selon le programme des locaux établi à long terme, la plate-forme de ce bâtiment (superficie 2872 m²) recevra plus tard le service de distribution des exprès logé actuellement dans le bâtiment transversal. Elle est louée en attendant à une entreprise privée. Trois des quatre étages abritent en ce moment des services de la direction générale; le quatrième étage est loué à l'Agence télégraphique suisse.

4.5 Station des automobiles postales

La station du service des voyageurs, qui n'est encore aménagée qu'en partie et provisoirement, se trouve sur la plate-forme, à l'est du bâtiment transversal. Une fois qu'elle sera terminée, 18 cars pourront y stationner simultanément. Contrairement aux fourgons de distribution ou desservant

lassen sich die am stärksten belasteten Strassen des Berner Stadtzentrums weitgehend vom Postauto-Reiseverkehr entlasten. Für das Reisebüro und die Amtsräume des Aufsichtsbüros, Abfertigungs- und Fahrpersonals wird ein besonderes einstöckiges Gebäude in unmittelbarer Nähe der Abfertigungsplätze erstellt.

5. Schlussbetrachtungen

Aus betrieblicher und organisatorischer Sicht darf zusammenfassend gewiss erwähnt werden, dass der Grossbau Schanzenpost die in ihn gesetzten Hoffnungen erfüllen wird. Die neue Hauptpost Bern ist zentral gelegen, der innerbetriebliche Ablauf ist systematisch aufgebaut. Die Verbindungen der bahngelundenen Dienste zu den Bahnsteigen sind zweckmässig gestaltet. Ein Postbahnhof entlastet die Perrons. Der motorisierte Verkehr, mit klarer Scheidung zwischen dem privaten und dem Postverkehr, lässt sich flüssend abwickeln.

Obwohl die verschiedenen Dienstabteilungen nahe beieinander angeordnet sind, besteht eine klare Trennung zwischen den einzelnen Dienstgruppen: Annahmedienst mit seinem grossen Publikumsverkehr auf der Seite Bogenschützenstrasse, Versand- und Zustelldienste im Querbau, eigentliche Bürodienste und Wohlfahrtsräume im Bürogebäude, Postreisestation auf der Platte über den Gleisen, Postbahnhof westlich der Schanzenstrasse.

Dem Betrachter erscheinen vielleicht einzelne Räume überdimensioniert; man muss aber in die Zukunft blicken und bedenken, dass ein solches Bauwerk bis ins nächste Jahrhundert hinein seinen Dienst tun soll.

Die Räume im Untergeschoss, die zusammenhängend unter dem Bürogebäude, dem Annahmeamt, der Bogenschützenstrasse und dem Postbahnhof angeordnet sind, wurden im vorangehenden Kapitel, da mit dem Postbetrieb nicht in unmittelbarem Zusammenhang stehend, nicht besonders erwähnt. Sie enthalten ausgedehnte Einstellräume, Räume für den Betriebsschutz, Werkstätten, Maschinenanlagen, Heizung, die Transformatorstation und anderes mehr. Auch diese Dienste sind notwendig und wichtig, damit die Postdienste ihre Aufgabe zu erfüllen in der Lage sind.

les succursales, lesquels disposent aussi des rampes Schanzenstrasse – bâtiment transversal et Bogenschützenstrasse – plate-forme, les cars postaux entrent et sortent exclusivement par la Stadtbachstrasse ou par la voie d'accès est.

Ainsi, ils peuvent presque toujours éviter les rues les plus chargées du centre de la ville, où la circulation se trouve allégée d'autant. A proximité des places de départ des cars sera construit un bâtiment d'un étage pour le bureau de voyage et les locaux du personnel de surveillance, d'expédition et de conduite.

5. Considérations finales

En résumé, il est certainement permis de dire que le grand ensemble de la Schanzenpost, du point de vue de l'exploitation et de l'organisation, remplira les espoirs mis en lui. La nouvelle poste principale de Berne est dans une situation centrale, et le travail y est organisé rationnellement. Pour les services liés au chemin de fer, les voies d'accès aux quais sont judicieusement conçues. Une gare postale décharge les quais. Le trafic automobile privé est nettement séparé du trafic postal et tous deux peuvent se dérouler avec fluidité.

Bien que les différents services soient proches les uns des autres, ils ont chacun leur emplacement défini: office de dépôt avec grosse circulation du public du côté de la Bogenschützenstrasse, services d'expédition et de distribution dans le bâtiment transversal, services de bureau proprement dits et locaux de confort et d'utilité pour le personnel dans le bâtiment administratif, station des automobiles postales sur la plate-forme au-dessus des voies et gare postale à l'ouest de la Schanzenstrasse.

A première vue, certains locaux peuvent paraître bien vastes; il faut toutefois considérer l'avenir et songer que ces constructions devront encore servir au début du siècle prochain.

Les locaux du sous-sol, qui forment un ensemble disposé sous le bâtiment administratif, l'office de dépôt, la Bogenschützenstrasse et la gare postale, n'ont pas été mentionnés spécialement dans les lignes ci-dessus, car ils sont en dehors des opérations postales proprement dites. Le sous-sol contient des garages étendus, des abris antiaériens, des ateliers, des machines, le chauffage, la station de transformation, etc., qui sont des compléments indispensables de l'exploitation postale.