

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 44 (1928)

Heft: 49

Artikel: Das neue Sihlpostgebäude in Zürich

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-582291>

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: 16.01.2026

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

das betreffende Grundstück nicht im Besitz der Gemeinde zu behalten sei, um einst mit dem anstoßenden Land der Anlage eines zentral gelegenen Stadions zu dienen, entspann sich eine lange Diskussion. — Verschiedene Landkäufe, die eine Erweiterung des Flugplatzes bezweckten, wurden gutgeheißen.

Landkäufe bei Luzern. Der Stadtrat von Luzern beantragt dem Großen Stadtrat den Erwerb von 15,136 Quadratmeter Land am Rotsee, und zwar teils zur Anlage eines Strandweges, teils zur Verhinderung einer das Landschaftsbild störenden Überbauung. Auf dem linken Seeufer beim sogenannten Weinbergli soll ein 8257 m² umfassender, bewaldeter Höhenrücken zum Preis von 16,540 Fr. angekauft werden, um das Landschaftsbild vor Verschandelung zu bewahren. In beiden Gegenden sind weitere Erwerbungen in Aussicht genommen.

Bauliches aus dem Kanton Solothurn. Der Kantonsrat beschloß die Abtretung zweier vom Staat angekaufter Wohnhäuser auf dem Amtshausplatz in Solothurn um die Summe von 246,000 Fr. an die Solothurner Kantonalbank, damit diese daselbst ein neues Verwaltungsgebäude errichten kann. Er ermächtigte den Regierungsrat zum Ankauf eines alten, an das Regierungsratsgebäude anstoßenden Wohnhauses, um den Betrag von 35,000 Fr. Zu einer ergiebigen und stellenweise unbegreiflich leidenschaftlichen Auseinandersetzung führte der Antrag der Regierung auf den Ausbau der Paschwangstraße gemäß einem vom Ingenieur-Bureau Salzmänn in Solothurn ausgearbeiteten Projekt, im Kostenvoranschlag von 825,000 Franken. Dieser Ausbau war im Prinzip schon in dem 1927 genehmigten Programm über den Ausbau der solothurnischen Staatsstraßen beschlossen worden und hätte einer Sanktion durch das Volk nicht bedurft. Nun hatte sich aber in den letzten Wochen in Mämlikwil und Ramiswil eine heftige Opposition erhoben. Man verlangt hier eine sogenannte Basisstraße Ramiswil-Neuhäseli-Weinwil mit einer mutmaßlichen Kostenfolge von rund 1,6 Millionen Franken, da bei diesem Projekt auf gewisser Bergeshöhe ein Straßentunnel von etwa 700 m Länge durch den Paschwang gehöhrt werden müßte. Eine in den letzten Tagen veranstaltete Sammlung brachte etwa 380 Unterschriften für diese Lösung auf.

Umbauten im Schlachthof Basel. Für die grundsätzlich vom Großen Rat gutgeheißenen Änderungen der Kalt- und Warmwasser- und Dampfleitungen, sowie des Innenanstrichs im Darmereineubau im Schlachthof wird ein Nachtragskredit von 35,000 Fr. begehrt, den der Rat gewährt.

Das neue Sthlpostgebäude in Zürich.

Unbehindert vom Streik der Meinungen über den zukünftigen Hauptbahnhof von Zürich ist in den letzten 16 Monaten der Rohbau des neuen Sthlpost-Gebäudes fertig geworden, auf dem linken Ufer der Sihl und auf dem Terrain des ehemaligen Rohmaterial-Bahnhofes gelegen, das damit einen imposanten Zweckbau als Ersatz längst abbruchreifer Bauten älteren Datums erhalten hat.

Kreispostdirektor E. Rüd übernahm es laut „N. Z. Z.“, vor einigen Tagen im Schoße des Quartiervereins Riesbach einer statilichen Zuhörerschaft über das neue Posthaus nähere Angaben zu machen und zwar anhand vor trefflich orientierender Pläne und auf Grund reichster Sach- und Fachkenntnisse; hier sprach ein Postmann, der die kleinsten Details des Neubaus genau kennt und in den zukünftigen ausgedehnten Diensträumen heute schon vollständig Bescheid weiß.

Schon lange gelten die Raumverhältnisse in unsern stadtfürcherischen Posten als unhaltbar; schon vor dem Krieg beschäftigten sich die Postbehörden daher mit Baufragen, doch verhinderte der vierjährige Weltkrieg damals jede Aktion, bis die in der Nachkriegszeit aktuell werdenden Fragen des Bahnhofumbaus auch die Postfrage wieder lebendig werden ließen. Die heutige Hauptpost an der Limmat läßt irgendwelche Ausdehnung des Betriebes nicht mehr zu; anfänglich bestand die Rettung, mit einem Provisorium auf dem Beatenplatz die brennende Aufgabe für einmal zu erledigen, doch kam man glücklicherweise von dieser unbefriedigenden Lösung wieder ab und bestimmte das Areal des ehemaligen Rohmaterial-Bahnhofes definitiv als Bauplatz für das zukünftige Hauptpostgebäude der Stadt Zürich. Gründliche Studien im Inland und Ausland waren notwendig, bevor an die detaillierte Ausarbeitung der Pläne geschritten werden konnte, denn die vorgesehene, in großen Städten des Auslandes längst eingeführte Mechanisierung des Betriebes verlangte von Anfang an ein spezialisiertes Bauen und eine subtile Raumverteilung, um das organische Ineinanderfließen der einzelnen Abteilungen zu ermöglichen. Direktor Rüd sah sich u. a. das moderne Postwesen der nordischen Länder an und kehrte wie andere Experten mit vielen neuen und guten Ideen nach Zürich zurück, die dem Neubau auf unsere Verhältnisse zugeschnitten zugute kamen.

Im Jahre 1927 bewilligte die Bundesversammlung hierfür 8 Millionen Franken; am 26. September des gleichen Jahres begannen die Arbeiten, vor wenigen Wochen war der mächtige Rohbau beendet; die Gesamtkosten des neuen Postgebäudes werden sich auf etwa 10 1/2 Millionen Franken belaufen. Von einer verfügbaren Fläche von etwa 20,000 Quadratmeter sind etwa 2800 durch den Hauptbau in Anspruch genommen; die Fläche der Anbauten beträgt etwa 1700 m², die Hofflächen haben ein Ausmaß von etwa 2300 m². Das Hauptgebäude ist, in der Front dem Flußlauf folgend, 123 m lang, 22 m breit, 29 m hoch; seine Lage ist ausgezeichnet und es wird für die nächsten 25 bis 30 Jahre vollständig genügen. Etwa 1000 Personen werden in dem zukünftigen Postgebäude tätig sein; ihrer wartet nach fachlicher Schätzung eine Bearbeitung von jährlich etwa 5 Milliarden Poststücken.

Wie schon früher mitgeteilt wurde, wird die Sthlpost mit der jetzigen Hauptpost, die sich schon bald mit der beschriebenen Bezeichnung Limmatpost wird begnügen müssen, durch eine Rohrpostanlage verbunden, auch mit der heutigen Bahnhofpost und mit dem Bahnhof selbst werden durch Brücken und Tunnel die notwendigen kürzesten Verbindungen geschaffen. Ein Novum ist ferner die Fernheizanlage; die städtische Rehricht-Verbrennungsanstalt wird als Wärmespender in Zukunft den Postbehörden dienen. Vernahm man schon diese baulichen Einzelheiten des Vortrages mit großem Interesse, so wuchs dieses noch, als der Referent von den rationalisierenden und mechanischen Methoden des kommenden Postdienstes sprach, von den mit Laufbändern bedienten Sammelzentralen und Sortierquartieren, den Förderbändern, Aufzügen und Rutschbahnen, die fernab jeder störenden Kreuzung für jede Tätigkeit den kürzesten und praktischsten Dienstweg gewährleisten. Darüber wird erst genauer berichtet werden können, wenn die große Dienstuhr einmal aufgezogen und der Hausbetrieb eröffnet worden ist.

Im Erdgeschoß wird u. a. das Postzoll-Lager Platz finden und die Paketbestell-Abteilung, das Ausladen der im Postbereich herangerollten Postwagen erfolgt per Förderband bis zum Arbeitstisch des Beamten. Hier unten befinden sich ferner die Sortierzentrale, als Neuheit die Postsächer-Abteilung für Pakete, eine statiliche Schalter-

halle für den Verkehr mit dem Publikum, eine Massenaufgabestelle für Drucksachen und Zeitungen und eine Kontrollstelle für die etwa 20 städtischen Postämter. Für das Untergeschoss sind neben den Heizanlagen große Speiseräume, Magazine, Garderoben und Sanitäräume vorgesehen. Es dient hauptsächlich als erster Ziel-, Ein- und Abladeplatz für den Bahnhofsverkehr. Angebaut an das Erdgeschoss ist eine sehr geräumige Garage mit Reparaturwerkstatt, Tankräumen und einem Unterstand für etwa 400 Fahrräder.

Im 1. Obergeschoss wird der Zoll Quartier be-
ziehen; hier befindet sich auch der Briefversandt in einem mehr als 1000 Quadratmeter umfassenden Raum, die Einschreibzentrale, Bahnposträume, eine Material-Abteilung und Zimmer für das auswärtige Bahnpostpersonal. Auch vom 2. Obergeschoss beansprucht der Zoll eine Anzahl Räume; so sind u. a. hier Instruktionssäle und gemeinsame Prüfungszimmer für Post und Bahn vorgesehen. Ferner sind für hier das Briefträgerbureau für etwa 300 Mann bestimmt, die Kreispostdirektion und das Zeitungsbureau, jedes Gebiet mit Förderbändern, Rutschen und mechanischen Vorrichtungen versehen, die das ganze Haus vom Keller bis zum Dach beherrschen. Die drei weiteren oberen Stockwerke sind von der Kreisdirektion III der S. B. B. gemietet, sie wird hier Quartier beziehen, bis die erste Etappe der bevorstehenden Bahnhofumbauten beendet ist.

Die neue Post, betonte der Referent, ist ein großer Fortschritt für den Postbetrieb und sie bringt überdies ganz wesentliche Verbesserungen für das Publikum. Durch die Zusammenlegung der Betriebe wird viel eingespart, sehr viel schon durch die Reduktion des Fourgonbetriebes, der jetzt im Jahre nicht viel weniger als eine halbe Mill. Kilometer Wegstrecke bedingt. Die in der Sthlpost vorgesehenen 1000 neuen Schloßfächer sind dringend nötig. Das wichtigste im neuen mechanisierten Betrieb ist die rasche Expedition auf kürzestem Dienstweg von einer günstig gelegenen Zentrale aus; schon wenige Minuten nach Ankunft eines Zuges wird in Zukunft mit dem Sortieren begonnen werden, so daß auch die zukünftige Verbringung beschleunigt wird. Es sollte z. B. möglich sein, die Abendpost des Berner Zuges, der gegen 4 Uhr im Hauptbahnhof ankommt, noch mit der Spätpost den Adressaten zuzustellen. Vorgesehen ist ferner für den Früh- und Spätdienst das Aus- und Einladen der Wagen direkt auf den Zufahrtseisen der Sthlpost.

Die Mehrkosten werden sich im Jahre auf etwa Fr. 560,000 belaufen; demgegenüber werden die Einsparungen etwa 430,000 betragen, bestehend in kleineren Mietzinsen, Reduktion der Transportspesen, Reduktion des Personals durch Zusammenlegung von Bureau und durch die mechanischen Förder-Einrichtungen, mit denen das Postgut weniger Beschädigungen ausgesetzt ist als bei Handbetrieb. Referent ist überzeugt, daß diese Mehrkosten in der Höhe von etwa 130,000 Franken im Laufe der Zeit beim stetigen Anwachsen des Verkehrs ganz verschwinden werden, der eine stärkere Ausnutzung der technischen Anlagen sichert. Der Raumeinteilung in

dem neuen Haus, der kein Brunnbau sein will, aber durch seine imposante Größe wirkt, ist so zweckmäßig als möglich. Der Arbeitsfluß ist gut geregelt, schwere körperliche Arbeit wird durch ihn reduziert; viel Licht und Luft sind für alle Räume vorgesehen. Hauptziel der Post muß sein: rasch und zuverlässig zu arbeiten; das ist der Zweck des neuen mächtigen Hauses. Die Seidenpost wird aufgehoben, die Umbauten der Bahnhofspost werden so bald als möglich in Angriff genommen, um auch hier Diensträume zu schaffen, in denen der starke Verkehr in Ordnung und ohne Hindernisse bewältigt werden kann.

Jahresbericht über den internationalen Holzhandel der Schweiz von 1928.

(Korrespondenz.)

(Schluß.)

Die Gruppe der Holzfabrikate.

10. Die Fourniere haben in der Einfuhr wieder eine rasch anstehende Bedeutung erlangt, sind jedoch bei der Ausfuhr verschwindend gering, so daß wir von einer Besprechung derselben Umgang nehmen können. Der Import vergrößerte sich in der Berichtszeit gewichtsmäßig von 1159 auf 1346 t, was den Wert dieser Einfuhren von 1,752,000 Fr. anstehen ließ. Frankreich und Deutschland teilen sich gegenwärtig ungefähr hälftig in den schweizerischen Bedarf an ausländischen Fournieren, wobei Deutschland mit den billigeren Massenprodukten, Frankreich vorzugsweise mit den teuren Spezialitäten vertreten ist.

11. Holzdraht für Zündhölzchen ist in der Berichtszeit insofern sehr bemerkenswert, weil hier eine fühlbare Preisreduktion Platz gegriffen hat. Von einer Ausfuhr ist hier begreiflicherweise nichts zu melden und von der Einfuhr ist soviel zu sagen, daß sie die Herrschaftsverhältnisse auf dem Zündholzmarkt wieder spiegelt. Deshalb kommen auch 90 % der schweizerischen Gesamteinfuhr aus dem Baltikum, wobei auf die Tschechoslowakei nur ein Anteil von 8 % entfällt. Das Jahr 1928 ist mit einem Einfuhrquantum von 810 t und einem Importwert von 356,000 Fr. vertreten.

12. Kisten und Verpackungsmaterial ist wieder vorzugsweise Gegenstand schweizerischer Exporttätigkeit, und so sehen wir, daß sich der Ausfuhrwert in der Berichtszeit von 80,000 auf 153,000 Fr. erhöhen konnte, wobei die korrespondierenden Gewichte gleichzeitige Zunahmen von 324 auf 655 t aufweisen. Die Einfuhr fremder Fabrikate hat erfreulicherweise etwas abgenommen und damit die Schärfe des Wettbewerbes entlastet. Das Berichtsjahr verzeichnet ein Importquantum von 238 t mit 100,000 Fr. Wert gegen 323 t und 110,000 Fr. Einfuhrwert. Fast der gesamte schweizerische Export wird gegenwärtig von Frankreich und Marokko aufgenommen, wogegen die fremden Einfuhren heute vorzugsweise österreichischen und deutschen Ursprungs sind.

Asphaltprodukte

Isolier-Baumaterialien

Durotect - Asphaltoid - Nerol - Composit

MEYNADIER & C^{IE}, ZÜRICH.