

**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 Bauten = Les bâtiments

**Autor:** Wiederkehr, M.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-875652>

### **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:** 03.05.2026

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

## 2. Die Bauten Les bâtiments

Max WIEDERKEHR, Bern

656.816.13(494)

*Zusammenfassung. Nach längerer Planungszeit wurden in den Jahren 1961–1967 die Bauten des neuen Postzentrums Bern 1 errichtet. Östlich der neuen Schanzenbrücke überspannt der Reiterbau die Gleise der SBB. Warenaufzüge verbinden die Perrons mit den Postbetriebsräumen. An der unterkellerten Bogenschützenstrasse erheben sich das Annahmeamt und das siebengeschossige Bürogebäude. Auf der Bahnhofüberdeckung ist die Station für die Postautos vorgesehen. Westlich der Schanzenstrasse, am Rande des SBB-Gleisfeldes, liegt der Postbahnhof mit den Überbauten für die Betriebsreserve und die zusätzlichen Bürobedürfnisse. Unterirdische Verbindungen und ein Tunnelsystem verbinden die Postbetriebsbauten.*

*Résumé. Après une longue période de planification, on a construit de 1961 à 1967 les bâtiments du nouveau centre postal de Berne 1. A l'est du nouveau pont de la Schanze, un bâtiment transversal est édifié au-dessus des voies des CFF. Des monte-charge relie les quais aux locaux d'exploitation de la poste. A la Bogenschützenstrasse s'élèvent au-dessus d'excavations l'office de dépôt et le bâtiment administratif de sept étages. La station des automobiles postales est prévue sur la plate-forme construite au-dessus des voies. A l'ouest de la Schanzenstrasse, au bord des faisceaux de voies des CFF, se trouve la gare postale avec les constructions édifiées au-dessus en tant que locaux de réserve pour l'exploitation et locaux administratifs supplémentaires. Des communications souterraines et un système de tunnels relie entre eux les bâtiments et installations d'exploitation.*

### Gli edifici

*Riassunto. Dopo un lungo periodo di progettazione venne eretto, durante gli anni 1961–1967, il nuovo centro postale di Berna 1. A cavallo dell'impianto ferroviario delle FFS l'edificio costeggia a est la Schanzenbrücke. Montacarichi collegano i marciapiedi della stazione con i locali dell'esercizio postale. Presso gli scantinati sotto la Bogenschützenstrasse si erge l'atrio con gli sportelli postali e l'edificio di sette piani per gli uffici amministrativi. Sulla sopraelevazione della stazione ferroviaria è sistemata la stazione degli autobus postali. All'ovest della Schanzenstrasse, al margine dei binari delle FFS troviamo la stazione postale con le sovrastrutture riservate per il futuro sviluppo dell'esercizio e del fabbisogno di locali da adibire a uffici. Un sistema di collegamenti e di gallerie sotterranee unisce tra di loro gli edifici dell'esercizio postale.*

### 1. Einleitung

Die Begründung für den Bau von neuen Postanlagen in Bern wurde 1960 in einem Bericht an die Generaldirektion PTT unter anderem kurz und bündig wie folgt formuliert: «Die Notwendigkeit ist theoretisch durch die Verkehrszunahme und praktisch durch die misslichen Raumverhältnisse erwiesen.» So einfach und rasch vollzog sich die Verwirklichung der Neubauten natürlich nicht.

Verfolgt man die verschiedenen Stufen des Werdeganges der neuen Bauten der Schanzenpost und legt man besonderen Wert darauf, ein wenig hinter die Kulissen zu blicken, so darf man auf keinen Fall vergessen, dass die heute vorhandenen Postanlagen sozusagen nur im Zusammenhang mit der Bahnhof-Gesamtüberbauung betrachtet werden dürfen.

### 2. Die neuen Bahnhofsanlagen der SBB

Bern erhielt 1857 seine erste Bahnverbindung. Am heutigen Standort wurde ein Kopfbahnhof errichtet, der am 1. Mai 1860 dem Verkehr übergeben wurde. In den Jahren 1889–1892 wurde er dann in einen Durchgangsbahnhof umgebaut, um bessere Betriebsverhältnisse zu schaffen. Ein Gesamtprogramm zur Verbesserung ihrer Anlagen wurde durch die SBB in den dreissiger Jahren verwirklicht, wobei jedoch die Frage eines neuen Personenbahnhofs noch ungelöst blieb und durch den zweiten Weltkrieg Verzögerungen erlitt. 1942 waren die SBB in der Lage, ein Gesamtprojekt für die Erstellung eines neuen Personenbahnhofs am alten Standort den zuständigen Instanzen zur Genehmigung vorzulegen. Dieses Projekt wurde in der Folge heftig bekämpft, dann 1946/47 nochmals überarbeitet und

### 1. Introduction

Les motifs invoqués en 1960 dans un rapport à la direction générale des PTT concernant la nécessité de construire de nouveaux bâtiments postaux à Berne peuvent être résumés comme il suit: augmentation constante du trafic et conditions de locaux déplorables.

Quelque pertinents que fussent ces deux motifs, il est toutefois bien évident que leur influence n'a pas été déterminante pour la construction de la Schanzenpost! En revanche, quiconque étudie tant soit peu l'historique de ces nouveaux bâtiments postaux a tôt fait de s'apercevoir qu'ils ne pouvaient prendre place que dans le cadre général des transformations apportées à la gare de Berne.

### 2. Les nouvelles installations de la gare CFF

Le rattachement de la ville de Berne au réseau ferroviaire remonte à 1857. Une gare en cul-de-sac, érigée au même emplacement que la gare actuelle, fut tout d'abord ouverte au trafic le 1<sup>er</sup> mai 1860; elle fut ensuite transformée en une gare de transit, durant les années 1889–1892, afin d'offrir de meilleures conditions d'exploitation. Bien qu'un programme général pour l'amélioration des installations ferroviaires fût réalisé au cours des années trente, la question d'une nouvelle gare de voyageurs ne fut toutefois pas encore résolue à cette occasion. Les premières années de la seconde guerre mondiale contribuèrent par ailleurs à retarder la solution de ce problème.

C'est en 1942 que les CFF purent présenter aux autorités compétentes, pour approbation, un projet d'ensemble concernant la nouvelle gare des voyageurs, à construire sur le même emplacement que l'ancienne. Ce projet fut vivement critiqué à l'époque; revu en 1946/47, il fut soumis à une ex-

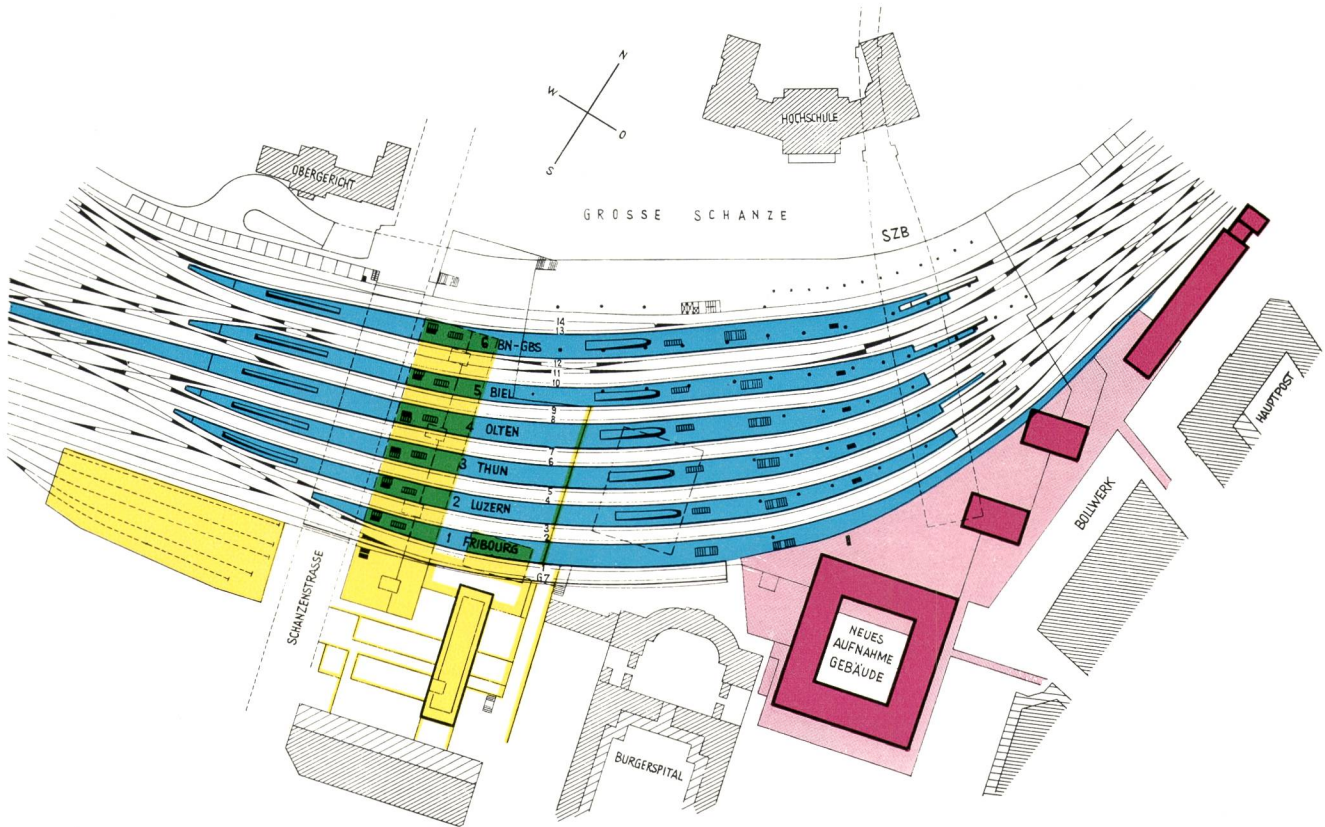


Fig. 4 ▲  
 Perron- und Gleisanlagen im neuen Personenbahnhof Bern. Gelb: Postanlagen  
 Quais et voies de la nouvelle gare aux voyageurs de Berne. En jaune: Installations postales

Fig. 5 ▼  
 Tunnelsystem unter den Gleisanlagen des neuen Personenbahnhofes Bern. Gelb: Posttunnels  
 Système de tunnels sous les voies de la nouvelle gare aux voyageurs de Berne. En jaune: tunnels postaux





Fig. 20  
Anschreibenanlage im  
Paketversand  
Installation de marquage  
à l'expédition des colis

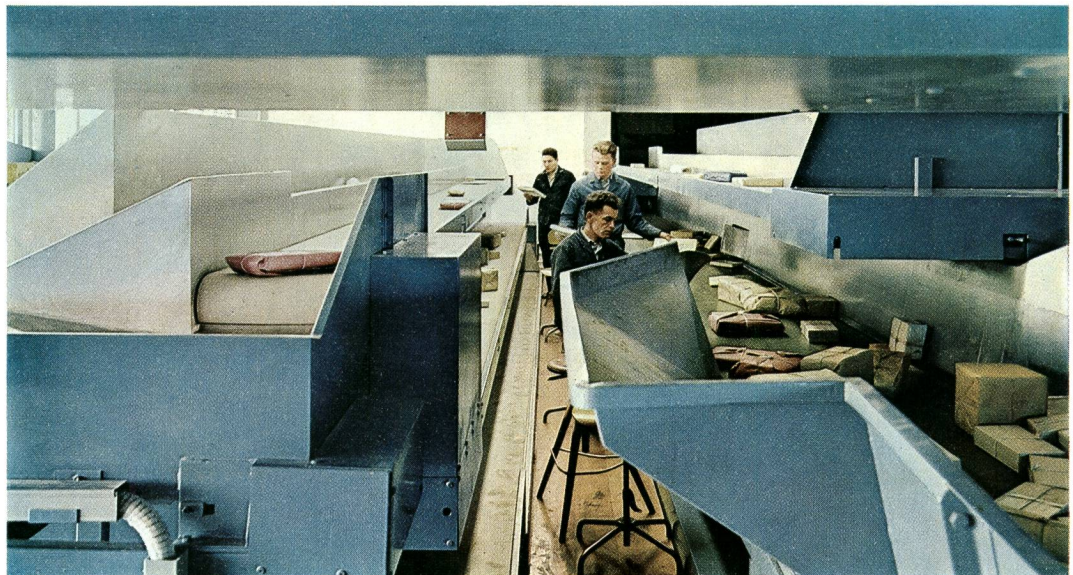


Fig. 25  
Verteilanlage des Sack-  
stückversandes  
Installation de tri des  
colis en sac



Fig. 39  
Zentrales Kommando-  
pult mit Betriebs-Fern-  
sehanlage  
Pupitre de commande  
central avec installation  
de télévision

einer Begutachtung durch Experten unterzogen. 1956/57 bestätigten Volksabstimmungen in Stadt und Kanton Bern die Ideen der SBB bezüglich der «Bahnhoffrage», so dass die Ausführung endlich in Angriff genommen werden konnte.

### 3. Die Planung und Vorprojektierung der neuen Postanlagen

Die Hochbauabteilung PTT begann mit Vorprojektierungsarbeiten für neue Postanlagen im Jahre 1942. Nachdem man erfolglos einen Umbau der alten PTT-Liegenschaften am Bollwerk sowie eine Neuüberbauung dieses Terrains eingehend geprüft und ebenfalls die Erstellung von Postbauten auf der Schützenmatte gründlich untersucht hatte, eröffnete die Bahnhof-Planung der SBB glücklicherweise einen Ausweg aus den allgemeinen Raum- und Planungssorgen. Die dadurch sich abzeichnende neue Möglichkeit einer Errichtung von Postbauten im Raume Bogenschützenstrasse-Schanzenbrücke führte somit zum ersten Vorprojekt der Hochbauorgane PTT. Diese Studie für ein Postbetriebsgebäude an der Bogenschützenstrasse und längs der Schanzenbrücke – also quer über das Gleisfeld der SBB – sowie einen Postbahnhof westlich der Schanzenbrücke bildete die Grundlage für alle weiteren Vorprojekte des umfangreichen PTT-Bauvorhabens (Fig. 4, S. 261). Die Diskussionen und der Meinungsstreit wegen der Bahnhofneubauten verzögerten die Planung der Postbauten ebenfalls. Durch die Gemeindeabstimmung vom Juli 1956 über die Bahnhofbaufrage wurde jedoch die Bahn frei für die intensive Weiterentwicklung der Pläne des Bahnhofneubaus und der Postbetriebsbauten. Von 1956–1958 arbeitete der Hochbaudienst PTT in enger Zusammenarbeit mit den Postbetriebsdiensten sechs Vorprojekte aus. Ein neues Raumprogramm wurde erarbeitet und eine Postreisestation zusätzlich gefordert. Im Juli 1958 wurde dann der *Direktion der eidgenössischen Bauten (D+B)* in Bern das der künftigen Projektierung dienende Vorprojekt der PTT für die Schanzenpost in zwei Varianten überwiesen, mit dem Auftrag, ein Botschaftsprojekt mit Kostenberechnung für die eidgenössischen Räte auszuarbeiten.

### 4. Die Projektierungsarbeiten

Die Direktion der eidgenössischen Bauten leitete im September 1958 die Projektierungsphase durch die Bildung einer siebenköpfigen Architektengemeinschaft ein, die sich im Laufe der Projektierungszeit auf vier anerkannte Privatarchitekten reduzierte. Drei Ingenieurbüros befassten sich mit den zum Teil sehr heiklen statischen Problemen.

Die nun beginnende Projektierungsarbeit bedeutete für alle Beteiligten eine äusserst schwierige Aufgabe.

pertise. En 1956/57, la manière de voir des CFF en ce qui concerne la nouvelle gare fut approuvée à l'occasion de deux consultations populaires, qui eurent lieu l'une dans la ville, l'autre dans le canton de Berne. L'exécution des travaux put dès lors commencer.

### 3. Le plan général d'aménagement des installations postales et l'élaboration de leur avant-projet

La division des bâtiments PTT commença l'élaboration de son avant-projet d'aménagement général des installations postales en 1942. Après avoir examiné en vain la possibilité de transformer les vieux bâtiments PTT du Bollwerk, voire de les démolir et de reconstruire sur ce même terrain, après avoir dû renoncer à la solution consistant à ériger des bâtiments postaux sur la Schützenmatte, elle trouva dans les projets élaborés par les CFF pour la transformation de la gare une heureuse issue à ses soucis de locaux et de planification. C'est ainsi que les possibilités entrevues pour la construction de bâtiments postaux dans l'espace situé entre la Bogenschützenstrasse et le pont de la Schanze conduisirent à l'élaboration du premier avant-projet de la division des bâtiments PTT. En fait, cette première étude pour la construction d'un bâtiment d'exploitation à la Bogenschützenstrasse et le long du pont de la Schanze – donc par-dessus les voies des CFF – ainsi que d'une gare postale à l'ouest de ce pont constitua la base de tous les avant-projets élaborés par la suite pour la Schanzenpost. (fig. 4, p. 261). Peut-être convient-il de faire remarquer en passant que les discussions et les polémiques déclenchées par les projets de transformation de la gare CFF retardèrent dans une certaine mesure l'élaboration du plan général d'aménagement des bâtiments postaux. La consultation populaire qui eut lieu en juillet 1956 sur le plan communal à propos de la gare CFF donna enfin le feu vert définitif à un développement intensif des plans tant de la nouvelle gare que des bâtiments postaux. En étroite collaboration avec les organes responsables de l'exploitation postale, le service des bâtiments PTT élaborera six avant-projets de 1956 à 1958. Un nouveau programme des locaux fut notamment mis sur pied et une station pour les automobiles postales ajoutée au projet primitif. C'est ainsi qu'en juillet 1958, l'avant-projet des PTT pour la Schanzenpost fut remis en deux variantes à la direction des constructions fédérales à Berne; il incombait dès lors à celle-ci de mettre au point le projet final ainsi que d'élaborer le message à l'intention des chambres fédérales, avec établissement des devis y relatifs.

### 4. L'élaboration des plans définitifs

La direction des constructions fédérales ouvrit la phase de l'élaboration des plans définitifs en constituant un petit

Von allem Anfang an bestand als Begleiterscheinung ein unabdingbarer *Zeitdruck*. Dieser Mangel an Zeit rührte vom raschen Fortschreiten der SBB-Planung her, da nach dem Volksentscheid über die Bahnhof-Standortfrage die Bauorgane der SBB sehr rasch über taugliche Pläne verfügten und somit in die Lage versetzt waren, einen baldigen Baubeginn ins Auge zu fassen. Damit rückte auch der Abbruchtermin für die alten PTT-Bauten am Bollwerk, die den Bahnhofneubauten zu weichen hatten, in bedrohliche Nähe, so dass die Postneubauten unbedingt zu fördern waren. Dies bedeutete andererseits rascheste Bereitstellung von Botchaftsplänen und Kostenberechnungen für die Kreditvorlage sowie Einleitung der nötigen Liegenschaftserwerbe für die zu erstellenden PTT-Anlagen.

Eine intensive Projektierungsphase nahm nun ihren Anfang. Den Bauorganen wurde das Pflichtenheft eröffnet: der Postbetrieb verlangte die bauliche Sicherstellung einer rationellen Betriebsorganisation, die Sektion Posttechnik forderte ausreichenden Platz für die mechanische Postgutverarbeitung und die innerbetrieblichen Transportanlagen, die Automobilabteilung wünschte grosszügige Verkehrsflächen, und die Installationsdienste stellten ihre Ansprüche für klare Trasseeführungen. Zu diesen Grundforderungen der Bauplanung gesellten sich weitere Randbedingungen: keine Störung des Bahnbetriebes, Berücksichtigung des Baufortganges beim Bahnhofneubau, Einhaltung der Bauvorschriften, Rücksichtnahme auf Objekte des Natur- und Denkmalschutzes (Baumbestand und Burgerspital) sowie Erfüllung architektonisch-städtebaulicher Wünsche bezüglich Gliederung der bedeutenden Baumassen und Aussichtslage der grossen Schanze.

Da bei den weitreichenden Projektierungsarbeiten nicht auf bereits vorhandene Erfahrungen abgestellt werden konnte – die Postbetriebsbauten Lausanne 1 waren noch nicht so weit gediehen –, und um all den sich stellenden Problemen möglichst gerecht zu werden, wurden Koordinationsinstanzen gebildet, mit der Bestimmung, den allgemeinen Planungs- und Baufortgang zu erleichtern und Probleme von gemeinsamem Interesse besser lösen zu helfen. Eine PTT-interne Baukommission, bestehend aus den Betriebs- und Fachdiensten der PTT, der Direktion der eidgenössischen Bauten, den beauftragten Architekten und den Bauspezialisten, behandelte die jeweils anfallenden Probleme in spezieller, objektbezogener Weise. Eine zusätzliche Koordinationskommission, zusammengesetzt aus den Vertretern der SBB, der Stadt, des Kantons, der Anstösser, der PTT, der Eidgenössischen Baudirektion und der Architektengemeinschaft, nahm sich aller Fragen an, die situationsbedingter Natur und somit nur im Gesamtrahmen der Bahnhofüberbauung durch vermehrte Zusammenarbeit aller Beteiligten zu lösen waren.

groupe d'étude de sept architectes, qui se réduisit d'ailleurs à quatre au fur et à mesure de la progression des travaux. Trois bureaux d'ingénieurs se virent confier l'étude des problèmes statiques, parfois fort délicats. Pour tous les participants, ce travail d'élaboration des plans définitifs qui venait de débiter représentait une tâche tout particulièrement difficile.

Dès le début, le manque de temps se fit cruellement sentir. Il résultait en premier lieu de l'avance très rapide des travaux de planification relatifs à la transformation de la gare, étant donné que les CFF disposaient déjà de plans bien étudiés au lendemain même de la consultation populaire et qu'ils étaient par conséquent en mesure d'envisager le début des travaux de construction à brève échéance. D'autre part, le délai fixé pour la démolition des vieux bâtiments PTT du Bollwerk avançait inexorablement; il fallait donc sérieusement tout mettre en œuvre pour accélérer la construction des nouveaux bâtiments postaux. Cette situation exigeait en outre qu'un projet de message et les devis y relatifs fussent très rapidement disponibles; il s'agissait en effet de présenter sans tarder une demande aux chambres fédérales en vue d'obtenir le crédit d'ouvrage pour la construction des installations PTT et d'entreprendre les démarches nécessaires pour l'achat des biens-fonds.

C'est alors que les travaux de la planification définitive devinrent particulièrement intensifs. Le cahier des charges fut remis aux organes responsables de la construction: l'exploitation postale exigeait des locaux garantissant une organisation rationnelle du service, la section de la technique postale demandait une place suffisante pour le traitement mécanique des envois postaux ainsi que des installations de transport internes, la division des automobiles désirait disposer de larges surfaces pour assurer la fluidité du trafic routier et les services d'installation revendiquaient des tracés bien conçus. A ces directives principales s'ajoutaient encore quelques conditions marginales: aucune perturbation du trafic ferroviaire, prise en considération permanente de la poursuite des travaux relatifs à la nouvelle gare, application des prescriptions concernant la construction, protection de la nature et des monuments (important groupe de platanes et hôpital des Bourgeois), enfin considérations d'ordre architectural et d'urbanisme pour ce qui concerne la mise en harmonie de cet imposant volume de constructions avec les bâtiments en partie historiques des alentours et la sauvegarde de la vue offerte par la colline des Grands-Remparts.

Etant donné que ce travail d'aménagement général était sans précédent – la construction du centre postal de Lausanne 1 n'était pas encore assez avancée pour fournir des indications utiles – et qu'il convenait d'autre part de tenir compte dans la plus large mesure possible de toutes les données du problème, il se révéla bientôt nécessaire de cons-

Das Baubewilligungsverfahren wurde eingeleitet, als die Direktion der eidgenössischen Bauten am 28. März 1960 die Projektpläne den städtischen Behörden zur Plangenehmigung unterbreitete. Die Ende 1960 erteilte Baubewilligung erfolgte auf Grund von Sonderbauvorschriften, die durch eine Gemeindeabstimmung zuerst legalisiert werden mussten.

## 5. Die Baubotschaft

Zur Erlangung des erforderlichen Objektkredits ergingen zwei Kreditbegehren. Die eidgenössischen Räte bewilligten in einer Sammelbotschaft des Bundesrates vom 7. Januar 1958 einen Teilkredit von 5,050 Millionen Franken für die sofortige Erstellung der Posttunnelanlagen wie für die Kostenbeteiligung an den Bauten der Parkterrasse. Diese vorzeitige Kreditbewilligung war die Folge des raschen Voranschreitens der Tiefbauarbeiten bei den SBB-Anlagen, denen das Posttunnelsystem organisch eingegliedert werden musste (*Figur 5*, S. 261). Am 1. November 1960 legte der Bundesrat den eidg. Räten in einer Sonderbotschaft das eigentliche Kreditbegehren für die Schanzenpost von 55,5 Millionen Franken zur Genehmigung vor. Am 16. Dezember 1960 wurde durch die Zustimmung des Parlaments zur bundesrätlichen Baubotschaft die Bahn für die Verwirklichung der umfangreichen Postbetriebsbauten freigegeben.

Die Botschaftsvorbereitungen waren allseits sehr arbeitsintensiv; denn alle wichtigen Unterlagen mussten beschafft und verarbeitet werden, Projekt und Kostenvoranschlag hieb- und stichfest sein.

Das Botschaftsprojekt umfasste folgende Bauteile (*vgl. Figur 6*):

- a) das siebengeschossige Bürogebäude, quer zur Bogenschützenstrasse gestellt,
- b) das zweigeschossige Annahmeamt, längs der Bogenschützenstrasse,
- c) den Querbau (Reiterbau), zweigeschossig, längs der Schanzenbrücke, über die SBB-Gleise- und Perronanlagen gespannt,
- d) den Postbahnhof, westlich der Schanzenbrücke, am südlichen Rand der SBB-Gleise,
- e) die Postreisestation mit Abfertigungsgebäude auf der Gleis- und Perron-Überdachung, östlich der Postbetriebsbauten, an das geplante Einkaufszentrum auf der Platte über dem Personenbahnhof grenzend, und
- f) ausgedehnte unterirdische Räume und Tunnelbauten für Postzwecke (*vgl. Fig. 5*).

Die überbaute Fläche für die neuen PTT-Bauten beträgt 21606 m<sup>2</sup>, und der gesamte umbaute Raum umfasst 341000 m<sup>3</sup>. Bezogen auf den Preisstand des Septembers 1960 können folgende m<sup>3</sup>-Preise angenommen werden:

tituer quelques organes de coordination; ceux-ci avaient notamment pour tâche de faire progresser les travaux relatifs à l'aménagement général et ceux de construction, tout en demeurant à disposition pour aider à résoudre des problèmes d'intérêt général. Une Commission interne des PTT, spécialement constituée pour la question des bâtiments de la Schanzenpost, traita pour sa part tous les problèmes particuliers au fur et à mesure de leur apparition; cette Commission était représentative des services spécialisés et de l'exploitation des PTT, de la direction des constructions fédérales, des architectes responsables et des spécialistes de la construction. Une commission supplémentaire de coordination traita de toutes les questions relatives à l'urbanisme et au maintien de la circulation routière et du trafic ferroviaire pendant les travaux, questions qui ne pouvaient être résolues que dans le cadre général de la transformation de la gare et exigeaient par conséquent une étroite collaboration entre tous les intéressés; cette commission était composée de représentants des CFF, de la ville, du canton, des bordiers, des PTT, des constructions fédérales et du groupe d'étude comprenant les quatre architectes dont il a déjà été fait mention.

Les démarches en vue d'obtenir l'autorisation de construire furent entreprises le 28 mars 1960, c'est-à-dire le jour où la direction des constructions fédérales remit les plans de construction aux autorités communales pour approbation. Le permis de construire fut accordé à fin 1960, en vertu de prescriptions spéciales concernant la construction et devant encore être soumis à une consultation populaire dans la ville de Berne.

## 5. Le message concernant la construction

Deux demandes furent déposées en vue d'obtenir les crédits d'ouvrages nécessaires. Les chambres fédérales octroyèrent un premier crédit de 5,050 millions en adoptant le message collectif du 7 janvier 1958. Ce crédit anticipé, destiné à la construction immédiate du tunnel postal, comprenait aussi la quote-part aux frais de construction de la terrasse pour le parage des véhicules; son urgente nécessité résultait de l'avance rapide des travaux en cours pour les installations CFF, installations dans lesquelles devait s'intégrer le tunnel postal (*fig. 5*, p. 261). C'est le 1<sup>er</sup> novembre 1960 que le Conseil fédéral présenta aux chambres la demande de crédit proprement dite de 55,5 millions de francs pour la construction des bâtiments de la Schanzenpost. Les chambres ayant adopté ce message le 16 décembre 1960, les travaux de construction des bâtiments postaux d'exploitation à la gare de Berne allaient véritablement pouvoir commencer.

Il convient de relever ici que la préparation de ce message exigea de toutes parts un travail très intensif; il s'agissait

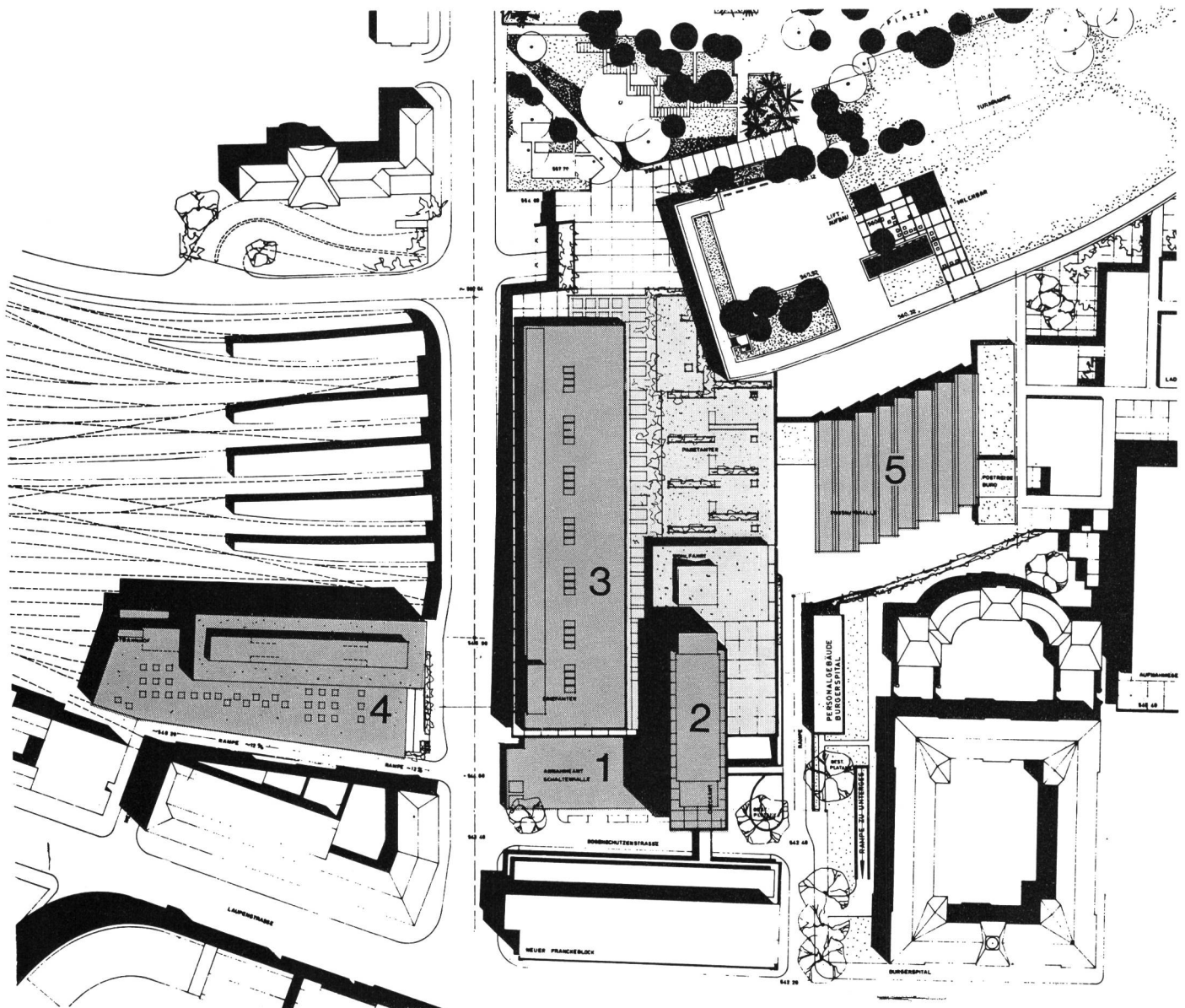


Fig. 6  
 Situationsplan der Bauten der Schanzenpost. 1 = Annahameamt, 2 = Verwaltungsgebäude, 3 = Paket- und Briefämter, 4 = Postbahnhof, 5 = Postreisestation.  
 Plan de situation des bâtiments de la Schanzenpost. 1 = Office de dépôt, 2 = Bâtiment administratif, 3 = Offices des colis et des lettres, 4 = Gare postale, 5 = Station des automobiles postales

- Fr. 200.—/m<sup>3</sup> Wohlfahrtsräume
- Fr. 175.—/m<sup>3</sup> Bürogebäude
- Fr. 160.—/m<sup>3</sup> Annahameamt und Läden
- Fr. 120.—/m<sup>3</sup> Querbau
- Fr. 110.—/m<sup>3</sup> Massenannahme
- Fr. 110.—/m<sup>3</sup> Untergeschosse Bogenschützenstrasse
- Fr. 105.—/m<sup>3</sup> Postbahnhof

In einer Sammelbotschaft vom 29. November 1963 wurde als letzter und zusätzlicher Schanzenpost-Bauakt der

en effet de réunir et de présenter toutes les pièces à l'appui importantes, afin que le projet et l'estimation des frais fussent inattaquables.

Le message mentionnait les constructions suivantes (fig. 6):

- a) le bâtiment administratif de sept étages, perpendiculaire à la Bogenschützenstrasse
- b) l'office de dépôt de deux étages sis à la Bogenschützenstrasse

Postbahnhof-Überbau, bestehend aus Betriebsgeschoss und vier Obergeschossen, den eidgenössischen Räten zur Bewilligung vorgelegt. Mit Bundesbeschluss vom 12. Juni 1964 wurde dieses nachträgliche Bauvorhaben im Betrage von 9,8 Millionen Franken gutgeheissen. Es ist für die Unterbringung der PTT-Verwaltungsdienste sowie als Raumreserve für die Postbetriebsdienste vorgesehen und ergänzt die PTT-Überbauung Schanzenpost.

## 6. Die Bauausführung

Die Oberleitung der Arbeiten lag in den Händen der Eidgenössischen Baudirektion. Als Baufachorgan hatte die Direktion der eidgenössischen Bauten die Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten sowie das Rechnungswesen und die Kreditkontrolle zu betreuen. Die Ausführungs- und Detailpläne sämtlicher Bauteile lieferte die Architektengemeinschaft, die bis zu acht Bauführer für die örtlichen Bauleitungsaufgaben einsetzen musste, da während der ganzen Bauzeit etwa 580 Unternehmungen für die umfangreichen Bauarbeiten beschäftigt wurden. Die statische Berechnung für die Ausführung der Eisenbeton- und Stahlkonstruktionen wurde selbstverständlich durch die seinerzeit mit der Projektierung betrauten Privatingenieure erstellt. Die Elektroplanung führten PTT-eigene Kräfte und ein bekanntes Ingenieurbüro durch, jene der Sanitär-, Heizungs- und Lüftungsinstallationen Spezialisten der Eidgenössischen Baudirektion in Zusammenarbeit mit privaten Fachleuten. Die post- und fördertechnischen Anlagen plante die Sektion Posttechnik der Generaldirektion PTT. Auch während der Bauausführung erfüllte die bereits erwähnte PTT-interne Baukommission sämtliche Koordinationsaufgaben.

Die Bauausführung begann am 15. Januar 1961 mit dem Abbruch der vorhandenen Gebäude an der Bogenschützenstrasse, nachdem andererseits der Neubau der Schanzenbrücke seine Vollendung erfahren hatte und diese nun besser den Forderungen des Strassen- wie des Bahnverkehrs gerecht wurde. Ende Oktober 1961 nahmen die Aushubarbeiten für die mächtige Baugrube (ca. 88 m x 70 m) ihren Anfang. Ungefähr  $\frac{1}{6}$  des gesamten Bauvolumens entfällt auf die unterirdischen Räume. Als wichtige Massnahme ist die Umleitung der Hauptkanalisation und des Stadtbaches zu erwähnen, denn beide Abwasserstränge durchquerten seinerzeit das Bauareal. Erst nach diesen vorbereitenden Tiefbauarbeiten war es möglich, mit den Betonarbeiten der Untergeschosse zu beginnen. Die Bauarbeiten für die Untergeschosse bewegten sich im üblichen zeitlichen Rahmen, wie gewohnt, etwas träger dahinfliegend. Die nördlich angrenzenden und ständig im Betrieb stehenden Gleisanlagen der SBB sowie die südlich der Bogenschützenstrasse gelegenen Nachbarliegenschaften

- c) le bâtiment transversal de deux étages au-dessus des voies CFF et longeant le pont de la Schanze
- d) la gare postale à l'ouest du pont de la Schanze, au sud des voies CFF
- e) la station des automobiles postales avec pavillon pour le départ des courses, à aménager sur la plate-forme, directement au-dessus des voies et des quais, contiguë à l'ouest au bâtiment transversal, à l'est au centre d'achat projeté
- f) les tunnels et les vastes locaux souterrains à l'usage de la poste (voir fig. 5).

Les nouveaux bâtiments PTT s'étendent sur une superficie de 21 606 m<sup>2</sup> et leur volume total atteint 431 000 m<sup>3</sup>. En se fondant sur l'indice des prix du mois de septembre 1960, il a été possible de prévoir les prix de revient suivants par m<sup>3</sup>:

- 200 fr.: locaux de confort et d'utilité
- 175 fr.: bâtiment administratif
- 160 fr.: office de dépôt et locaux loués à des tiers (boutiques, etc.)
- 120 fr.: bâtiment transversal
- 110 fr.: dépôt des envois en nombre
- 110 fr.: sous-sol à la Bogenschützenstrasse
- 105 fr.: gare postale.

La demande concernant la construction du dernier bâtiment de la Schanzenpost fut soumise pour approbation aux chambres fédérales dans le message collectif du 29 novembre 1963; il s'agissait d'édifier, sur la plate-forme de béton de la gare postale, une construction avec structure en acier, comprenant un étage pour l'exploitation, surmonté de quatre étages de bureaux. Le projet, portant sur une dépense de 9,8 millions de francs, fut adopté par décision du 12 juin 1964. Ce nouveau bâtiment a pour but d'abriter un certain nombre de services de la direction générale des PTT et d'offrir des locaux de réserve pour l'exploitation postale; il complète par conséquent l'ensemble des constructions constituant la Schanzenpost.

## 6. L'exécution des travaux de construction

C'est la direction des constructions fédérales qui devait avoir la haute main sur l'exécution des travaux; en tant que service spécialisé dans les questions relevant de la construction, elle était également tout indiquée pour procéder à la mise au concours et à l'adjudication des différents travaux, ainsi que pour tenir la comptabilité et exercer le contrôle des crédits. Les plans détaillés d'exécution furent

und die in der Südostecke des Baugeländes vorhandene, unter Naturschutz stehende Platanen-Baumgruppe erreichten erhöhte Sorgfalt bei der Bauausführung, verbunden mit entsprechenden Schutzmassnahmen.

Während die Unterkellerung der Bogenschützenstrasse, des Annahmeamtes wie des Bürogebäudes voranschritt und nachfolgend der Bau der oberirdischen Gebäudeteile begann, bereitete die SBB durch die Ausführung der Perron- und Geleiseüberdeckung des Personenbahnhofes die Basisplatte für die Postbetriebsbauten längs der Schanzenbrücke und die östlich gelegene Postreisestation vor (Fig. 7). Diese ausgedehnte, im weiteren Sinn als Brückenbauwerk zu verstehende Ingenieurkonstruktion, deren Erstellung den Bahnbetrieb nicht beeinträchtigen durfte, zeigt sich heute dem Bahnbenützer, von unten her betrachtet, ganz selbstverständlich als «Bahnhof-Dach» auf der gesamten Länge und Breite der Perronanlagen. Als Hohlkastenkonstruktion von 1,55 m Konstruktionshöhe im Scheitel und 2,30 m über den Stützen ruht diese ausgedehnte Eisenbetondecke auf geschmiedeten Vollstahl-Rundsäulen (St. 37) von 42...50 cm Durchmesser (Fig. 8). Die Stützenabstände betragen längs der Gleise 15...18 m und in der Querrichtung 17 m, so dass maximale Stützenlasten von nahezu 2000 t erwartet werden müssen.

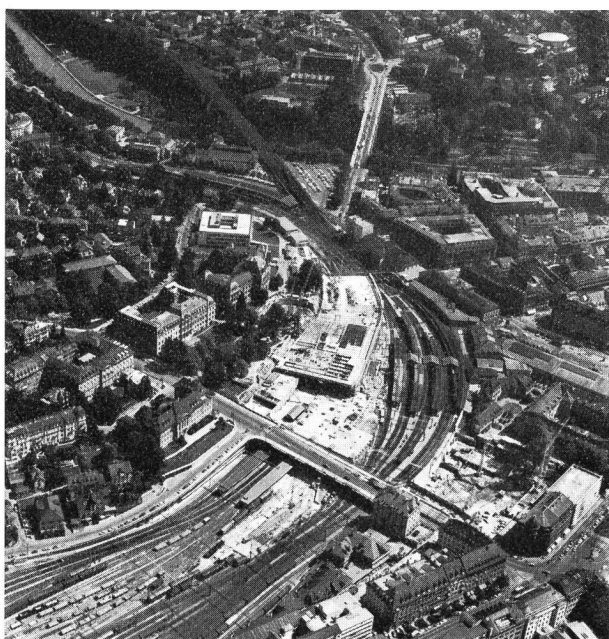


Fig. 7  
Flugaufnahme des Bahnhofs Bern. Bildmitte: Rohbau Parkterrace Grosse Schanze, rechts daneben alte Perronanlagen, rechts unten: die Baugrube der Schanzenpost  
Vue aérienne de la gare de Berne. Au milieu: Gros œuvre de la terrasse des Grands Remparts, à droite les anciens quais, à droite en bas les excavations pour la construction de la Schanzenpost

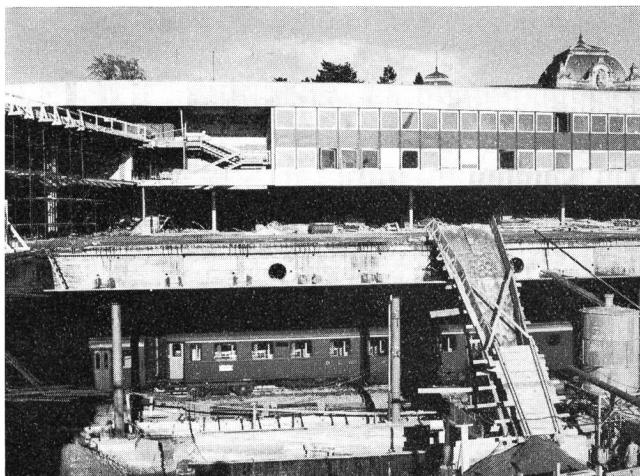


Fig. 8  
Bahnhofumbau. Oben Neubauten der Parkterrace Grosse Schanze. In der Bildmitte die Perronüberdachung («Postplatte») im Bau-stadium. Darunter die Gleisanlagen des Personenbahnhofs Bern  
Transformation de la gare. En haut nouvelles constructions de la terrasse des Grands Remparts. Au milieu plate-forme en voie de construction. Au-dessous les voies de la gare aux voyageurs de Berne

établis par le groupe d'étude des architectes; celui-ci engagea jusqu'à huit responsables pour assumer les tâches de direction des travaux de ces importants chantiers, travaux auxquels participèrent quelque 580 entreprises au cours de la durée totale de la construction. Les calculs statiques pour l'exécution des constructions en béton armé et en acier furent tout naturellement confiés aux ingénieurs privés ayant procédé à l'élaboration des plans. La planification des installations électriques fut assurée par les propres services de l'entreprise des PTT, assistés d'un bureau d'ingénieurs connu, alors que celle des installations de chauffage et d'aération fut exécutée par la direction des constructions fédérales, en collaboration avec des spécialistes du secteur privé. Quant aux installations techniques, il était normal qu'elles devinssent l'affaire de la section pour la technique postale de la direction générale des PTT. Pour sa part, la commission interne des PTT dont il a déjà été question s'occupa de tous les travaux de coordination pendant la durée de la construction.

L'exécution des travaux de construction proprement dits commença en fait le 15 janvier 1961, avec la démolition des bâtiments alors sis à la Bogenschützenstrasse; la reconstruction du pont de la Schanze venait par ailleurs de s'achever et il était désormais mieux possible de tenir constamment compte des exigences de la circulation routière et du trafic ferroviaire. Les travaux de terrassement pour la cons-

Der Rohbau der über der Kote der «Postplatte» (Perron- und Gleiseüberdeckung) liegenden Bauteile ging nun bedeutend rascher voran, denn es handelte sich zum grössten Teil um Stahlkonstruktionen (Reiterbau), mit Ausnahme des Bürogebäudes (Eisenbeton). Während der Rohbau des Bürogebäudes praktisch beendet war und die noch fehlende Glas-Metall-Fassade montiert wurde, begann am 1. August 1963 die Errichtung der Stahlkonstruktion für den Reiterbau, das heisst die Paket- und Briefämter (Fig. 9). Die Installations- und Ausbauarbeiten setzten nun in verstärktem Masse ein und machten unter dem über allen Ausführungsarbeiten lastenden Termindruck gute Fortschritte, so dass am 18. Januar 1965 die ersten Räume im Bürogebäude (Checkamt) und am 7. März desselben Jahres die Betriebsräume der Paketämter bezogen werden konnten. Am 18. Oktober 1965 übergab der Eidgenössische Baudirektor den PTT-Organen das Annahmeamt zum Betrieb, und am 15. Oktober 1966 wurde ein Teil des Briefamtes (Briefversand) zur Benützung freigegeben. Die andere Hälfte (Briefausgabe) wird erst bezogen werden, wenn die mechanische Briefsortieranlage fertig installiert ist.

Die Bauarbeiten für den westlich der Schanzenbrücke gelegenen Postbahnhof mussten so terminiert werden, dass auf den Fahrplanwechsel 1965 ein geregelter Postumlad garantiert werden konnte. Für den Postbahnhof-Überbau, der als «Nachzügler» aus statischen Gründen als konsequenter Stahlskelettbau vorgesehen werden musste, stand gemäss Bundesbeschluss von Mitte 1964 an ein Objekt-

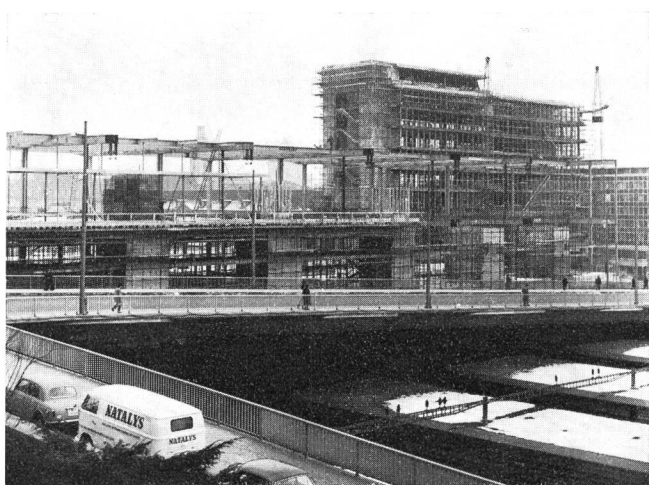


Fig. 9

Die Schanzenpost im Rohbau. Bildmitte: die neue Schanzenbrücke. Dahinter die Aufzugsschächte der Perronlifts und das Stahlskelett des Querbaues (Reiterbau). Rechts im Hintergrund: das Bürogebäude

Gros œuvre de la Schanzenpost. Au milieu: le nouveau pont de la Schanze. En arrière les cages des monte-charge reliant les quais au bâtiment transversal

truction des puissants fondements (environ 88 m x 70 m au total) commencèrent à fin octobre 1961. Les locaux souterrains représentent à peu près 1/6 du volume total de construction. Il convient de relever ici les importantes mesures qui durent être prises pour dévier le cours de la canalisation principale et du Stadtbach, car ces deux tracés d'évacuation des eaux usées traversaient les terrains à bâtir. C'est dire que le bétonnage des sous-sols ne put commencer qu'après ces travaux préliminaires. Quant à la construction même des sous-sols, elle se déroula comme prévu, peut-être un peu plus lentement toutefois. Diverses circonstances locales exigeaient en effet que l'exécution des travaux eût lieu avec un soin tout particulier, nécessitant des mesures appropriées: au nord, la proximité immédiate des voies CFF toujours en service, au sud les bâtiments sis à la Bogenschützenstrasse et, dans l'angle sud-est, le groupe de platanes placé sous la protection de la nature.

Tandis qu'avançaient les travaux de terrassement de la Bogenschützenstrasse, de l'office de dépôt et du bâtiment administratif, travaux bientôt suivis de la construction des soubassements et des parties de bâtiment s'élevant au-dessus du sol, les CFF terminaient pour leur part la plateforme recouvrant les voies et les quais de la gare des voyageurs. Cette plateforme allait constituer la base tant du bâtiment d'exploitation à ériger parallèlement au pont de la Schanze que de la station des automobiles postales, prévue à l'est (fig. 7). Pour l'usager du chemin de fer qui le regarde actuellement par-dessous, ce «toit de gare» s'étendant sur toute la largeur des quais et des voies se présente probablement comme quelque chose qui va de soi. N'oublions cependant pas que la plateforme qui le constitue a dû être entièrement érigée sans interruption ou perturbation du trafic! D'une hauteur de 1,55 m au sommet et de 2,30 m sur ses supports, cette construction en corps creux repose sur une grande dalle en béton armé, elle-même soutenue par des piliers cylindriques en acier massif ayant un diamètre de 42 à 50 cm (acier 37). L'espace entre les piliers atteint 15 à 18 m le long des voies et 17 m dans le sens transversal, de sorte que la charge maximum par pilier a pu être estimée à 2000 t (fig. 8).

L'achèvement du gros œuvre sur la plateforme avança beaucoup plus rapidement, étant donné qu'il s'agissait là surtout de constructions en acier. Cette constatation vaut également pour le bâtiment administratif en béton armé. La pose de l'ossature métallique commença le 1<sup>er</sup> août 1963 en ce qui concerne le bâtiment transversal (abritant les offices des colis et des lettres), c'est-à-dire alors même que le gros œuvre du bâtiment administratif était pratiquement terminé et que les revêtements en ferro-verre étaient suspendus à ses façades (fig. 9).

kredit zur Verfügung, so dass mit den Bauarbeiten Ende Oktober 1965 begonnen werden konnte. Im Laufe des Jahres 1967 waren auch diese Räume zum Bezug durch die PTT-Dienste und die Mieter bereit.

Als letzte Etappe der ausgedehnten PTT-Bauten steht im Jahre 1968 noch die Errichtung der einstöckigen Bauten in Stahlkonstruktion für die Postreisestation auf der «Postplatte» bevor. Nach ihrer Vollendung hat dann eine gross-angelegte, zeitraubende Sanierung der Postdienste auf dem Platze Bern für lange Jahre ihren glücklichen Abschluss gefunden.

## 7. Die Bauteile in spezieller Sicht

### 7.1 Bürogebäude

Das Bürogebäude (Fig. 10) umfasst sieben Vollgeschosse (Büro-, Konferenz-, Instruktions- und Wohlfahrtsräume), einen Attika-Aufbau (Dienstwohnungen), und im zweiten Obergeschoss ist ihm der eingeschossige Trakt des Personalrestaurants angebaut. Als verhältnismässig feingliedrige Skelettkonstruktion in Eisenbeton mit vorgehängten Glas-Metall-Fassaden ruht es aus Lastverteilgründen auf einer Hohlkastendecke, die ihrerseits von kräftigen Eisenbetonpfeilern getragen wird. Durch die Querstellung zur Bogenschützenstrasse erhalten die längsrechteckigen Normalgrundrisse mit Mittelgang ausgedehnte Bürozonon mit vornehmlicher Belichtung von Westen oder Osten; der Erschliessung dienen zwei Treppenhäuser und die notwendigen Lifthanlagen.

Die mit mobilen Holz-Trennwänden versehenen Büros sind ungefähr 6,70 m tief und etwa 3,00 m hoch; das Fenster-



Fig. 10  
Bürogebäude vom Burgerspital aus gesehen  
Bâtiment administratif vu de l'hôpital des Bourgeois



Fig. 11  
Büroräume der Kreispostdirektion Bern im Bürogebäude  
Bureaux de la direction d'arrondissement postal de Berne dans le bâtiment administratif

Les travaux d'installation et de finition avancèrent à grands pas sous la pression des délais impartis, de sorte que les premiers locaux furent bientôt disponibles pour le service: le 18 janvier 1965 dans le bâtiment administratif (office des chèques postaux) et le 7 mars de la même année dans le bâtiment transversal (office des colis).

Le 18 octobre 1965, le directeur des constructions fédérales remit aux organes des PTT l'office de dépôt, prêt à être mis en service; le 15 octobre 1966, une partie de l'office des lettres (expédition des lettres) put être utilisée à son tour. La partie restante de cet office (distribution des lettres) ne sera d'ailleurs disponible que lorsque l'installation du tri mécanique des lettres sera terminée.

La gare postale, située à l'ouest du pont de la Schanze, devait être terminée pour le changement d'horaire du printemps 1965, afin de garantir une exécution sans à-coups du service de transbordement. En vertu d'un arrêté fédéral pris en 1964, un crédit d'ouvrage restait à disposition pour ériger, sur la plate-forme déjà autorisée, une construction avec structure métallique répondant à des considérations d'ordre statique; ces travaux purent ainsi commencer à fin octobre 1965. Au cours de 1967, ces locaux furent terminés eux aussi; ils furent soit remis à des services PTT, soit loués à des tiers.

La dernière étape des travaux comprendra la construction des bâtiments d'un étage, avec ossature métallique, prévus pour la station des automobiles postales sur la plate-forme au-dessus des voies. Ces dernières constructions auront alors permis un assainissement complet des services

axmass beträgt 1,46 m. Die grossflächigen Fensterpartien aus isolierverglasten Karussellfenstern mit Leichtmetallrahmen gewähren eine gute natürliche Belichtung der Arbeitsplätze (Fig. 11). Als Blend- und Sonnenschutz wurde Heliogray-Glas und an den Fensterflügeln montierte Rafflamellenstoren gewählt. Sämtliche Räume werden mit einer Warmwasser-Radiatorenzentralheizung temperiert. Nur die Instruktions- und Wohlfahrtsräume sowie die grossräumigen Büros des Checkamtes (starke Personalbesetzung) sind mit Ventilationsanlagen ausgestattet (Fig. 12). Die heruntergehängten Akustik-Decken bestehen aus gelochten Metallplatten, die Fussböden wurden mit PVC-Belägen versehen.

## 7.2 Annahmeamt

Die Bogenschützenstrasse wird flankiert durch das zweigeschossige Annahmeamt. Während das obere Geschoss (Schalterhallen, Café, Läden) durch eine öffentliche Passage ausschliesslich dem Fussgängerverkehr vorbehalten bleibt, gehört das untere Geschoss (Massenannahme, Kundenparkierung) dem rollenden Verkehr.

Die transparent gestalteten Schalterhallen bestehen durch die elegante Linienführung und den hohen Ausbaustandard (Glas, Leichtmetall, Natursteinbeläge) sowie durch die ungewohnte, von der Norm abweichende Gestaltung der Schalterpartien. Als Versuch wurden die üblichen Glasabschrankungen auf den Schalterplatten weggelassen und durch bescheidene Korpusaufbauten ersetzt, so dass sich eine engere Beziehung und optisch stärkere Verbindung zwischen Kundenraum und Bürozone ergibt (Fig. 13 und 14). Diese Konzession an das Raumgefühl, vor allem aber die



Fig. 12  
Bürosaal des Checkamtes Bern im Bürogebäude  
Grand bureau de l'office de chèques de Berne dans le bâtiment administratif



Fig. 13  
Schalterhalle des Annahmeamtes Bern 1, wie sie sich dem Benutzer zeigt  
Hall des guichets de l'office de dépôt de Berne 1, tel que le public le voit

postaux sur la place de Berne et couronneront en quelque sorte les efforts entrepris et poursuivis à cet effet durant de nombreuses années.

## 7. Les différents bâtiments considérés séparément

### 7.1 Le bâtiment administratif

Le bâtiment administratif (fig. 10) comprend sept étages complets (avec bureaux, salles de conférence et d'étude, locaux de confort et d'utilité) et un attique (logements de service); le réfectoire installé pour le personnel sur la plate-forme y est rattaché à la hauteur du deuxième étage. Pour des raisons de répartition des poids, le bâtiment administratif repose sur une dalle en béton à corps creux, avec structure métallique relativement légère; des revêtements en ferro-verre sont suspendus à ses façades, alors que la construction elle-même est soutenue par de solides piliers en béton armé.

Grâce à sa situation perpendiculaire à la Bogenschützenstrasse, le bâtiment administratif, de forme rectangulaire très prononcée, abrite des bureaux baignés de lumière tant au levant qu'au couchant.

Ces bureaux, spacieux, sont disposés autour d'un corridor central; on y accède par deux cages d'escaliers et des ascenseurs. Ils ont une profondeur de 6,70 m, une hauteur de 3,00 m environ et sont pourvus de parois de séparation mobiles, en bois. La distance d'axe en axe des grandes fenêtres carrousel mesure 1,46 m; un vitrage isolant et des cadres en métal léger assurent un très bon éclairage naturel des places de travail (fig 11). Le verre «Heliogray» a été



Fig. 14  
Bürräume hinter den Schalteranlagen des Annahmeamtes Bern 1  
Derrière les guichets de l'office de dépôt de Berne 1: bureaux

gegen Einbruch ungesicherten Glasfronten der Schalterhallen gegen aussen führten zur Verlegung des vorgeschriebenen Sicherheitsringes in die Schalterflucht. Aus diesen Gründen wurde über den Schalterfronten ein kräftiges Metall-Teleskopgitter eingebaut, das in geschlossenem, heruntergelassenem Zustand die gewünschte Sicherheit bietet und gleichfalls ästhetisch befriedigend wirkt.

Der Trakt des Annahmeamtes weist eine Unterkellerung mit drei Untergeschossen auf, wobei ebenfalls die unterirdischen Teile der Bogenschützenstrasse einbezogen werden konnten. In einem ersten Untergeschoss, das durch eine Rampeanlage von der Bogenschützenstrasse erreicht wird, befinden sich die grosse, künstlich belüftete Parkhalle für die Personalfahrzeuge und die Elektrostation der Schanzenpost. Das zweite Untergeschoss, ebenfalls mit Fahrzeugen zu erreichen, beherbergt verschiedene Nebenräume und die Betriebsschutzanlagen. Als reines Installationsgeschoss ist das dritte Untergeschoss zu betrachten; es enthält die Wärmezentrale (Anschluss an das Fernheizwerk der Stadt Bern, Umformerstation) sowie Ventilations- und Kompressorenräume.

### 7.3 Paket- und Briefämter (Reiterbau)

Die als Reiterbau ausgeführten, übereinanderliegenden Paket- und Briefämter (längs der Schanzenbrücke) überspannen die westliche Ausfahrt des Personenbahnhofes. Die über dem östlichen Gleisfeld beginnende Hohlkastendecke, die den gesamten Personenbahnhof eindeckt, findet hier als Basisplatte des Reiterbaues dicht neben der Schanzenbrücke ihr Ende. Der langgestreckte, als Stahlbau erstellte Betriebstrakt (Fig. 15) besteht aus zwei übereinander-

utilisé comme protection contre le soleil et l'éblouissement, tandis que les fenêtres ont été pourvues de stores à lamelles.

Tous les locaux sont tempérés au moyen de radiateurs, alimentés en eau chaude par un chauffage central. Seuls les locaux de confort et d'utilité ainsi que les vastes bureaux de l'office des chèques (fig. 12) ont été pourvus d'installations de ventilation, étant donné le grand nombre de personnes qui s'y trouvent. Les plafonds acoustiques rabaisés se composent de plaques métalliques perforées et le revêtement des planchers est en matière plastique.

### 7.2 L'office de dépôt

L'office de dépôt de deux étages longe la Bogenschützenstrasse. On accède à son rez-de-chaussée surélevé (hall des guichets; café, boutiques, etc.) par un escalier roulant ou une rampe depuis la place Bubenbergr, par un escalier depuis la Bogenschützenstrasse et de plain-pied depuis la Schanzenstrasse. Alors que ce rez-de-chaussée surélevé est réservé aux piétons, le rez-de-chaussée proprement dit (dépôt des envois en nombre, place de parc pour les véhicules des usagers) appartient au trafic roulant.

Les halls des guichets frappent le regard par leur clarté, leur tracé élégant, la qualité des matériaux utilisés (verre, métal léger, revêtements de pierres naturelles) ainsi que par la configuration inaccoutumée des guichets. A titre d'essai, les parois de verre habituellement fixées sur les tablettes ont en effet été abandonnées et remplacées par de simples casiers en bois, fermés par une paroi du côté du hall des guichets; il en résulte un rapprochement visuel accru entre les bureaux et l'espace réservé au public (fig. 13, 14). Cette concession au modernisme et surtout la disposition des vitres des halls des guichets non protégés contre l'infraction ont eu pour conséquence de ramener la ceinture de sécurité prescrite à la ligne frontale des guichets. C'est la raison pour laquelle des barreaux télescopiques bien résistants ont été disposés directement au-dessus de cette ligne; tout en offrant la sécurité recherchée, cette solution s'est révélée également satisfaisante du point de vue esthétique.

L'office de dépôt repose sur une excavation comptant trois sous-sols, dont les deux premiers sont également reliés à la Bogenschützenstrasse. Le premier sous-sol, que l'on atteint de la Bogenschützenstrasse au moyen d'une rampe d'accès, abrite le grand garage pour les véhicules privés du personnel des PTT ainsi que la centrale électrique de la Schanzenpost; il est doté d'un système d'aération artificielle. Le deuxième sous-sol, également accessible aux véhicules, se compose de divers locaux accessoires ainsi que des abris antiaériens. Quant à lui, le troisième sous-sol ne renferme que des installations: le distributeur



Fig. 15

Blick vom Obergerichtsgebäude auf die Neubauten der Schanzenpost und die neue Schanzenbrücke. Über das langgestreckte Betriebsgebäude (Querbau, Reiterbau) erhebt sich das Bürogebäude. Am Horizont links das Münster und die Kuppeln des Bundeshauses. Vue des nouveaux bâtiments de la Schanzenpost et du pont de la Schanze, prise du bâtiment du Tribunal suprême du canton de Berne. Au-dessus du long bâtiment d'exploitation (bâtiment transversal) s'élève le bâtiment administratif. A gauche, dans le lointain, la cathédrale, et les coupoles du palais fédéral

liegenden, weiträumigen, rund 7 m hohen Hallen. Für die Installationen der ausgedehnten posttechnischen Einrichtungen (Förder- und Sortieranlagen) waren diese bedeutenden Raumabmessungen ein absolutes Erfordernis. Um jedoch eine wirtschaftlich zweckmässige Raumaussnutzung zu erreichen, wurden in beiden Hallen längs der verglasten Fassadenfronten Zwischengeschosse von normaler Raumhöhe eingebaut. Dadurch konnten in den ausgedehnten Randzonen längs der Fassaden wertvolle Arbeitsräume von normaler Raumhöhe für Bürodienste und Werkstätten gewonnen werden. Die gegen das Halleninnere gelegenen Partien auf den Galeriegeschossen, ohne Tageslicht, dienen der Unterbringung der Garderobenanlagen. Während die an den Fassadenpartien sich befindenden Räume durch Verwendung von Thermolux-Verglasung oder üblicher Fensterverglasung normale Belichtungsverhältnisse aufweisen, erhalten die zentralgelegenen Hallen eine durch Oberlichtkuppeln etwas reduzierte natürliche Be-

du chauffage (relié à l'installation de chauffage à distance de la ville de Berne, station de convertisseurs) ainsi que les locaux pour les compresseurs et la ventilation.

### 7.3 Offices des colis et des lettres (bâtiment transversal)

Le bâtiment transversal, situé au-dessus des voies, surplombe toute la sortie ouest de la gare des voyageurs; longeant le pont de la Schanze, il se compose de deux étages: celui de la plate-forme, avec les offices des colis, et l'étage supérieur avec les offices des lettres. Le bâtiment repose sur la fin de la dalle en béton à corps creux qui recouvre toute la gare des voyageurs à partir des voies situées à sa sortie et les deux groupes d'offices susmentionnés sont aménagés dans les deux vastes locaux superposés que comporte cette construction en acier (fig. 15). D'une hauteur de 7 m, ces locaux représentent en fait le volume indispensable exigé par les installations techniques très étendues (installations

lichtung, die zusätzliche, künstliche Arbeitsplatzbeleuchtungen notwendig macht. In den grossräumigen Betriebs hallen konnte dank des grossen Raumvolumens auf eine besondere Belüftung verzichtet werden. Die an der Westseite gelegenen Büro zonen wurden klimatisiert, die an der Ostfassade liegenden Räume und die Partien mit Autoverkehr werden durch eine Ventilationsanlage belüftet. An den Fassadenseiten ist eine Radiatorenheizung installiert; die Hallen selber werden durch Deckenbandstrahler beheizt. Die Bodenbeläge in den Betriebsräumen mit starkem Fahrzeugverkehr wurden in Hartbeton ausgeführt, die übrigen Bodenflächen mit PVC-Belägen versehen.

Durch die Verwirklichung eines Reiterbaues über den SBB-Gleisen ergab sich eine äusserst glückliche Verbindung zwischen dem Postbetrieb und den Bahnanlagen. Die Aufzugsanlagen der Brief- und Paketämter konnten dadurch so gestaltet werden, dass sämtliche Bahnper rons auf kürzestem Wege mit Postgut zu erreichen sind. Ein unter dem Personenbahnhof eigens erbautes Posttunnel system von 448 m Länge, mit je einem Quertunnel (6 m Breite) am östlichen und am westlichen Ende des Gleisfeldes und den dazugehörigen Vertikal-Liftverbindungen sowie einer entsprechenden Tunnellängsverbindung (4,5 m Breite), gestattet einen reibungslosen Transport von Post sendungen von und zu den Zügen.

#### 7.4 Postbahnhof und Postbahnhof-Überbau

Westlich der Schanzenbrücke, mit direkter Verbindung unter dem Brückenkopf zur Schanzenpost, wurde der Postbahnhof als dreiseitig geschlossene, 7 m hohe Halle mit vier Gleisen (Gesamtlänge 417 m) und Perrons für den Ein- und Auslad von Bahnpostwagen installiert. Er weist zwei Untergeschosse auf, wobei das erste durch Fahrzeuge von der Bogenschützenstrasse her über die Personalparkierung Schanzenpost zu erreichen ist.

Als Überbau des Postbahnhofes wurde ein grosses, heute vermietetes Hallengeschoss (Betriebsreserve) sowie ein Bürogebäude (Fig. 16) in Stahlkonstruktion mit vier Obergeschossen (Reserve für Dienste der Generaldirektion PTT) und Attika-Aufbau erstellt. Der Normalgrundriss der Bürogeschosse setzt sich zusammen aus einer Kernzone (zwei Treppenhäuser, WC-Anlagen, Garderoben, Archive), zwei Längskorridoren und den Büro zonen, die bandartig längs den Fassaden liegen. Ausbaustandard und technische Installationen entsprechen mehr oder weniger den Verhältnissen im Bürogebäude Schanzenpost. Bemerkenswert ist die statische Konzeption dieses Stahlbaues. Durch die Gleisesituation im darunterliegenden Postbahnhof war schon frühzeitig die Lage und Placierung der Stützen des Überbaues festgelegt, somit mussten die Büro zonen als frei auskragende Bauteile vorgesehen werden.

pour le tri et transporteurs mécaniques). Pour assurer une utilisation aussi économique que possible de tout ce volume de construction, un étage intermédiaire de hauteur normale a toutefois été introduit dans chacun de ces vastes locaux. De précieuses places de travail, pouvant convenir aussi bien pour des services de bureau que pour des ateliers, ont ainsi pu être gagnées dans les zones marginales longeant les parois extérieures. En ce qui concerne les étages de la galerie, les parties tournées vers l'intérieur et ne bénéficiant pas d'une bonne lumière naturelle ont été réservées à l'installation de vestiaires. Alors que les locaux disposés derrière les parois extérieures disposent de conditions d'éclairage normales grâce à l'utilisation de vitrage Thermolux ou ordinaire, les parties centrales, moins avantagées sous ce rapport, ont nécessité un éclairage artificiel des places de travail au moyen de coupoles. Dans les offices de l'exploitation, le volume est tel que l'installation d'un dispositif particulier d'aération n'a pas été nécessaire. Les bureaux situés à l'ouest ont été climatisés, tandis que les locaux orientés à l'est sont pourvus d'une installation de ventilation, à l'instar des parties du bâtiment servant aussi au trafic automobile. Le chauffage est assuré par des radiateurs disposés le long des parois extérieures; dans les locaux proprement dits, il l'est par rayonnement provenant du plafond. Les revêtements de sols ont été exécutés en béton dur dans les locaux d'exploitation avec grande circulation de véhicules, tandis qu'ils sont en matière plastique partout ailleurs.

La construction d'un bâtiment transversal au-dessus des voies CFF a permis de rattacher l'exploitation postale aux installations ferroviaires d'une manière particulièrement heureuse. Les ascenseurs des offices des lettres et des colis ont notamment pu être disposés de manière que les transports d'envois postaux puissent accéder à tous les quais par le chemin le plus direct. En effet, un réseau de tunnels postaux d'une longueur de 448 m a été construit sous la gare des voyageurs. A chacune des extrémités ouest et est des quais de la gare se trouve un tunnel transversal de 6 m de large; ces deux tunnels sont reliés aux quais par des monte-charges et ils communiquent entre eux par un tunnel longitudinal de 4,5 m de largeur, parallèle aux voies. Ces tunnels et ascenseurs postaux permettent de desservir les trains arrivants et partants, transporteurs d'envois postaux, sans gêner le trafic ferroviaire ni les voyageurs.

#### 7.4 La gare postale et la construction édifiée au-dessus

La gare postale, située à l'ouest du pont de la Schanze, est un vaste local de 7 m de haut, fermé de trois côtés et abritant quatre voies d'une longueur totale de 417 m ainsi que des quais pour le chargement et le déchargement des wagons-poste. Elle comprend deux sous-sols, dont le

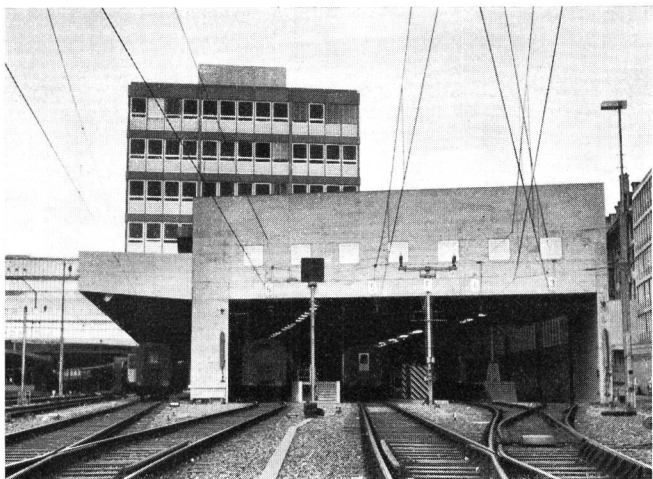


Fig. 16

Teilansicht des Gleisfeldes des Bahnhofes Bern mit den Anlagen des Postbahnhofes und dem darüberliegenden Bürogebäude (Postbahnhof-Überbau)

Vue partielle des voies de la gare de Berne avec les installations de la gare postale et le bâtiment administratif érigé au-dessus

### 7.5 Postreisestation

Die geplante, noch zu erstellende Postreisestation, östlich der Schanzenpost, auf der Perron- und Geleiseüberdeckung des SBB-Personenbahnhofes, umfasst ein einstöckiges Abfertigungsgebäude, sechs Personenperrons mit Überdachung, einen Waschtunnel für die automatische Wagenreinigung sowie eine den Betriebsfahrzeugen dienende Tankstelle. Die Bauteile werden in Stahlkonstruktion erstellt, um die für die Hohlkastendecke über den SBB-Anlagen anfallenden Nutzlasten möglichst gering zu halten. Grosse Teile der Postreisestation, wie die Auffahrtsrampe von der Bogenschützenstrasse her, erhalten eine Bodenheizung.

## 8. Schlussbemerkungen

Wie schon erwähnt, können die Neubauten der Schanzenpost nur als ein in sich organisch gegliedertes, umfangreiches Teilstück der Gesamtüberbauung «Bahnhof Bern» betrachtet werden. Die architektonische Gestaltung musste aus der komplexen Gesamtsituation, den verkehrsbedingten Gegebenheiten, den baugesetzlichen Vorschriften, den Verpflichtungen gegenüber der Nachbarschaft und selbstverständlich aus den postbetrieblichen Bedürfnissen entwickelt werden. Die heute vorliegende Lösung darf als eine allseits befriedigende, betrieblich vorteilhafte und ästhetisch vertretbare Bauverwirklichung der Schweizerischen PTT-Betriebe gelten.

premier est accessible aux véhicules provenant de la Bogenschützenstrasse en passant par le grand parking réservé aux véhicules du personnel des PTT.

Au-dessus, le bâtiment de la gare postale comprend un étage de réserve pour l'exploitation (actuellement loué à des tiers) ainsi qu'une construction de quatre étages de bureaux surmontés d'un attique, avec structure en acier (fig. 16). Les étages prévus pour les bureaux se composent d'une zone centrale (deux escaliers, WC, vestiaires, archives), de deux corridors longitudinaux et des zones réservées aux bureaux proprement dits, eux-mêmes disposés en profondeur le long des parois extérieures. La qualité des matériaux utilisés et les installations techniques de cette construction correspondent plus ou moins à celles du bâtiment administratif de la Schanzenpost. La conception statique du bâtiment ne manque d'ailleurs pas de retenir l'attention. En effet, étant donné l'emplacement des voies dans la gare postale sous-jacente, la disposition des piliers destinés à soutenir les étages avait dû être fixée par avance, de sorte que les zones réservées aux bureaux durent partiellement être construites en porte-à-faux.

### 7.5 La station des automobiles postales

La station des automobiles postales, à construire à l'est sur la plateforme au-dessus des voies, comprendra un pavillon d'un étage pour le départ des courses, six quais couverts d'un toit pour les voyageurs, un pavillon pour le lavage automatique des voitures ainsi qu'une station d'essence pour les véhicules de l'exploitation. La construction sera faite en acier, afin de réduire le plus possible la charge reposant sur la dalle en béton à corps creux recouvrant les installations des CFF. De grandes parties de la station des automobiles postales seront munies d'un chauffage au sol, ainsi d'ailleurs que la rampe d'accès de la Bogenschützenstrasse.

## 8. Considérations finales

Comme nous avons déjà eu l'occasion de le faire remarquer, les nouveaux bâtiments de la Schanzenpost doivent toujours être considérés dans le cadre général des transformations apportées à la gare de Berne, dont ils font partie intégrante. Leur conception architectonique résulte de la prise en considération d'exigences multiples et souvent fort complexes: situation générale, trafic à maintenir sans interruption, dispositions légales en matière de construction, droits des bordiers et, bien sûr, besoins de l'exploitation postale. La solution adoptée est satisfaisante à tout point de vue et les nouveaux bâtiments se présentent aujourd'hui comme un ensemble architectural esthétique qui fait honneur à l'entreprise suisse des PTT.