

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 111/112 (1938)  
**Heft:** 16

**Artikel:** Eidgenössische Post- und Postgarage-Bauten  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-49933>

#### **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>**

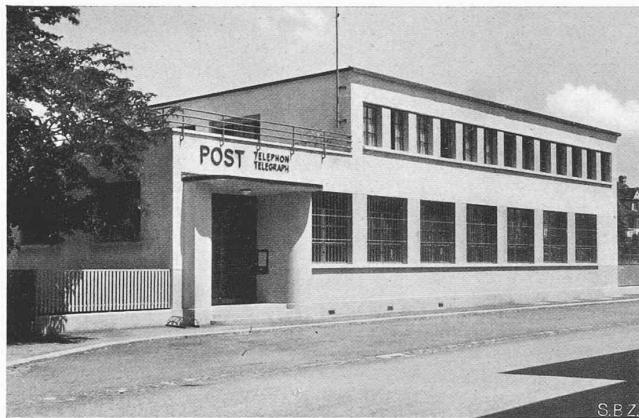
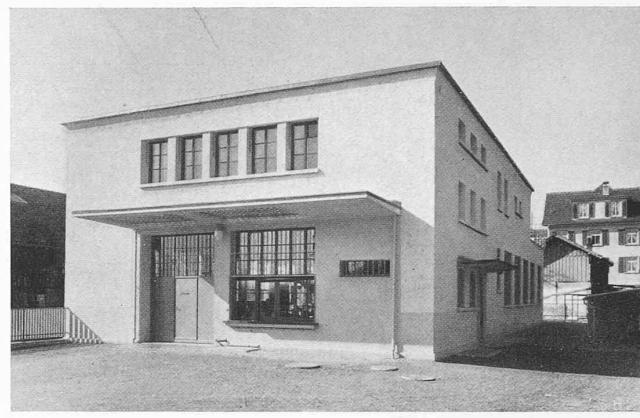


Abb. 30. Postgebäude Wallisellen, Strassenseite



Erbaut 1931

Abb. 31. Post Wallisellen, Diensteingänge

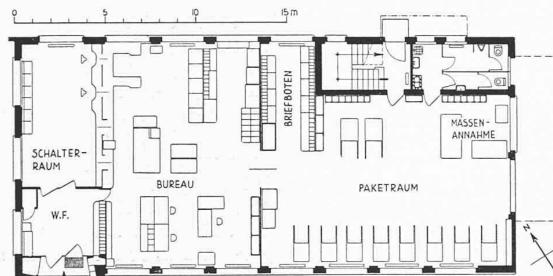


Abb. 29. Postgebäude Wallisellen, Erdgeschoss 1:400

gebracht. Sie sieht bronzeähnlich aus; die genaue Zusammensetzung wird noch geheimgehalten. Im Massachusetts Institute of Technology hat D. T. Yensen sich letzthin noch einmal mit den den Heuslerlegierungen ähnlichen Legierungen befasst und festgestellt, dass eine grosse Menge von Manganverbindungen ferromagnetisch ist. Dies hat zu der Annahme geführt, dass Mangan in gewissem Sinne auch als ferromagnetisches Metall anzusprechen ist, dessen «kritische Temperatur» aber außerordentlich tief liegt. Wenn diese Annahme stimmt, kann das Verhalten des Mangans, das schon in einer Beimischung von nur etwa 13% Eisen unmagnetisch macht, zu interessanten Erweiterungen der Theorie des Magnetismus führen.

W. Ley, New York.

## Eidgenössische Post- und Postgarage-Bauten

(Schluss von Seite 186)

War in letzter Nummer die stilistische Entwicklung der Postbauten seit der Jahrhundertwende zur Darstellung gelangt, so zeigen wir hier noch zwei jüngere Beispiele von Postämtern mittlerer Grösse: *Wallisellen* und *Rapperswil* (St. Gallen). Von diesen ist besonders das zweite interessant, schon hinsichtlich des Gegensatzes in der äussern Erscheinung zu dem benachbarten, kleinteilig barockelnden Bahnhof aus der verflossenen Architekturperiode (Abb. 35). Aber auch für sich betrachtet ist der neue Postbau im blaugrauen Ton seiner ruhigen Fassadenflächen und mit der formalen Betonung seiner Eingangsecke mit ihrem stummen Postamt sehr sympatisch. An der Schmalwand neben dem Treppenhaus-Fensterstreifen wird die Fläche seit kurzem durch ein die Post symbolisierendes Wandbild von Carl Roesch (Diessenhofen) belebt; es ist ein Mosaik aus farbigen Klinkern in stumpfen Farben von blau-grau-weiss und rostbraun, die sich wirkungsvoll und doch diskret dem Grundton einfügen. Im Ganzen wirkt der Bau etwas dunkler, kräftiger als unsere Abb. 33 es vermuten lässt.

Treten wir durch die Glastüren des Vorraums ins Innere, so überrascht der Schalterraum durch seine Frische und Helligkeit, insbesondere durch seine Oeffnung gegen den Dienstraum (Abb. 37). Eine Abschlusswand gibt es nicht mehr; die drei Schalter sind lediglich durch 55 cm hohe Glasaufsätze abgeschrankt, die nach der Dienstseite 30 cm tiefe Buchten bilden, in denen die Briefmarken, Poststempel usw. liegen. Im untern Teil sind diese Glasaufsätze mattiert, sodass die dahinterliegenden Postsachen den Blicken des Publikums entzogen bleiben; im obern Teil tragen sie in leuchtendem Rot die entsprechenden Schalteranschriften. Die Schubladen der Schalterkassen laufen auf Rollen

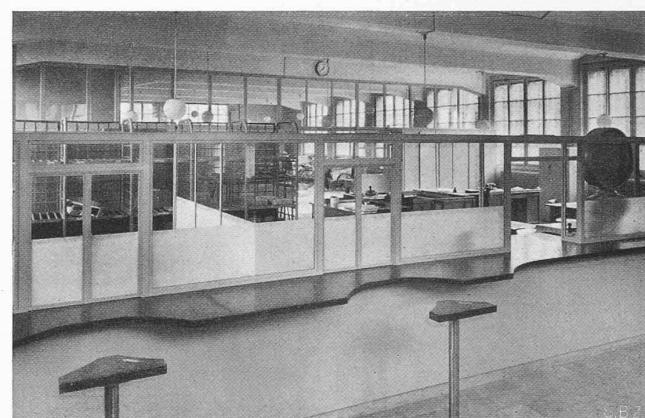


Abb. 32. Schalterraum der Post Wallisellen

und sind zum Teil mit Einbauten für Formulare und Wertzeichen versehen, sowie mit einer Gleiteinrichtung für die Münzbehälter. Eine automatische Busch-Waage bis 50 kg leistet am Paketschalter treffliche Dienste, desgl. eine autom. Avery-Waage am Geldschalter. An der Wand gegenüber den Schaltern steht ein sechsteiliges Schreibpult sowie eine selbstkassierende Telefonzelle zur Verfügung, während eine zweite Zelle von aussen ständig zugänglich ist.

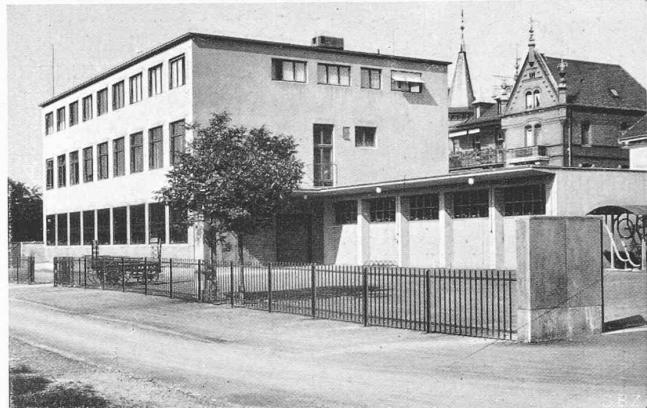
Zu dieser Schalterausbildung, die den neuzeitlichen Bankschaltern gleicht, ist noch folgendes zu bemerken. Der früher übliche, bis zur Decke führende Abschluss (vergl. z. B. Abb. 7 u. 16 in Nr. 15) hatte folgende Nachteile: räumliche Trennung von Publikum und Personal, lästigen Luftzug durch die verhältnismässig kleinen Schalteröffnungen und schlechte Beleuchtung. Um diesen Unzukömmlichkeiten abzuhelfen, wurde zunächst die obere Glaswand weggelassen und durch einen niedrigeren Glasauflsatz in Holz- oder Metallrahmen ersetzt. In grösseren Postämtern ging man versuchsweise noch weiter: die Einteilung



Abb. 38. Schalterausbildung in der umgebauten Hauptpost Basel



Abb. 33. Postgebäude Rapperswil, Zürichsee



Erbaut 1935

Abb. 34. Post Rapperswil, Bahnseite

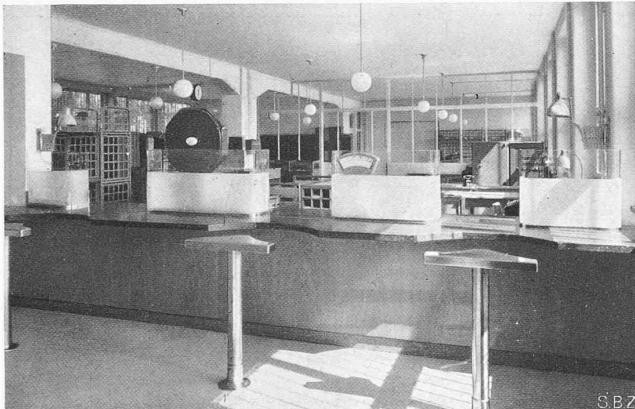


Abb. 37. Schalterraum der Post Rapperswil

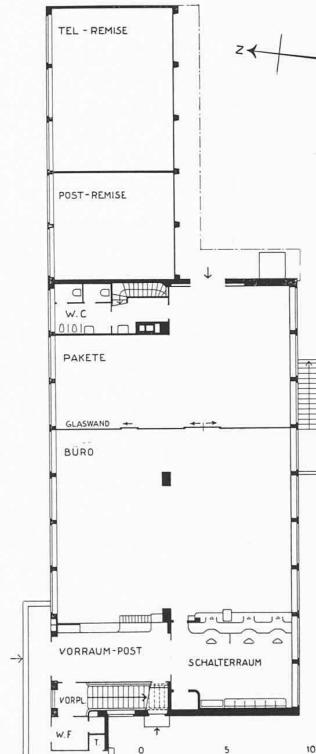
wurde durch gläserne Querwände vor den Schaltern (z. B. in Basel, Abb. 38) oder durch blosse Leuchtbalken ohne jegliche Aufsätze auf der Schalterplatte ersetzt (z. B. in Biel, Abb. 39). Die Erfahrungen hiermit befriedigten aber nicht; die Beamten hatten das Gefühl zu geringer Sicherheit gegen Entwendung von Postwertzeichen und Poststempeln, Gefährdung des Postgeheimnisses u. a. m. Man ging deshalb zu der z. B. in Rapperswil getroffenen, in ästhetischer Hinsicht einwandfreien Lösung über (Abb. 37), die indessen bezügl. Sicherheit auch noch nicht allen Beamten genügt, die einen höhern Aufsatz, mit Abschlussflügeln, wie in Wallisellen (Abb. 32) bevorzugen; diese Ausbildung scheint am besten zu befriedigen. Es ist zu beachten, dass der Beamte, besonders in Zeiten eingeschränkten Dienstes (z. B. sonntags) sich doch öfters vom Schalter entfernen muss.

Wie schon eingangs (in Nr. 15) bemerkt, unterscheidet die PTT-Verwaltung drei Kategorien von Postdiensträumen:

1. *Verwaltungseigene Gebäude*, von der Eidg. Baudirektion erstellt, entsprechend den bisher gezeigten Beispielen, bei denen



Abb. 39. Schalterraum Biel, ohne jegliche Abschlüsse

Abb. 35. Eingangs-Ecke und  
Abb. 36. Grundriss 1:400

die Verwaltung die architektonische Haltung in allen Teilen bestimmt.

2. *Mietlokale*, die auf Kosten des Hauseigentümers, aber nach Angaben der PTT-Verwaltung eingerichtet und durch langfristige Mietverträge beiderseits gesichert werden. Daraus ergibt sich in grössern, hauptsächlich vorstädtischen Postämtern eine gewisse Einheitlichkeit der formalen Erscheinung, wie die in

den Abb. 40 und 41 (S. 198) vorgeführten Beispiele zeigen. In mehr ländlichen Verhältnissen offener Bebauung dagegen besteht eine grössere Mannigfaltigkeit, vgl. die Abb. 42 und 43 auf Seite 199. Noch grössere Individualität zeigt sich in ausgesprochen dörflicher oder ländlicher Umgebung, wo die dritte Kategorie vorherrscht:

3. *Die Posthalterlokale*, wo der Posthalter selber Hausbesitzer ist und selbst und mit eigenem Personal den Dienst besorgt, und wo er der Verwaltung gegen besondere Entschädigung ein genehmes Lokal zur Verfügung stellt. Beispiele hierfür zeigen die Abb. 44 und 45 (Seite 198) in Einfamilienhaus-Neubauten, die nach Geschmack des Bauherrn bzw. seines Architekten je nach der Landesgegend die örtlichen Bauformen widerspiegeln, so in Oetwil am See das Zürcher Giebelhaus oder in Melchtal die innerschweizerische Holzbauweise, sei es die viel misshandelte Chaletform oder andere, wobei die Post als solche mehr zurücktritt; schliesslich Abb. 46 (S. 199) in einem alten Bauernhaus im Tessiner Bergdörfchen Sonogno, in dem der Eigentümer ein verhältnismässig einbruchssicheres und feuerfestes kleinstes Postlokal eingebaut hat.

\*

Die neueste, noch im Bau begriffene alpine Lösung ist der *Post-Auto-«Bahnhof»* Lenzerheide an der Julierstrasse Chur-Engadin (Abb. 47, Seite 196), wo aus betrieblichen Gründen der Bau einer Postgarage-Zwischenstation nötig war. Die PTT-Verwaltung hat hier zum ersten Mal auch das Postamt in zweck-



Abb. 47. Post und Garage  
Lenzerheide. — 1 : 400  
Im Bau begriffen

mässiger Weise mit der Garage verbunden, mit einer richtigen Perronhalle, offenem und geschlossenem Warteraum; dahinter liegen Postbureau und Laderampe, alles bergseits der durchgehenden Poststrasse und nur wenig von ihr abgerückt.

Das räumlich kleinste Postamt, aber mit allem Zubehör versehen, stellt das fahrende «Schweiz. Automobil-Postbureau» dar. Abb. 48 zeigt die erste, Abb. 49 bereits die zweite Ausführung, die beste Raumausnutzung ergab. Dadurch, dass an dem für den Aufbau verwendeten Saurer-AE-Chassis die Steuerung nach vorn versetzt wurde, hat man gegenüber dem ersten Wagen etwa 70 cm mehr nutzbare Innenlänge gewonnen. Die Schalterfenster sind für den Winterbetrieb mit Sprechlöchern und drehbaren Zahltellern versehen. Auf der linken Seite konnten durch Verzicht auf die dritte Telephonkabine und Vorschieben der zwei andern Arbeitsplätze für den Bureauleiter und einen weitern Beamten gewonnen werden. Um den Raum im Führerabteil als Garderobe benützen zu können, wurde in die Trennwand eine Schiebetüre eingebaut. — Zwei automatische Waagen, Schreib- und Rechenmaschine, Stempel- und Sortiertisch, Briefversandgestell, Paketfächer, sowie 45 Schubladen und offene Fächer vervollständigen die Bureaueinrichtung.

Die Telephonanlage besteht aus zwei selbstkassierenden Telephonstationen in zwei Kabinen für das Publikum, einer Tischstation als Diensttelephon, sowie einer beweglichen Bedienungsstation mit Taxmeldern für die Kabinengespräche. Die Anschlüsse an das Fernnetz erfolgen ab Anschlussplatte, die über der linken Kabinentüre angebracht ist. Auf der linken Wagenseite sind hinter den beiden Telephonkabinen zwei in die Wagenwand eingebaute, herablassbare Schreibpulte angebracht, die durch ein aufstellbares Vordach geschützt sind; ein ebensoches Schreibpult mit Vordach befindet sich an der Wagen-



Abb. 49. Zweites Auto-Postbureau der Eidg. PTT-Verwaltung

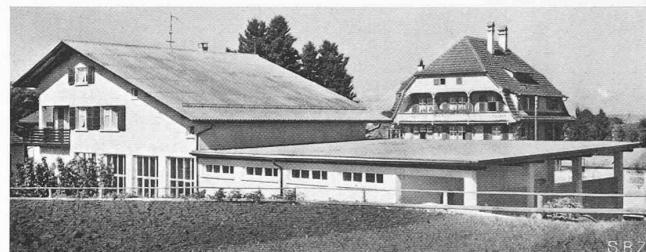


Abb. 55 u. 56. Postauto-Garage Schwarzenburg, Kt. Bern 1936

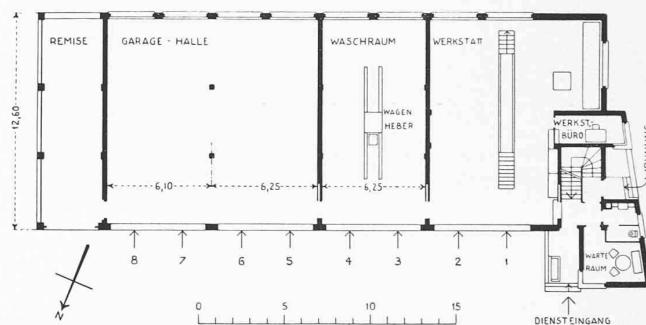


Abb. 57. Postauto-Garage Schwarzenburg. — Masstab 1 : 400

rückwand. Auf der rechten Wagenseite sind zwischen den Schaltern 1 und 2 die Marken- und Postkartenautomaten wegnahmbar angebracht, dazwischen der Briefeinwurf (Abb. 49). Die elektrische Anlage für die Innen-, Schalter-, Arbeitsplatz-, Sortier- und Stempeltisch-, sowie die äussere Schreibpultbeleuchtung kann über einen Umschaltkasten an zwei im Wagen befindliche 12 V-Batterien oder über den mehrstufigen Transformer an das Fernstromnetz angeschlossen werden. Die Lüftung des Bureau erfolgt durch vier grosse, aufstellbare Oberlichter, einen elektrischen Ventilator im Dach, sowie eine versenkbare Scheibe in der Diensttür hinten links und durch die Schalteröffnungen. Für den Betrieb bei kalter Witterung dient eine Zentralheizung mit vier Stahlradiatoren, als Heizofen ein mit Benzin gespeister «Moto-Calor»-Ofen. Zum Schutz gegen Wärme und Kälte sowie zur Schalldichtung der Kabinen wurden Außenwände und Dach, sowie die Telephonkabinen mit Glaswolle isoliert.

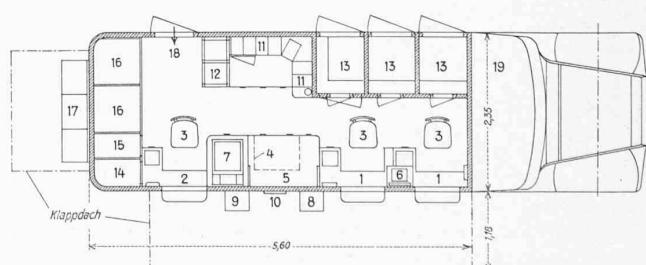


Abb. 48. Erstes Auto-Postbureau der Eidg. PTT-Verwaltung. — 1 : 100  
Legende: 1 Briefschalter, 2 Paketschalter, 3 Drehstühle, 4 Stahlkassenschublade, 5 Stempeltisch, 6 Briefwaage, 7 Paketwaage, 8 Markenautomat, 9 Postkartenautomat, 10 Briefeinwurf, 11 Briefversand, 12 Sackspanner, 13 Telephonkabinen, 14 Kleiderschrank, 15 Materialschrank, 16 Paketfachgestelle, 17 äusseres Schreibpult, 18 Diensteingang, 19 Führerkabine

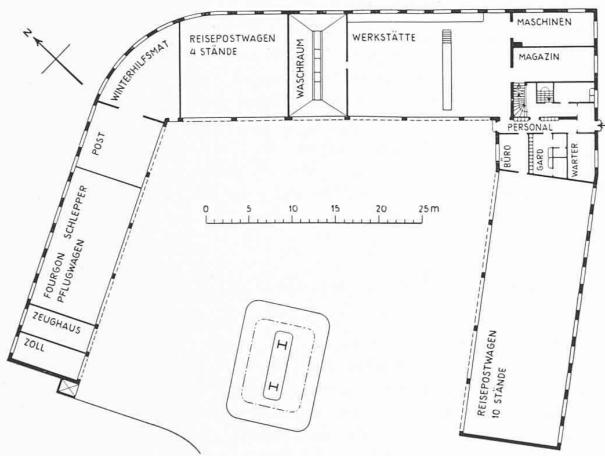
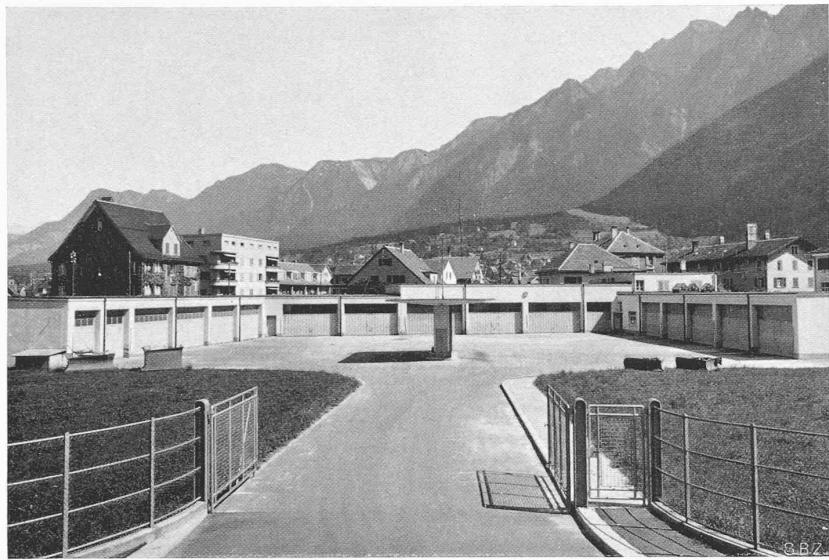


Abb. 51 u. 52. Postauto-Garage Chur, Bild und Grundriss 1:800 1931

Im übrigen ist das «Automobil-Postbureau 2» dem «Automobil-Postbureau 1» ganz ähnlich; die Verbesserungen ergaben sich aus den Betriebserfahrungen. Die Automobil-Postbureaus finden Verwendung, wo irgendwo eine grössere festliche Veranstaltung das Vorhandensein eines Postamtes in unmittelbarer Nähe wünschbar erscheinen lässt.

Fahrzeuge, deren Führersitz wie hier *neben* dem Motor angeordnet ist, weisen die folgenden typischen Merkmale auf: kurzer Radstand bei grosser karrossabler Länge, günstigen Lenkradius, bessere Ausnutzung des Passagierraumes, günstige Sichtverhältnisse für die Passagiere, bessere Lastverteilung auf Vorder- und Hinterachse, günstige Lage der Türen (Abb. 50, S. 201). Die 1 CRD-Saurer-Wagen sind mit einem 4-Zylinder-Dieselmotor ausgerüstet. Sie eignen sich ganz speziell zum Aufbau schmaler

und niedriger Karosserien und finden im Regiebetrieb, hauptsächlich auf den schmalen Strassen in die Seitentäler des Wallis, Verwendung. Sie führen daher die Bezeichnung «Walliser-Typ» und sind sehr ökonomisch.

\*

Damit gehen wir über zu den *Garagebauten* der Eidg. PTT-Verwaltung.

1. *Postgarage Chur*, Baujahr 1931/32. Wagenzahl: 31 Stück mit Längen von 7,5 m bis 11 m (Abb. 51 und 52). Die Gründe für ihren Bau waren zahlreich. Vor allem waren die ungenügenden Platzverhältnisse in der alten, ehemaligen Pferdepost-Remise ausschlaggebend. Die Reisewagen wurden von Jahr zu Jahr zahlreicher und ihre Länge wuchs von anfänglich 6 bis 7 m auf 10 und 11 m; diese Länge ist heute durch das MFG für Gesellschaftswagen auf 11 m begrenzt, auch darf ihre Sitzplatzzahl 30 nicht überschreiten. Mit der Wahl einer normalen Tiefe von 12 m für diese Garagen ist die Post heute nicht mehr wie früher der Gefahr ausgesetzt, die Garagen schon nach wenigen Jahren vertieft zu müssen. Die gewählte  $\Gamma$ -Form dieses Gebäudes in Chur, das heute der grösste Garagenebau

der Postverwaltung ist, erwies sich als zweckmässig. Die Uebersicht ist besonders gut und die Räume sind unter sich und zur zentral gelegenen Tankstelle wenig entfernt. Die Kursgruppe Chur konnte sich mit Hilfe dieses Grossbaues, der seinerzeit als überdimensioniert betrachtet wurde, normal entwickeln. Die Winterkursstrecke Chur-Lenzerheide-Tiefenast-Bivio konnte, nach vorgenommener Schneeräumung auf der Julierstrasse, bis St. Moritz ausgedehnt werden. Nach der Verschiebung der Ausgangspunkte der heutigen Kursstrecke Chur-Reichenau-Flims-Ilanz von Reichenau nach Chur wurde die Garage Reichenau aufgehoben und der Winterbetrieb auch auf dieser Strecke aufgenommen. Die Streckenlänge der Kursgruppe Chur, die z. B. im Jahre 1932 noch 60 km für den Winterbetrieb und 91 km für den Sommerbetrieb betrug, erhöhte sich auf 130,8 km als Jahressstrecken. Die Reisendenzahl stieg von 72 427 auf 190 880, die Zahl der gefahrenen Wagenkilometer von 192 735 auf 364 955.

2. *Postgarage St. Moritz* (Abb. 53). Der Neubau wurde im Jahre 1936 in Betrieb genommen. Die alte Garage am Bahnhof, die heute immer noch benutzt wird und Unterstand für 6 Wagen bietet, war zu klein. Im Neubau, wo 11 grosse Wagen Platz finden, wurde, wie in Chur, eine Reparaturwerkstatt mit Grube, ein 2 t-Kran, ein Waschraum mit einem hydraulischen 10 t-Wagenheber, eine Druckluftanlage, eine Entlüftungsanlage für die Motorenauspuffgase, sowie verschiedene Magazinräume eingerichtet. Es wurden Tankanlagen für Benzin, Dieselöl und Schmieröl in Ergänzung jener am Bahnhof eingebaut; das Fassungsvermögen dieser Anlagen beträgt für Benzin 40 000 l, für Dieselöl 25 000 l.

3. *Postgarage Maloja* (Abb. 54). Dieser Bau, an der Hauptstrasse gelegen und doch mit einem schönen Vorplatz davon getrennt, ist ein gutes Beispiel der Anpassung einer alten, grossen Remise für Pferdefuhrwerke an den Automobilbetrieb. Im Jahre 1933, nachdem das Gebäude bereits etwa 15 Jahre lang als Garage teilweise gemietet war, ist es angekauft, umgebaut und mit Warmwasserheizung versehen worden. Es bildet heute einen wichtigen Stützpunkt für die Kursgruppe St. Moritz und dient



Abb. 53. Postauto-Garage St. Moritz-Bad, Neubau 1936



Abb. 54. Postauto- und Schnebruchmaschinen-Garage Maloja, Umbau



Abb. 40. Postbureau Zürich-Höngg, Mietlokal

besonders als Unterstand für das Wintermaterial wie Schneeschleuder, Traktor, Schneeflüge usw.<sup>1)</sup>). Die Postverwaltung besorgt seit Beginn des Automobilbetriebes auf der Strasse St. Moritz-Maloja-Castasegna den ganzen Schneeräumungsdienst auf dieser 42 km langen und schneereichen Strecke. Maloja ist für die Arbeiten der geeignete Ausgangspunkt und in dem grossen Gebäude, in dem sechs grosse Wagen Platz finden, sind daher im Dachstock geheizte Wohnquartiere für die in Bereitschaft stehenden Pflugmannschaften eingerichtet worden.

4. Postgarage Schwarzenburg (Abb. 55 bis 57). Diese, im Jahre 1936 unter Aufsicht der PTT-Verwaltung neu erstellte, von ihr aber vorläufig nur gemietete Garage, ersetzt ein anderes, zu klein gewordenes Mietobjekt. Acht Kurswagen finden in den Räumen Platz und die Garage ist für den ordentlichen Unterhalt der Wagen sowie für ihre Reparaturen einfach aber zweckmässig ausgerüstet worden. Ein Waschraum mit hydraulischem Wagenheber und den notwendigen Einrichtungen für die Reinigung, Schmierung und Kontrolle der Chassis und Karosserien, ferner eine Werkstatt für die kleineren Instandstellungen wurden eingerichtet. Dieser Bau weist mit den anderen schon erwähnten viel Aehnlichkeiten auf. Das gut bewährte System der Doppeltore z. B. wurde wieder angewandt und die Abmessungen dieser Türen, der Waschraum und die Putzgrube wurden nach unseren Normalien ausgeführt. Der rd. 11 m tiefe, betonierte Vorplatz vor der Garage gestattet ein leichtes Manöverieren der Wagen und das rasche Entfernen des Schnees im Winter. In den Garageräumen wurde für gutes, natürliches Licht, unter Vermeidung zu starker Wärmeverluste durch die Fenster im Winter, gesorgt. Die Tankanlagen fassen 10 000 l Benzin, 20 000 l Dieselöl und 2000 l Schmieröl; Dieselöl aus dem 20 000 l-Tank wird für die Heizung des ganzen Gebäudes, einschliesslich der Wohnung des Garagechefs im ersten Stock, benutzt. In der Werkstatt und im Waschraum können je 2 Wagen ohne weiteres übernachten, sodass der Winterbetrieb, der in Schwarzenburg manchmal sehr beträchtlich ist, mit den jetzigen Einrichtungen besser durchgeführt werden kann. Dieser Bau ist dem Charakter der örtlichen

<sup>1)</sup> Ueber den Winterbetrieb der Eidgen. Post vgl. Bd. 111, S. 154\*

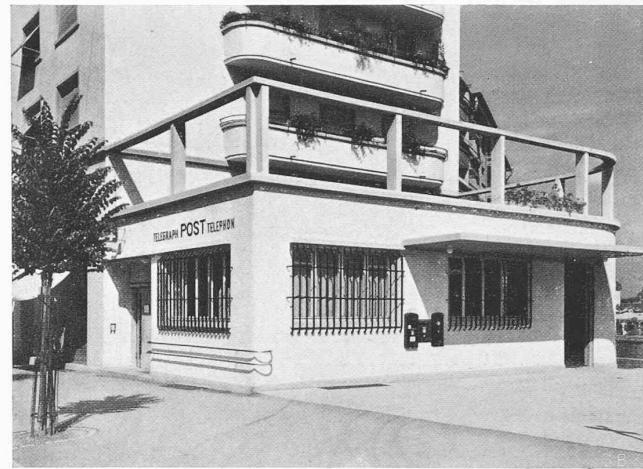


Abb. 41. Postbureau Luzern-Obergrund, Mietlokal

Bauweise angepasst; die Eigenschaften in technischer und betrieblicher Hinsicht sind aber dadurch keineswegs beeinträchtigt. Es ist beinahe ein Musterbeispiel.

\*

Damit wollen wir unsren Ueberblick über die Bautätigkeit der Eidgen. Postverwaltung abschliessen. Wir hoffen, dem Leser den Eindruck vermittelt zu haben, dass die PTT-Verwaltung auf baulichem Gebiet ebenso fortschrittlich geleitet wird, wie auf ihren betrieblichen Dienstzweigen, und wir danken unsren Kollegen Arch. A. Brenni, Chef der Hochbausektion, sowie Ing. R. Endtner, Chef der Automobilabteilung PTT, dafür, uns diesen Tätigkeitsbericht ermöglicht zu haben.

### Vom Studentenheim an der E. T. H.

Dem Jahresbericht der Genossenschaft Studentenheim für das Geschäftsjahr vom April 1937 bis März 1938 ist zu entnehmen, dass in wirtschaftlicher Hinsicht das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr etwas günstiger ausgefallen ist. Die Gesamtzahl der Gäste, die im Studentenheim eine Konsumation einnahmen, hat erfreulicherweise wieder zugenommen und weist mit 480 255 gegenüber der letztjährigen Frequenzzahl eine Erhöhung von 5 % auf. Die Besucherzahl steht aber immer noch um rd. 13 % hinter den Zahlen der besten Jahre (1933/35) zurück. Die Einnahmen aus dem vom Schweizer Verband Volksdienst geführten Wirtschaftsbetrieb belaufen sich auf 390 629 Fr. und sind damit um 5 % höher als 1936/37. Die Preiserhöhungen blieben naturgemäss nicht ohne Einfluss auf die Kosten der Lebenshaltung der Gäste. Die durchschnittlichen monatlichen Auslagen für vollständige Verköstigung eines Gastes betragen: 1933/34 rd. 80 Fr., 1935/36 rd. 70 Fr. und 1937/38 rd. 76 Fr. Interessant ist die Feststellung, dass die Nachfrage bei allen festen Menüs zurückging und anderseits der Verkauf der à la carte-Speisen stark zugenommen hat. Im Café ist seit 1933/34, mit Ausnahme des Frühstücks, ein ständiger Rückgang der Konsumationen zu verzeichnen, auch ein Zeichen für vermehrte Sparsamkeit der Studierenden.

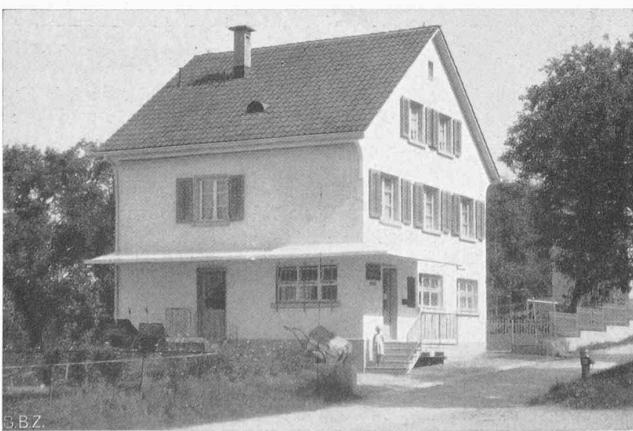


Abb. 44. Posthalterlokal in einem Neubau in Oetwil am Zürichsee



Abb. 45. Posthalterlokal in einem Neubau in Melchtal, Unterwalden

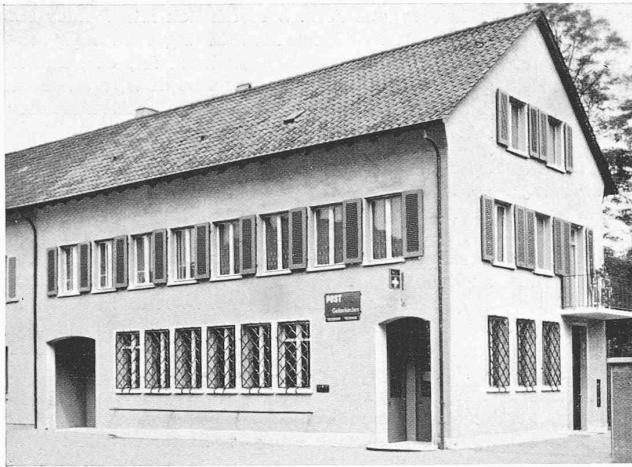


Abb. 42. Postbureau Gelterkinden, Baselland, Mietlokal in einem Neubau



Abb. 43. Postbureau Oberwinterthur, Mietlokal in einem Neubau

Die Kosten für Instandhaltung des Gebäudes beliefen sich im vergangenen Geschäftsjahr auf 4500 Fr.; für Inventarunterhalt und Neuanschaffungen wurden rd. 6400 Fr. verausgabt. Eine einmalige grosse Auslage brachten die Verdunkelungseinrichtungen (3400 Fr.). Der vorhandene Betriebsüberschuss erlaubte Rückstellungen für Gebäude und Mobiliar im Umfang früherer Geschäftsjahre, nachdem die Rückstellungen im letzten Jahr des ungünstigen Rechnungsergebnisses wegen vorübergehend herabgesetzt werden mussten. Der verbleibende Reingewinn von 2834 Fr. gestattete die Ausschüttung einer Dividende, die von der Generalversammlung der Genossenschaft vom 13. Juli d. J. auf 3 1/2 % festgesetzt wurde.

Die Bedeutung des Studentenheimes erschöpft sich nicht in seiner Funktion als Wirtschaftsbetrieb. Auch in geselliger und geistiger Beziehung nimmt es heute im Studentenleben Zürichs eine bedeutungsvolle Stellung ein; es ist kaum mehr wegzudenken. Es sei nur auf das Café mit über 130 Zeitschriften, das Naville-Zimmer, wo zahlreiche Zeitschriften aufliegen und eine kleine Handbibliothek zur Verfügung steht, den Grossen Saal, die Arbeits- und Sitzungszimmer im ersten Stock verwiesen. Der Aufenthalt in diesen Räumen oder deren unentgeltliche Beanspruchung für Versammlungen und Sitzungen steht allen Studierenden frei. In welchem Masse davon im vergangenen Geschäftsjahr Gebrauch gemacht wurde, geht aus den nachstehenden Angaben hervor: Sitzungen und Versammlungen 249, Seminarien und Kolloquien 44, geschlossene Vorträge 60, Proben (Musik, Gesang, Theater) 48, Schachspielabende u. a. m.

Die dem Studentenheim aus diesen Veranstaltungen erwachsende finanzielle Belastung ist nicht unbedeutend. Als willkommener Beitrag erhält die Betriebskommission alljährlich die Zinsen des Fonds des Verbandes der Studierenden der E. T. H., die letztes Jahr die Summe von 2300 Fr. erreichten. Diese Mittel werden allgemein zur Unterstützung des geistigen und geselligen Lebens des Studentenheimes verwendet. Daraus werden insbesondere auch die Abonnementskosten der Zeitungen und Zeitschriften, sowie die Neuanschaffungen der Handbibliothek bestritten.

## MITTEILUNGEN

**Schiffahrt Rhein-Bodensee.** Anlässlich seiner 30. Hauptversammlung (am 24. Sept. d. J. in St. Gallen) hat der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee von Sekretär Dr. H. Krucker einen Vortrag halten lassen über «Erwartungen der Ostschweiz und des Auslandes an den baldigen Ausbau der Rheinschiffahrt Basel-Bodensee». Der Referent schildert, ausgehend von der Eignung der Schiffahrt für Massentransporte, ihren Einfluss auf die Frachtgestaltung in der Ostschweiz. Er bezeichnet die Tschechoslowakei, die die Binnenschiffahrt auf zwei Strömen ins Land hineingezogen und ausgebaut hat, als Spiegelbild der Schweiz. Bei steigendem Rheinverkehr droht durch die von der Reichsbahn vorgenommene Aufhebung des Trajektverkehrs über den Bodensee (im letzten Jahr wurden noch 200 000 t Güter übergesetzt) ein neuer Verlust. In Anbetracht der Armut der Ostschweiz an Bodenschätzen und Wasserkräften und des typischen Einwohner-Rückganges der Stadt St. Gallen gilt es, für das Bodenseegebiet bessere Arbeits- und Verkehrsgrundlagen zu suchen. Der Referent denkt, dass in Zukunft in den Bodensee-Endhäfen ähnliche Lager, z. B. für Oele, angelegt wer-

den könnten, wie sie Basel schon besitzt, um daraus die ostschweizerische Industrie zu versorgen; er baut darauf, dass die Frachtsätze Basel-Bodensee etwa 2 Fr./t, also etwa einen Fünftel des heute geltenden Bahnfrachtsatzes betragen werden. Es wird angenommen, dass sowohl Berg- wie Talverkehr durch die ostschweizerische Industrie aufrecht erhalten würde, z. B. durch die Müllerei, die Konservenfabriken, die Wein- und Obstbaugebiete, den Düngmittelbedarf der Landwirtschaft, die Eisenhandel- und maschinenindustrielle Gruppe, die Leichtmetallverarbeitung und den Chemikalienbedarf der Textilindustrie. Bei der Einschätzung des deutschen Interesses kommt der Referent zur Erkenntnis, dass das deutsche Einzugsgebiet von Norden her durch Neckar und Donau eingeengt sein mag, dass es aber bis Biberach und von Lindau oder Bregenz aus gegen 200 km weit reichen kann. Den Bodenseehäfen wird der Vorteil kürzerer Zufahrtstrecke von Norden her so hoch angerechnet, dass für weite Teile des südlichen Bayern Lindau eine spürbar billigere Frachtenbasis abgeben soll als ein Donauhafen. Dr. Krucker wünscht die baldige Erfüllung der Erwartungen, die man auf den Ausbau der 100 km langen Strecke oberhalb Basel mit Hilfe des Kraftwerkbaus gesetzt hat und hofft, dass das Bodenseegebiet nicht ein Gebiet



Abb. 46. Posthalter-Lokal im Tessiner Bergdorf Sonogno