

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 7

Artikel: Die Lötschbergbahn
Autor: S.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-23404>

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: 22.01.2026

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

INHALT: Die Lötschbergbahn, II. (Schluss.) — Das neue Post- und Telegraphen-Gebäude in Zürich. I. — XXVII. Generalversammlung der G. e. P. — Miscellanea: Die XXVII. Generalversammlung der «G. e. P.» Explosionsmotoren für grössere Schiffe. Eidgen. Polytechnikum (Diplom-Erteilung). Eidgen. Polytechnikum (Preisaufgabe). — Nekrologie: † Jakob

Schneiter. — Litteratur: Notes et croquis techniques sur Lausanne et ses environs 1902. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittlung.

Feuilleton: Von der XXVII. Generalversammlung der G. e. P. (Festbericht).

Hiezu eine Tafel: Das neue Post- u. Telegraphen-Gebäude in Zürich.

Die Lötschbergbahn.

II. (Schluss.)

Der Lötschbergtunnel des Projektes I durchbricht das Massiv der Bern-Walliser-Alpen in geradliniger Richtung; die südliche Ausmündung wurde in einer Talerweiterung oberhalb Goppenstein und in einer Höhe von 1225 m angenommen. Der Tunnel steigt vom Nordeingange aus mit 9,5 ‰; die Scheitelstrecke bildet eine 519 m lange Horizontale, von der aus das Südportal mit 2 ‰ Gefälle erreicht wird. In der nachstehenden Zusammenstellung ist die Länge und die höchste Erhebung desselben mit andern Alpentunnels verglichen:

Bahnlinie	Tunnellänge km	Kulminationshöhe m ü. M.
Simplon	19,731	705,2
Gotthard	14,984	1154,6
Lötschberg	13,520	1242,9
Mont Cenis	12,849	1294,7
Arlberg	10,250	1310,9

Die grösste Ueberlagerung des Gebirges ist mit 1730 m unter dem Balmhorn, bei Kil. 26,4 vorhanden. In der Mitte zwischen den dem Tunnel zunächst liegenden Stationen Kandersteg und Goppenstein wurde eine 445 m lange, zweispurige Ausweichstelle im Gefälle von 2 ‰ vorgesehen. Nach dem geologischen Gutachten sind in der Richtung von Nord nach Süd vorerst Kalkformationen, in der Mitte Gasterengranit und nachher kristallinischer Schiefer zu durchfahren. Ungeachtet der günstigen Beschaffenheit und Lagerung der Gesteinsarten wurde bei der Kostenberechnung eine Ausmauerung auf die ganze Länge in Aussicht genommen. Die verschiedenen typischen Tunnelprofile entsprechen jenen der Simplonbahn und sind in den Abbildungen 4—7 dargestellt; die Lichtweite beträgt

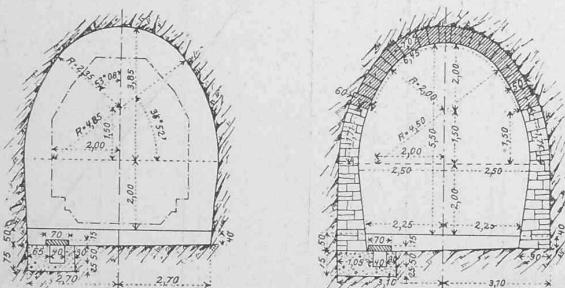


Abb. 4 u. 5. Tunnelprofile zu Projekt I. — 1:200.

5,0 m und die lichte Höhe 5,5 m. Nach den Berechnungen der beiden genannten Experten und Vergleichung mit ausgeführten oder im Bau begriffenen Tunnels dürfte die Gesteinstemperatur 30° nicht übersteigen. Aus Gründen der Bauökonomie und da die Notwendigkeit eines zweiten Geleises in absehbarer Zeit kaum vorhanden sein dürfte, wurde das beim Simplotunnel angewandte Bausystem mit Parallelstollen nicht in Aussicht genommen; durch einen im Gasterentale abzuteufenden Schacht von 180 m Tiefe, der 2575 m vom Nordportale entfernt wäre, könnte die Herstellung der Tunnelröhre bedeutend erleichtert werden.

Der Tunnelbau würde in der Weise vor sich gehen, dass die Stollenbohrung mit Handbetrieb gleichzeitig von den beiden Mundlöchern und dem Schachte aus erfolgte. Nach Vollendung der Anlagen für den Maschinenbetrieb sollen die Arbeiten auf der Südseite beschleunigt werden, während die maschinelle Bohrung auf der Nordseite nur in beschränktem Masse zur Anwendung käme. Zur Berechnung der Bauzeit wurde angenommen, dass der tägliche Vortrieb

bei der Handbohrung 1—1,2 m, bei der gewöhnlichen Maschinenbohrung 1,6—2,4 m und bei der beschleunigten 4,5—5,5 m betrage. Bei solchen Fortschritten könnte der Stollendurchschlag nach rund fünf Jahren erfolgen; für den Vollaushub und die Mauerungen müsste noch ein weiteres halbes Jahr gerechnet werden. Nach einer ungefähren Schätzung sind für die Installationen auf der Nord- und auf der Südseite 500 bzw. 1000 P. S. erforderlich, wofür die Wasserkräfte der Kander und Lonza zur Verfügung stehen; die bezüglichen Kosten wurden zu 500 000 Franken bzw. 3 Millionen Fr. veranschlagt. Der Durchschnittspreis für den Ausbruch des Tunnels ist zu 33 Fr. per m³, jener für das Mauerwerk zu Fr. 44,80 per m³ angenommen; die Gesamtkosten per laufenden Meter wurden zu 1812 Fr. berechnet.

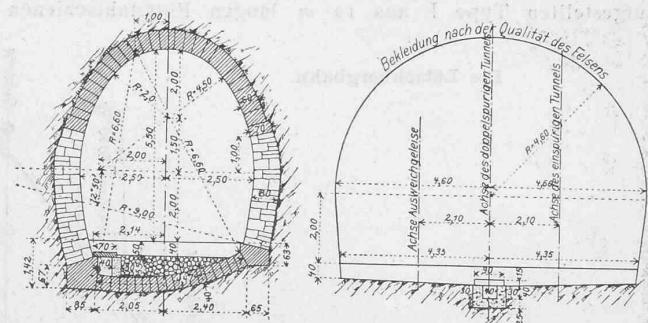


Abb. 6 u. 7. Tunnelprofile zu Projekt I. — 1:200.

Die südliche 25 km lange Zufahrtsrampe bietet im unteren Teile des Lötschentales, sowie am Nordabhang des Rhonetals, zwischen Gampel und Visp, bedeutende Bauschwierigkeiten. In der erstgenannten Teilstrecke müsste die Bahn meistens unterirdisch geführt werden, um vor den zahlreichen Lawinen und Steinschlägen geschützt zu sein, während am Nordabhang des Rhonetals tief eingeschnittene Seitentäler zu überbrücken wären. Von der Station Goppenstein an bis 2,2 km vor der Station Brig beträgt das Gefälle 26,32 ‰; am Fusse dieser Steilrampe schliesst sich eine horizontale Strecke längs des Bergfusses an, die weiterhin in eine Steigung von 10 ‰ übergeht, um den Rhonefluss auf einer 83 m weiten eisernen Brücke zu übersetzen. Da der neue Bahnhof in Brig 681,0 m ü. M. gelegen ist, beträgt die Höhendifferenz der beiden Endpunkte der Südrampe 544 m. Es wird weiteren Studien vorbehalten sein, das Längenprofil noch günstiger auszubilden. Von der hochgelegenen Station Giesch bis zur Station Gampel der Jura-Simplonbahn wurde eine schmalspurige Verbindungsahn in Aussicht genommen, um die Route nach dem Genfersee abzukürzen, ebenso bedingt der nach dem Zermatttale zu leitende Verkehr eine direkte Zweiglinie von der Höhenstation Lalden nach Visp.

Unter den zahlreichen auf dieser Teilstrecke vorkommenden Kunstbauten ist der 194 m lange Bietschtalviadukt bemerkenswert, der 114 m über der Bachsohle liegt und für den eine Fachwerkbrücke mit zwei Öffnungen von je 77 m Lichtweite und einem 75 m hohen steinernen Mittelpfeiler vorgesehen ist. Von den 21 Tunnels der Südrampe besitzt der die Bahnlinie aus dem Lötschen- in das Rhonetal führende Tunnel mit 1300 m die grösste Länge.

Für die Normalprofile des Bahnkörpers nehmen die Verfasser des Berichtes jene der Gotthardbahn zum Vorbild; die Breite der Beschartierung beträgt 3,6 m, deren Dicke auf Dämmen 35 cm, in Erdeinschnitten 40 cm und in Felsabträgen 50 cm. Die Böschungen sind gewöhnlich $\frac{3}{2}$ -füssig, bei Felsen $\frac{1}{5}$ -füssig angenommen worden. $\frac{2}{3}$ -füssige Steinsätze und $\frac{1}{2}$ -füssige Trockenmauern bis zu

9 m Höhe, wie auch die Stütz- und Futtermauern sollen entweder senkrecht oder mit $\frac{1}{5}$ Anzug ausgeführt werden. Ausser dem Lötschbergtunnel kommen noch 33 kleinere Tunnels mit einer Länge von 10 343 m vor, sodass die gesamte Tunnellänge 23 863 m, rund 40 % der ganzen Bahn-länge beträgt. Auf der Nordrampe wurden die Baukosten der Tunnels zu 700 bis 1000 Fr., auf der Südseite zu 750 bis 850 Fr. per laufenden Meter angenommen; der Durch-schnittspreis beläuft sich auf 805 Fr. Da längs der Bahn-linie geeignete Bausteine in hinreichender Menge erhältlich sind und man anderseits häufig nur mittelst beschwerlicher und kostspieliger Transporte zu den Baustellen gelangen könnte, wurde für die Kunstbauten im allgemeinen der Steinbau vorgezogen und Eisenkonstruktionen nur da angewendet, wo dieselben nicht zu vermeiden sind. Unter den Objekten über 10 m Lichtweite, für die besondere Planskizzen im Maßstab von 1 : 250 vorliegen, befinden sich 6 eiserne Brücken und 17 Gewölbebauten; die letztern wurden mit 60—85 Fr. für den m^2 überbauter Talprofilfläche berechnet.

Der Oberbau besteht, entsprechend der durch die Technikerkommission des schweizerischen Eisenbahnverbandes aufgestellten Type I aus 12 m langen Flusstahlschienen

übrigen 71 km langen Betriebsstrecken erfordert eine Summe von 3 180 000 Fr. oder 44 789 Fr. per Kilometer.

Der generelle Kostenvoranschlag der Linie Frutigen-Brig beziffert sich für Projekt I auf rund 70 Millionen Franken. Dieser Betrag verteilt sich wie folgt:

Summarischer Kostenvoranschlag für Projekt I.

Einzeln Zusammen

<i>I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:</i>		Fr.	Fr.
A. Organisations- und Verwaltungskosten	1 785 000		
B. Verzinsung des Baukapitals	5 866 000		
C. Expropriation	894 000		
D. Bahnbau: Einzeln			
1. Unterbau	Fr. 52 520 000		
2. Oberbau	» 3 488 000		
3. Hochbau	» 1 268 000		
4. Telegraph, Signale etc. »	314 000		
		57 590 000	
			66 135 000
<i>II. Rollmaterial</i>			3 180 000
<i>III. Mobiliar und Gerätschaften</i>			185 000
		Total . . .	69 500 000

Die Lötschbergbahn.

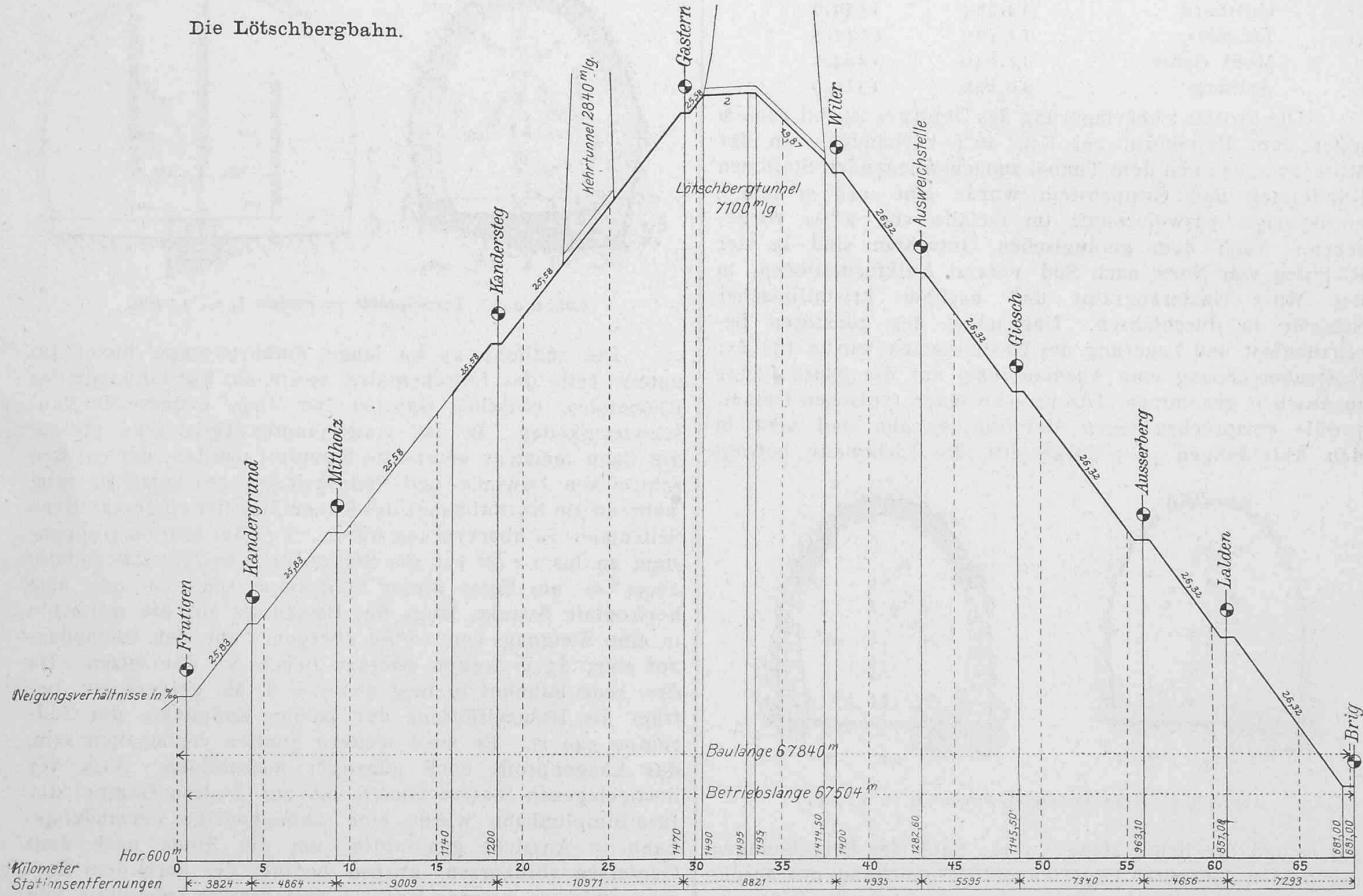


Abb. 8. Projekt V. — Längenprofil. — Maßstab 1:400 000 für die Längen, 1:8000 für die Höhen.

von 47 kg/m Gewicht, die in der offenen Bahn auf je 15 eisernen Querschwellen, in den längern Tunnels eventuell auf der gleichen Anzahl Holzschwellen ruhen. Zur Sicherung der Weichen sind in allen Stationen Stellwerksanlagen in Aussicht genommen. Ausser einer Hauptwerkstätte wurden in den Depotstationen Frutigen und Brig kleinere Werkstätten als Anbauten zu den Lokomotivremisen, ebenso 7 Wasserstationen anlagen in einer mittlern Entfernung von 8,6 km entworfen. Für die Berechnung des Rollmaterialbedarfes kam von der Linie Thun-Brig mit rund 85 km Betriebslänge das Teilstück Spiez-Frutigen in Abzug, da dasselbe in der Lötschbergbahn aufgehen wird und bereits ein Rollmaterial im Werte von rund 200 000 Fr. besitzt. Die Anschaffung der Lokomotiven und Wagen für die

Dieser Betrag verteilt sich auf die einzelnen Bahnstrecken wie folgt:

	Baulänge km	Gesamtkosten Fr.	Kosten per km Fr.
Nordrampe	20,91	15 900 000	760 400
Lötschbergtunnel . .	13,52	32 100 000	2 374 300
Südrampe	25,05	21 500 000	858 300
Frutigen-Brig	59,48	69 500 000	1 168 500
	*	*	

Von den übrigen zur Vergleichung mit der Hauptstrecke herangezogenen Varianten II—VI ist noch die einen Scheiteltunnel enthaltende Variante V, die annähernd dem Teuscherschen Hauptprojekte I entspricht, in dem Uebersichtsplane (Abb. 1, S. 56) eingezzeichnet; deren Längenprofil ist in Abb. 8 dargestellt. Sowohl diese wie auch das Projekt IV

nehmen zur Herabsetzung der Baukosten kürzere und hochgelegene Tunnels in Aussicht, dagegen reichen die gegenüber Projekt I erzielten Ersparnisse bei dem Baue zur Deckung der grösseren Betriebskosten nicht aus und es würden außerdem noch die Schwierigkeiten des Winterbetriebes in Höhenlagen von 1400—1500 m in Betracht fallen. Auch die Varianten II, III und VI sind in wirtschaftlicher Beziehung dem vorgeschlagenen Projekte nicht ebenbürtig. Bei der Linie II stehen die durch einen Basistunnel von 18,6 km Länge bedingten Mehrkosten in keinem richtigen Verhältnisse zu den jährlichen Betriebsersparnissen, welche sich aus einer Verminderung der virtuellen Länge von 15,4 km gegenüber Projekt I ergeben. Die Projektvariante III weicht mit Bezug auf die Betriebslänge und Kulminationshöhe nur unwesentlich von dem Hauptprojekte ab, erfordert aber wegen der grösseren Tunnellänge zwei Millionen Fr. Mehrkosten und ist deshalb ebenfalls zu verwerfen. Endlich unterscheidet sich die Variante VI von den übrigen dadurch, dass der schwierige Lehnenbau im Rhonetal durch die Annahme von zwei Kehrtunnels im untern Lötschental beschränkt und ein Anschluss in Visp herbeigeführt würde. Dadurch verlängert sich indessen die Linie gegenüber dem vorgeschlagenen Projekte und die Baukosten erhöhten sich um 3,5 Millionen Fr., sodass auch dieser Entwurf unannehmbar erscheint.

Von den Experten sind in ihrem Gutachten auch die Projekte für eine *Wildstrubelbahn* zum Vergleiche herangezogen werden.

Den von Ing. Stockalper im Jahre 1897 aufgestellten Projekten für eine Wildstrubelbahn liegt die Idee zu Grunde,

deren weitere Fortsetzung nach Zweisimmen geht im laufenden Jahre der Vollendung entgegen. Das westliche Teilstück die Linie Montreux-Montbovon mit dem Durchstiche der Dent de Jaman ist ebenfalls im Bau begriffen und es ist der betreffenden Gesellschaft im Jahre 1899 die Konzession für die Fortsetzung dieser Linie nach Zweisimmen erteilt worden, sodass letztere nach dem gegenwärtigen Stande der Arbeiten bis im Herbst 1904 eröffnet werden könnte.

Die von den Hrn. Hittmann und Greulich mit den Lötschbergbahnenprojekten verglichenen Varianten VII und VIII für eine Wildstrubelbahn nehmen eine nördliche Zufahrtslinie von Erlenbach bis Oberried an, von welchem Punkte aus, wie aus dem Uebersichtsplane (Abb. 1 S. 56) hervorgeht, die beiden Tunnelrichtungen sich gegen das Dalatal und das Rhonetal verzweigen, die Südrampen schliessen bei Raron bzw. Gampel an die Jura-Simplonbahn an. Da die in Ausführung begriffene Strecke Erlenbach-Zweisimmen als Lokalbahn Gegensteigungen von 25 % und Krümmungsradien bis zu 200 m enthält, wurde für die vergleichenden Kostenberechnungen eine Trace mit konstanten Steigungen von 12—15 % und Bogen von mindestens 300 m Krümmungshalbmesser vorgeschlagen, ebenso eine Abkürzungslinie Gwatt-Reutigen-Wimmis empfohlen. Die Unterbaukosten der Nordrampe wurden zu rund Fr. 140 000 per km ermittelt und der Einheitspreis pro lfd. m des Haupttunnels in Anbetracht der schwierigen Druck- und Wärmeverhältnisse, sowie der kostspieligen Kraftanlagen zu 2400 Fr. angesetzt. Nach dem in Abb. 9 dargestellten Längenprofil des Projektes VII kulminiert der 13,5 km lange Tunnel in einer Höhe von 1131,20 m und senkt sich von

Die Wildstrubelbahn.

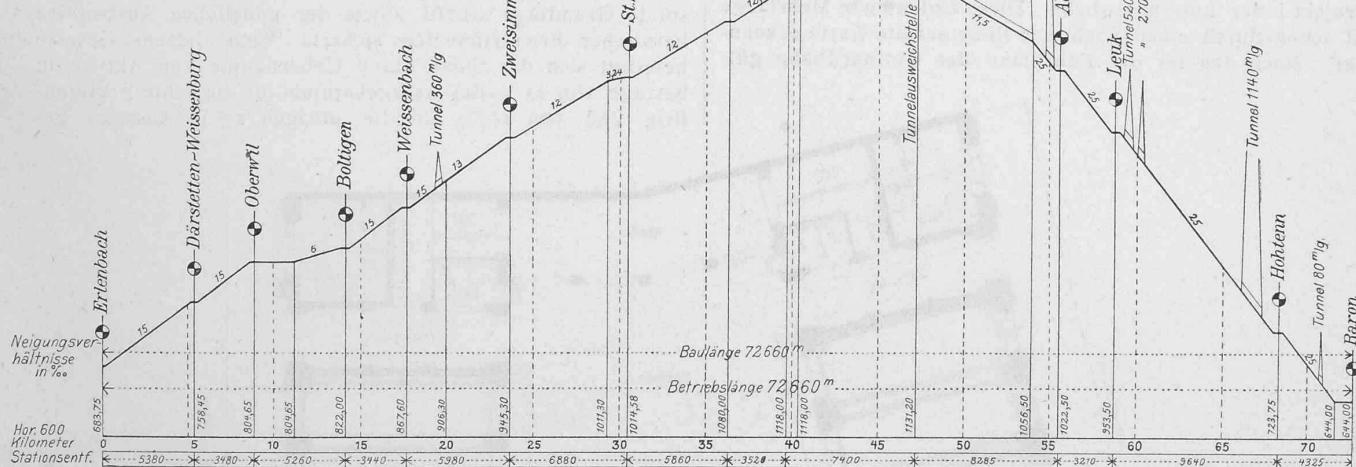


Abb. 9. Projekt VII. — Längenprofil. — Masstab 1:400 000 für die Längen, 1:800 für die Höhen.

für die Bahn anlage anstatt des Kandertales das untere und obere Simmental zu benützen, welche Talschaften bevölkerter sind und eine günstigere Bahnentwicklung mit mässigeren Steigungen ermöglichen. Da die Südportale der für diese Trace vorgeschlagenen Tunnelvarianten bedeutend westlicher als diejenigen der Lötschbergbahn gelegen sind, würden die südlichen Zufahrtsrampen in eine der zwischen Leuk und Brig befindlichen Stationen der Jura-Simplonbahn einmünden. Diese Projekte standen mit den Bestrebungen im Zusammenhange, eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen dem Berneroberlande und dem oberen Genfersee zu erstellen, um den grossen Umweg über Bern-Freiburg-Lausanne zu vermeiden. Von der das gleiche Ziel verfolgenden Linie Spiez-Montreux¹⁾ ist die östliche Teilstrecke, Spiez-Erlenbach bereits dem Betriebe übergeben worden und

der ungefähr in der Mitte befindlichen Ausweichstelle aus gegen das nördliche und südliche Portal mit 2 bzw. 11,5 %. Die Südrampe beginnt bei Jnden im untern Dalatal und deren Linienführung erfordert bei einem Maximalgefälle von 25 % oberhalb des Dorfes Gampel eine sich in das Lötschental erstreckende künstliche Entwicklung. Eine ähnliche Anlage ist für die Südrampe des Projektes VIII, die mit 21 % abfällt, oberhalb der Stadt Leuk vorgesehen. Infolge Wegfallens von grösseren Schutzbauten konnten die kilometrischen Unterbaukosten dieser Teilstrecken niedriger als bei Projekt I der Lötschbergbahn d. h. für Projekt VII und VIII zu 480 000 bzw. 450 000 Fr. geschätzt werden; für die Tunnelbauten sind 900 Fr. per lfd. m berechnet worden.

Wie aus der Zusammenstellung auf Seite 70 hervorgeht, sind die virtuellen Längen Thun-Brig der beiden Wildstrubellinien um 12,4 bzw. 16,5 km grösser als bei

¹⁾ Bd. XXXVIII S. 224.

Das neue Post- und Telegraphen-Gebäude in Zürich.
Architekt: E. Schmid-Kerez in Zürich.

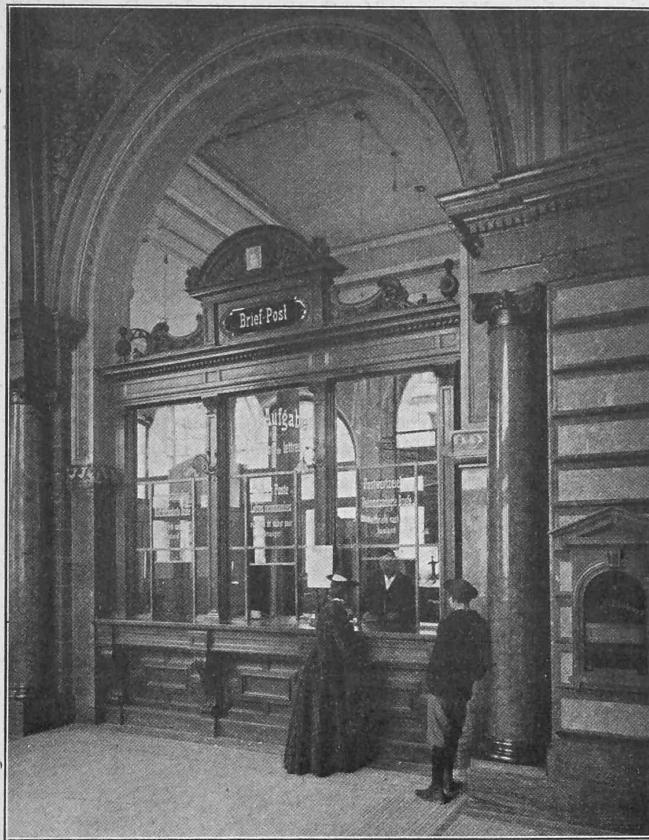


Abb. 4. Briefschalter in der Schalterhalle.

Projekt I der Lötschbergbahn. Diese bedeutende Mehrlänge ist schon durch einen flüchtigen Blick auf die Karte erkennbar. Nach den für die Fahrpläne der Gotthardbahn gültigen Normen berechnen sich für die Linie Thun-Brig über Wildstrubel beträchtlich grössere Fahrzeiten, als bei dem vorgeschlagenen Lötschbergprojekte und die Differenz zu

den Gunsten des letztern beträgt für die Projekte VII und VIII bei Expresszügen 16 und 18, bei Schnellzügen 21 und 28 und bei Personenzügen 25 und 34 Minuten. Die Experten gelangten deshalb zu dem Schlusse, dass das kürzere, unerheblich teurere Lötschbergprojekt I den Wildstrubelprojekten vorzuziehen sei.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Trassierungs-elemente und Kostenbeträge der verschiedenen Projekte zusammengestellt worden, wobei zu bemerken ist, dass zur Beurteilung der Bauwürdigkeit derselben neben den reinen Baukosten die Gesamtkosten der Linie Thun-Brig massgebend sind. Je nach den Anfangs- und Endpunkten der einzelnen Projekte mussten zu diesem Zwecke die reinen Baukosten um die kapitalisierten Mitbenützungszinse oder Erstellungskosten der Zufahrtsstrecken sowie um die Kosten für Ergänzungsbauten erhöht werden.

Projekt	Linie	Baulänge Frutigen-Brig	Virtuelle Länge Thun-Brig	Tunnellänge	Kulmina-tionspunkt	Max. Neigungen Nord	Max. Neigungen Süd	Baukosten Reine	Baukosten Gesamte
I	Lötschberg	km	km	km	m ü. M.	0/00	0/00	Millionen	Millionen
		59,5	121,6	13,5	1242,9	27,5	27,5	69,5	74,0
		54,1	106,2	18,6	1123,2	27,5	20,0	79,0	83,5
		58,8	120,2	14,6	1241,6	27,5	27,5	71,5	76,0
		63,7	136,6	9,2	1407,0	27,5	27,5	64,0	68,5
		67,8	146,0	7,1	1495,0	27,5	27,5	61,5	66,0
VI	Frutigen-Visp	56,2	125,7	15,3	1216,3	27,5	27,5	72,0	77,5
		72,7	134,0	13,5	1131,2	15	25	67,5	73,5
		72,9	138,1	12,2	1121,0	15	21	64,5	71,0

Für den Kanton Bern kommt der Lötschbergbahn die gleiche Bedeutung zu, wie sie die Gotthardbahn für die nördlichen Kantone der Schweiz besitzt. In richtiger Erkenntnis dieser Tatsache hat auch das Bernervolk in einer Abstimmung vom 4. Mai d. J. mit grossem Mehr ein Eisenbahngesetz angenommen, das für die Lötschbergbahn eine solide Grundlage schafft, sowie den gänzlichen Ausbau des bernischen Eisenbahnnetzes sichert. Nach diesem Gesetze beteiligt sich der Staat durch Uebernahme von Aktien im Betrage von 25 % für die Anlagekapitals für die Linie Frutigen-Brig und von 40 % für die übrigen 25 in Aussicht ge-

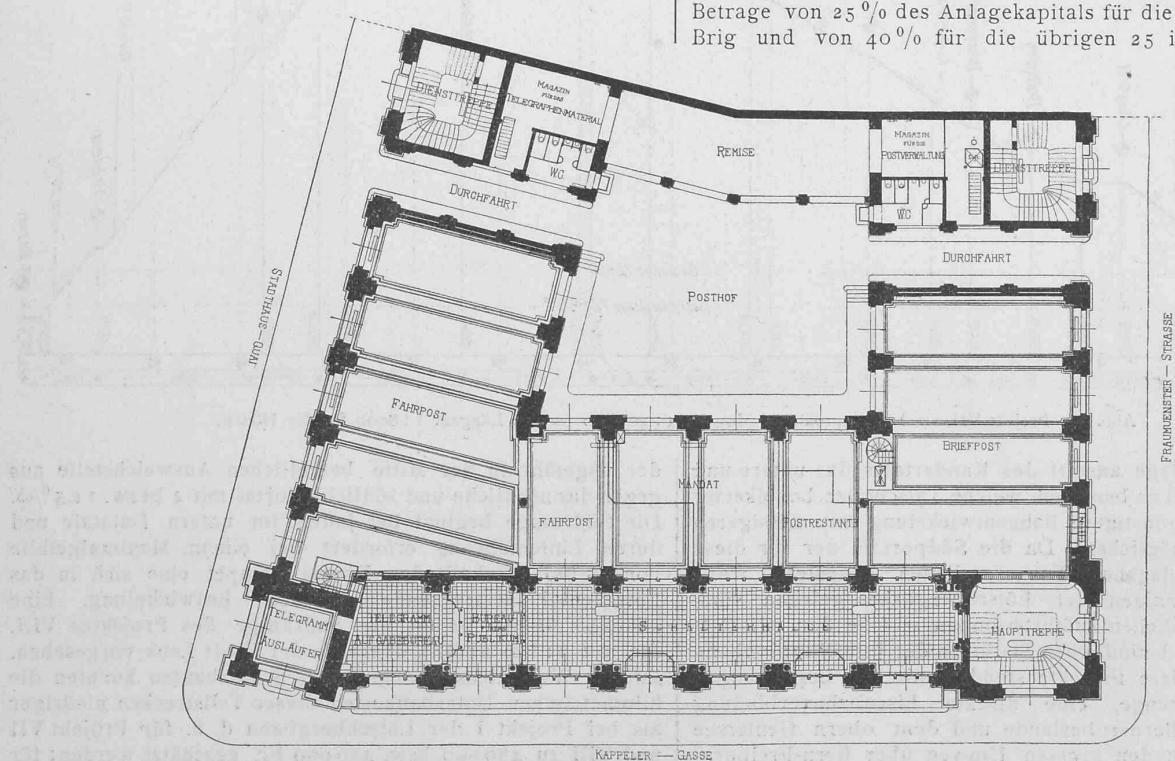


Abb. 1. Grundriss vom Erdgeschoss. — Massstab 1:500.

tigen Normen berechnen sich für die Linie Thun-Brig über Wildstrubel beträchtlich grössere Fahrzeiten, als bei dem vorgeschlagenen Lötschbergprojekte und die Differenz zu

nommenen normal- und schmalspurigen Ergänzungsbahnen. Die in diesem Subventionsgesetze vorgesehenen Bahnlinien werden bei einer Gesamtlänge von rund 433 km einen un-

gefährten Kostenaufwand von 123,6 Mill. Fr. erfordern, von dem nach obigen Ansätzen der Staat 17,5 Mill. Fr. für die Lötschbergbahn und 21 Mill. Fr. für die übrigen Linien zu übernehmen hätte.

S.

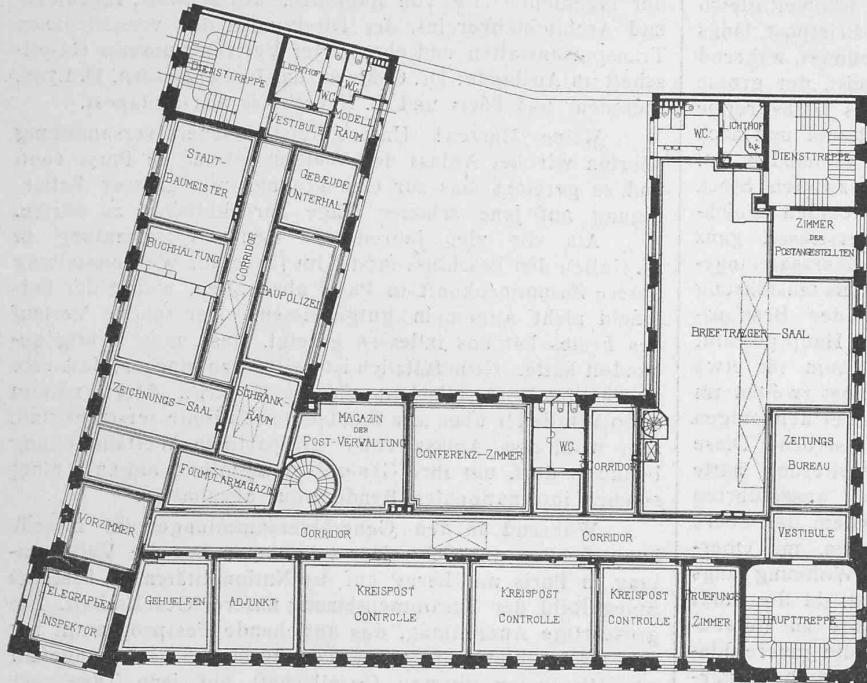


Abb. 3. Grundriss vom II. Stock. — Maßstab 1:500.

Das neue Post- und Telegraphen-Gebäude in Zürich.

Architekt: E. Schmid-Kerez in Zürich.
(Mit einer Tafel.)

I.

In der ersten Nummer des Jahrganges 1896 dieser Zeitschrift wurden einige zeichnerische Darstellungen des damals im Bau begriffenen neuen Post- und Telegraphen-Gebäudes in Zürich veröffentlicht und gleichzeitig auf eine spätere einlässlichere Besprechung und Darstellung des Monumentalbaues nach dessen Vollendung hingewiesen. Diesem Versprechen nachkommend lassen wir nun eine Reihe von Abbildungen des Baues in seiner definitiven äusseren und inneren Gestaltung nach eigens zu diesem Zwecke aufgenommenen Photographien folgen und fügen denselben die endgültigen Grundrisse bei.

Obschon in der Hauptsache die Ausführung des Baues mit den früher veröffentlichten Zeichnungen übereinstimmt, so wurden doch während der Bauzeit, sowohl in der Grundriss-Anordnung der oberen Geschosse, als im äusseren Aufbau, namentlich des Eckturmes, verschiedene Änderungen vorgenommen, die hier einer Erwähnung bedürfen. Nötig wurden sie teils wegen inzwischen eingeführter Änderungen und Erweiterungen im Postdienst, teils infolge neuer Anforderungen seitens der Telegraphen-Verwaltung. Die Hauptanlage jedoch ist unverändert geblieben, denn sie war schon durch die Form des Baugrundes, der ein unregelmässiges Viereck bildet, von vornherein gegeben.

Die Fahrpost, wofür der grösste Flächenraum verlangt

wurde, musste naturgemäss an die längere Seitenfront, an die Stadthausquaiseite, die Briefpost, für die bedeutend weniger Grundfläche gefordert war, an die kürzere Front, an die Fraumünsterstrasse und die übrigen Bureaux, die Mandat- und Poste restante-Bureaux in die Mitte zwischen Brief- und Fahrpost gelegt werden. Die Lage des Haupteinganges ergab sich somit von selbst an der Kappeler-gasse, woselbst auch die durch sieben grosse Bogenöffnungen erhelle Schalterhalle den Verkehr des Publikums mit den Schaltern der Post und des Telegraphs vermittelte. Auf der linken Seite der Schalterhalle, gegen den Stadthausquai hin, ist ein Stück derselben für den Telegraph abgetrennt worden zur Aufgabe und Empfangnahme der Telegramme. Auf die rechte Seite der Schalterhalle, in dem geräumigen Eckpavillon, Ecke Fraumünsterstrasse-Kappelergasse, der die zur Direktion und zu den Bureaux der oberen Etagen führende Haupttreppe enthält, wurden die Schlossfächer gelegt. Dieser Raum erhielt von der Fraumünsterstrasse her einen eigenen Eingang, da die Absicht bestand, den Verkehr in der Schalterhalle von den Besuchern der Schlossfächer möglichst fern zu halten.

Es muss dieser Eingang aber nachträglich wieder geschlossen werden, da das gesamte Publikum, trotz aller postamtlichen Verfügungen, sich nicht dazu bequemen wollte, denselben nur den Bequemlichkeit der Schlossfächer zu überlassen, sondern ebenfalls den Weg zur Schalterhalle durch besagten Nebeneingang nahm und somit den beabsichtigten Zweck wieder vollständig illusorisch machte. Seither geht nun alles ungestört durch die Haupteingänge an der Kappelergasse und hat sich das Publikum an diese Eingänge gewöhnt,

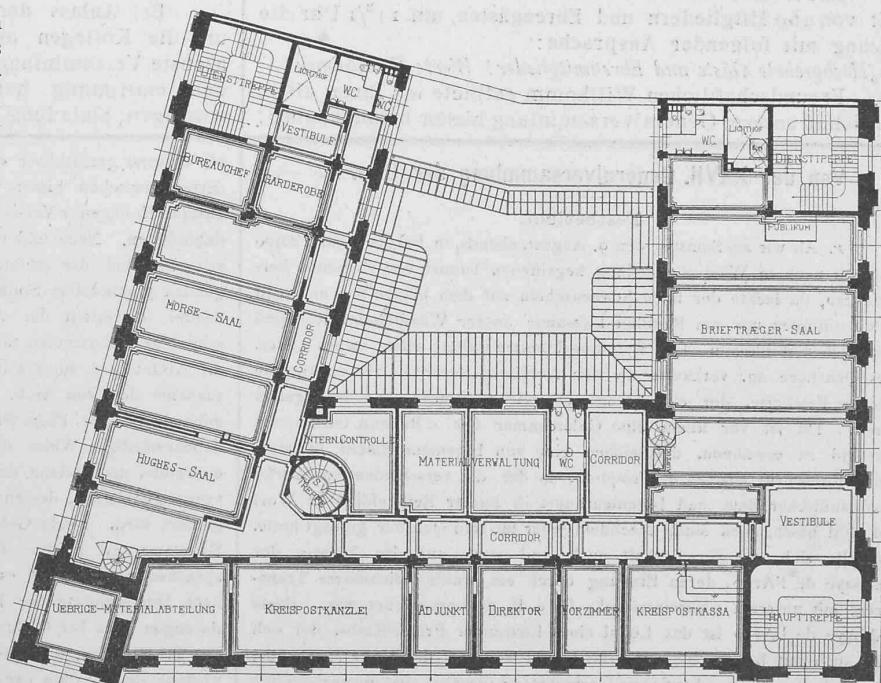


Abb. 2. Grundriss vom I. Stock. — Maßstab 1:500.

obschon ein sehr beschäftigter Herr in der Tagespresse glaubte Alarm schlagen und sich beschweren zu müssen, dass er nunmehr zwei Schritte mehr zu machen und eine Tür mehr zu passieren habe als früher, um zu den Schlossfächer zu gelangen. — Der Raum vor der Schlossfächer-