

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 17 (1930)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Das neue Sihlpostgebäude in Zürich : Architekten Gebrüder Bräm  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-81893>

#### **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](#)

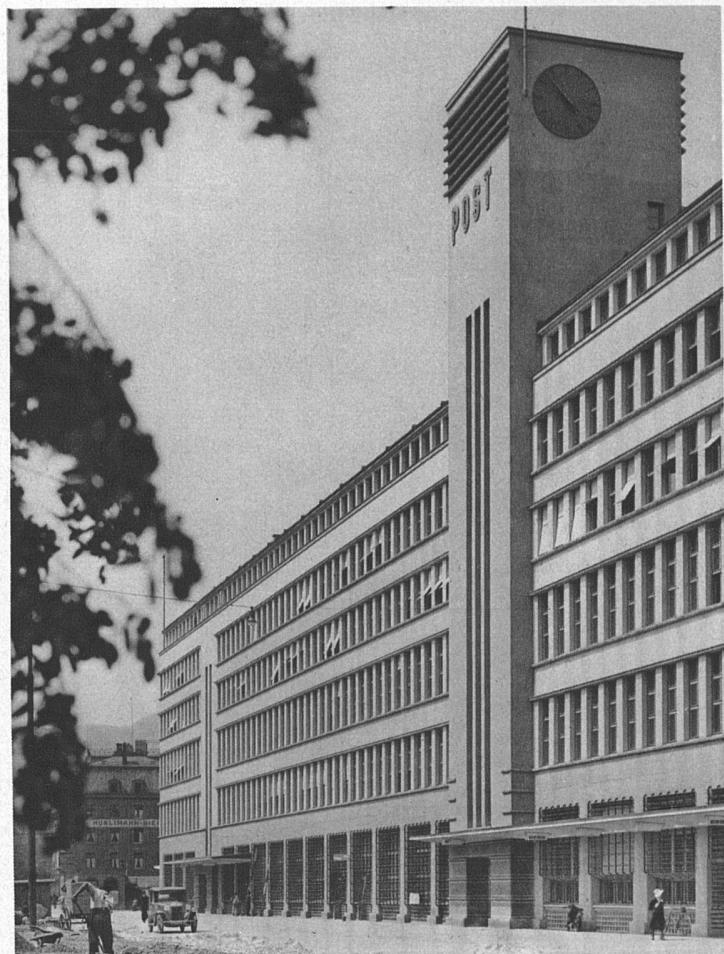
#### **Terms of use**

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:** 09.01.2026

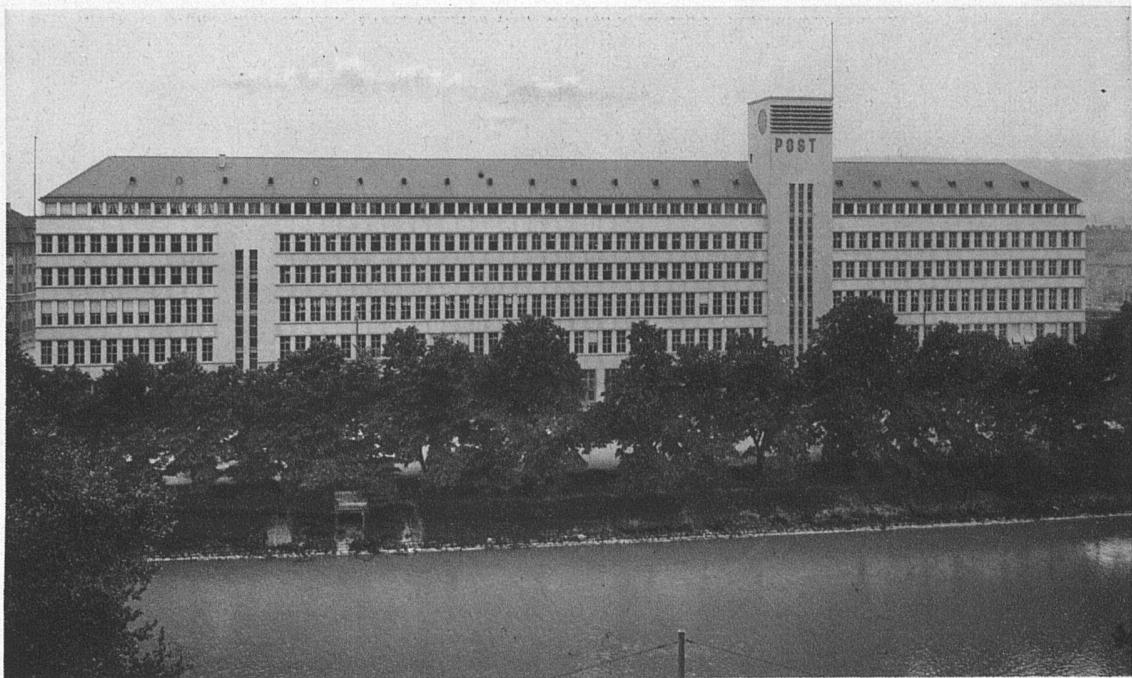
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Sihlpost in Zürich  
Architekten Gebrüder Bräm B.S.A., Zürich



Ansicht von der Kasernenstrasse  
unten: Sihlpost und Gessnerbrücke





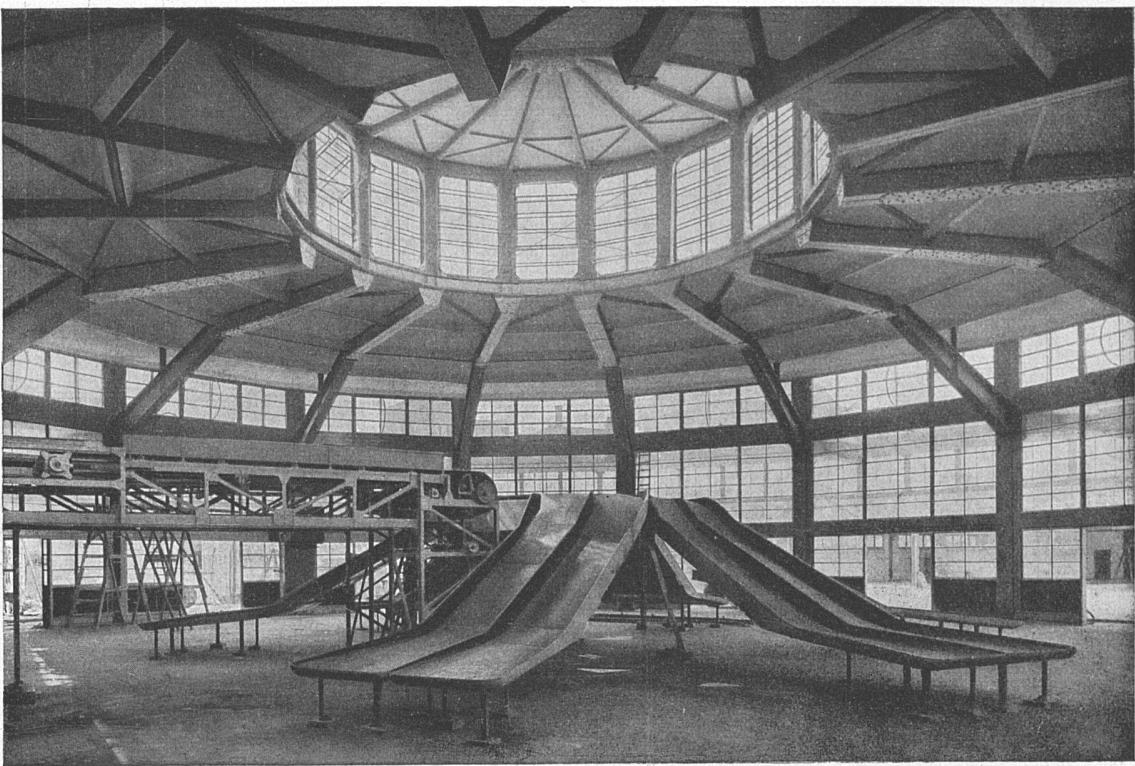
Sihlpost in Zürich Architekten Gebrüder Bräm B.S.A., Zürich Stadtseite

zontal gegliederte Fassade «Neue Sachlichkeit» dem alten Baukörper vorgeblendet hat, weil das gerade Mode war. Die alte Weltfirma wird dagegen ihr Prestige durch vornehme Zurückhaltung betonen wollen: also Anschluss an die klassische Tradition, mehr oder weniger Palast-Reminiszenzen wie bei den Banken. Es scheint mir unrichtig, sich darüber aufzuregen: denn es entspricht einem unbestreitbaren Bedürfnis. Der einzelne Architekt ist also weder zu loben noch zu tadeln, wenn er die «Goldene Neunzehn» radikal-modern, oder die alte Firma klassisch einkleidet: seine Arbeit ist vielmehr nur danach zu beurteilen, wie er seine Aufgabe im einen oder andern Fall gelöst hat. Mit andern Worten: Es kommt auch hier auf die Qualität der Lösung mehr an als auf das Programm.

P. M.

Bahnseite

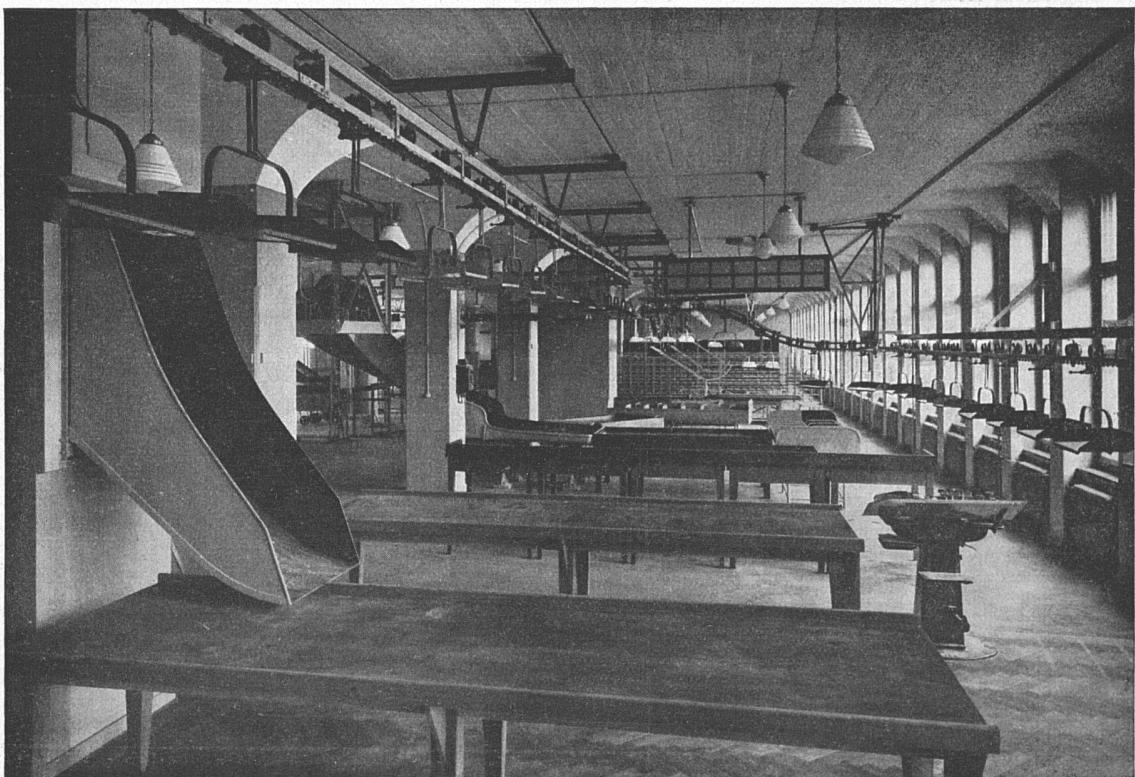


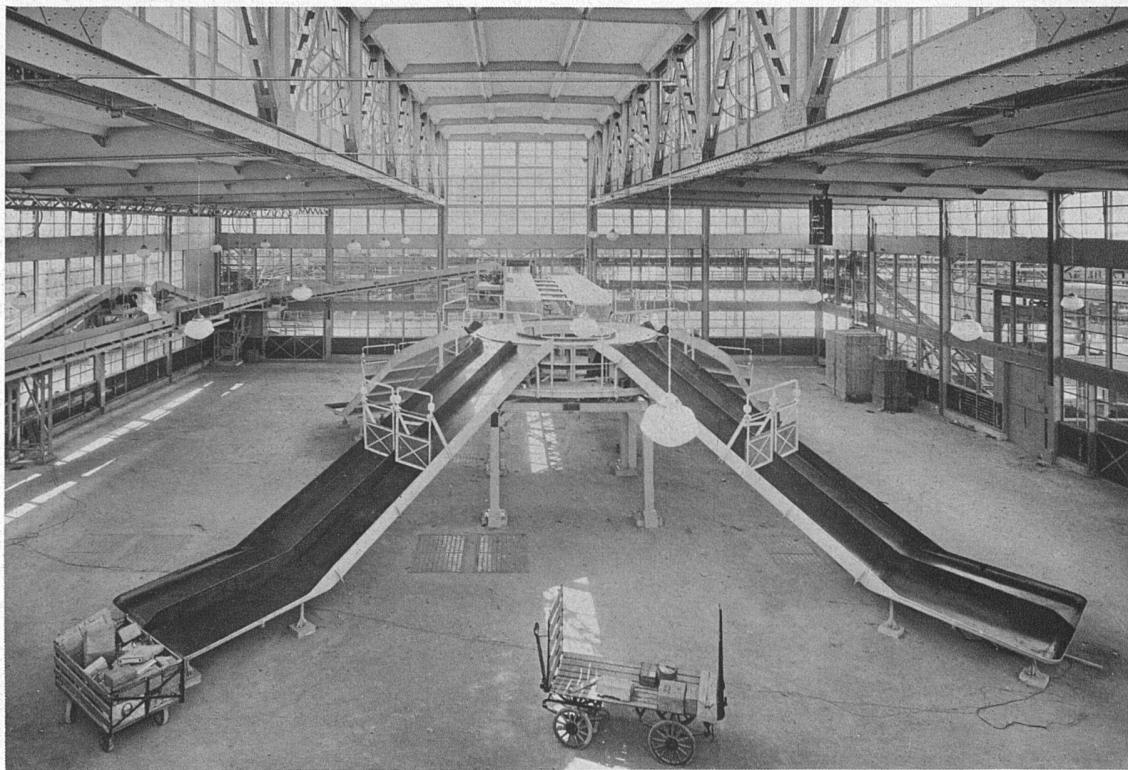


Paketausgabe mit Sortieranlage im südlichen Anbau (Aussenansicht S. 329 oben)

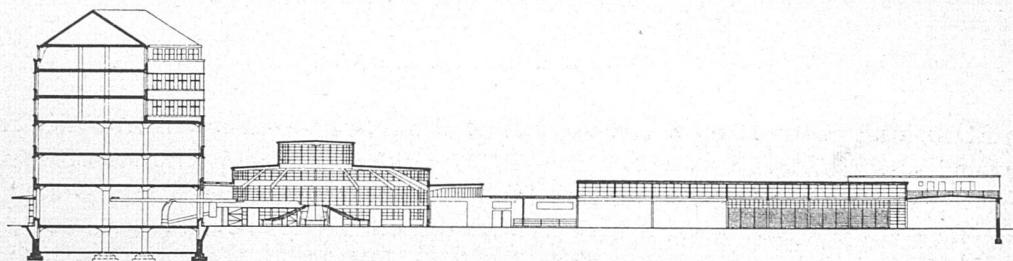
Sihlpost in Zürich Architekten Gebrüder Bräm B.S.A., Zürich

Briefversand, Mündung der automatischen Briefkastenentleerung und Einstelltische



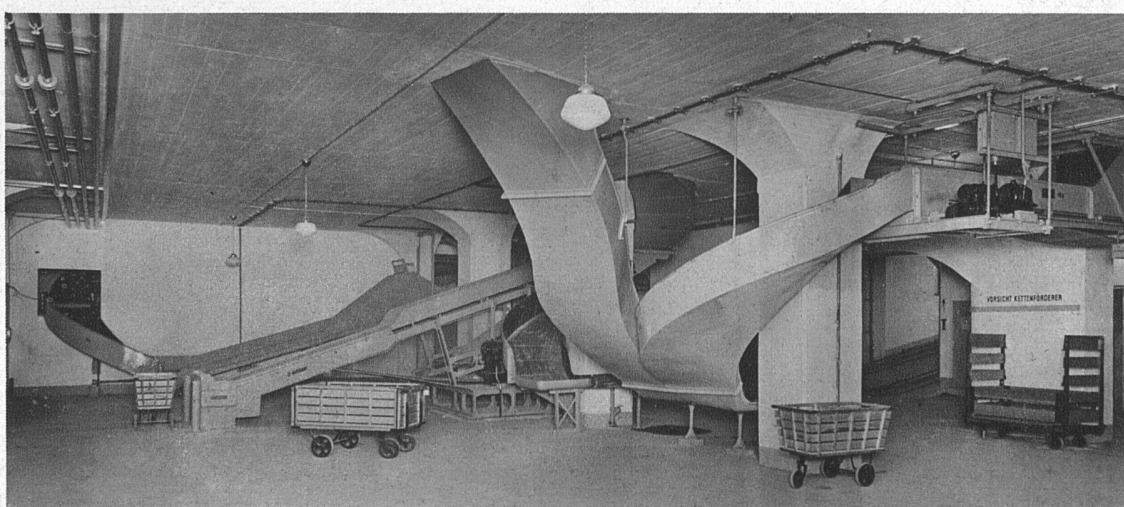


Paketversand mit Sortieranlage im nördlichen Anbau



Querschnitt durch Hauptgebäude, Paketausgabe und Nebengebäude, 1:1000

Zentrale Umleitstelle im Untergeschoss Einmündung der Verbindungsbahn

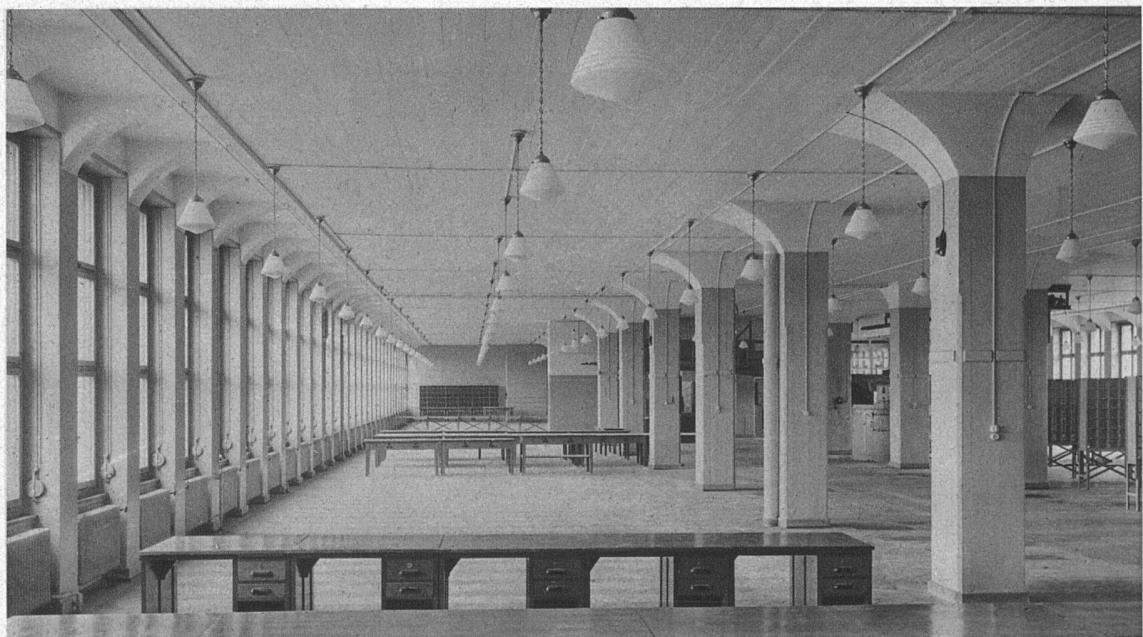


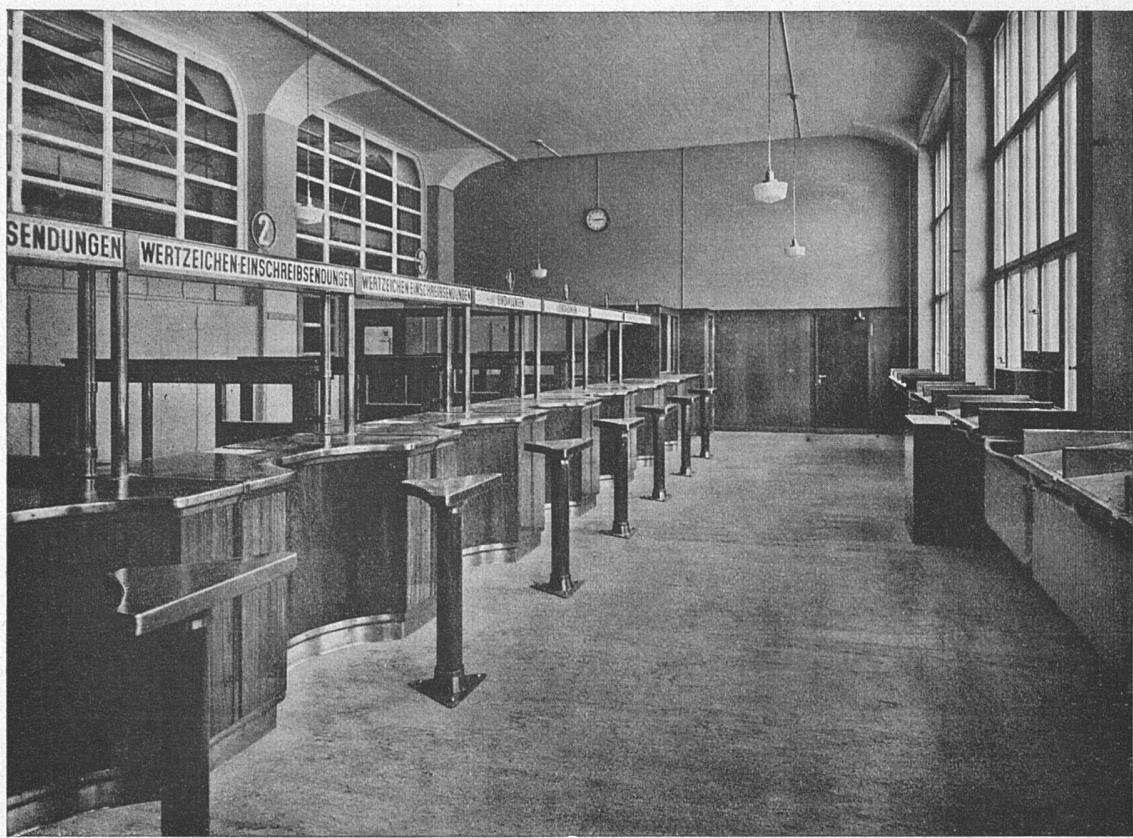


Eingebaute Verwalter-Bureaux

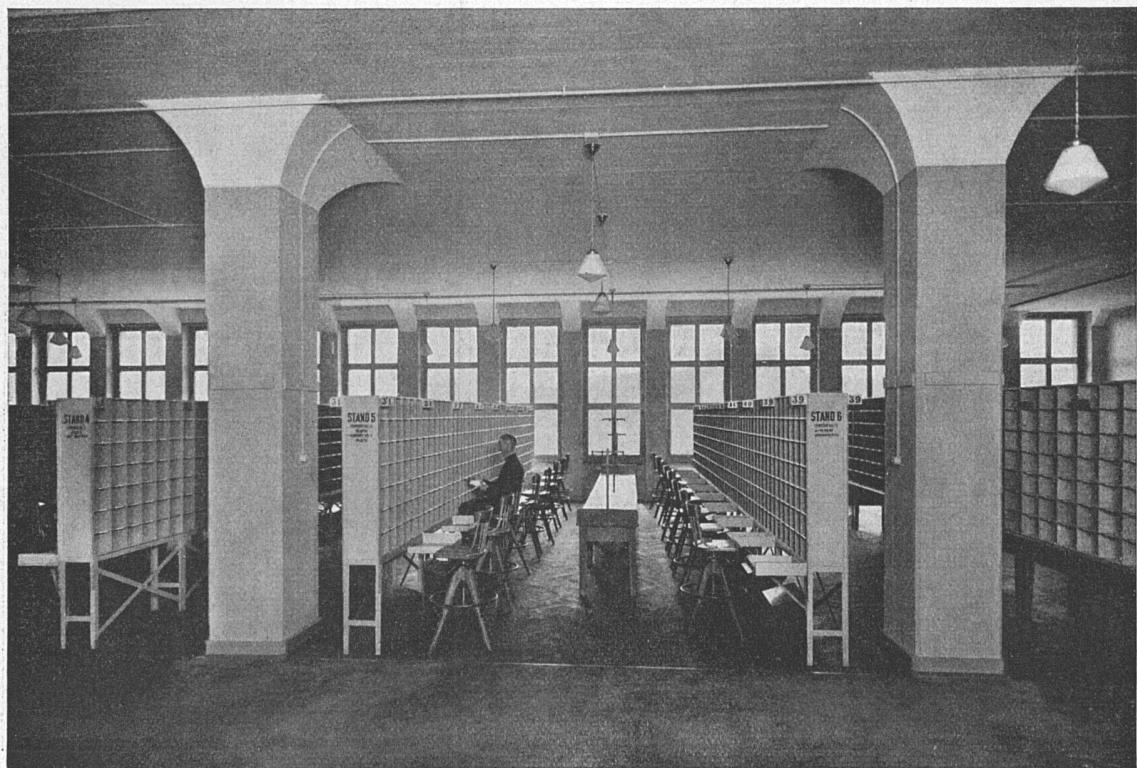
**Sihlpost in Zürich Architekten Gebrüder Bräm B.S.A., Zürich**

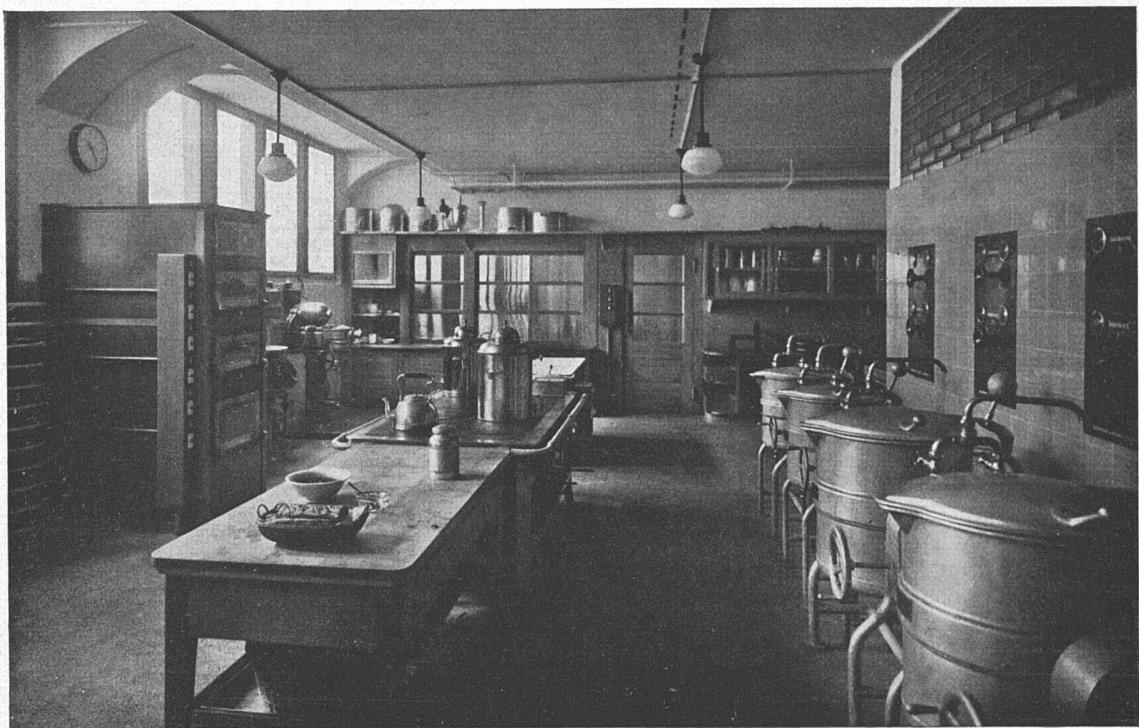
Grosser Arbeitssaal vor der Möblierung, unterzugslose Decke





Postschalter für die Benützung durch das Publikum  
Sihlpost in Zürich Architekten Gebrüder Bräm B.S.A., Zürich  
Briefausgabe, Feinsortierung





Personal-Küche im Untergeschoss

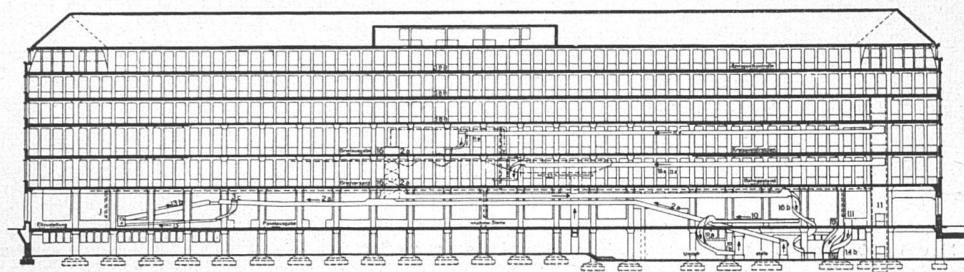
Sihlpost in Zürich Architekten Gebrüder Bräm B.S.A., Zürich

Personal-Speiseraum im Untergeschoss





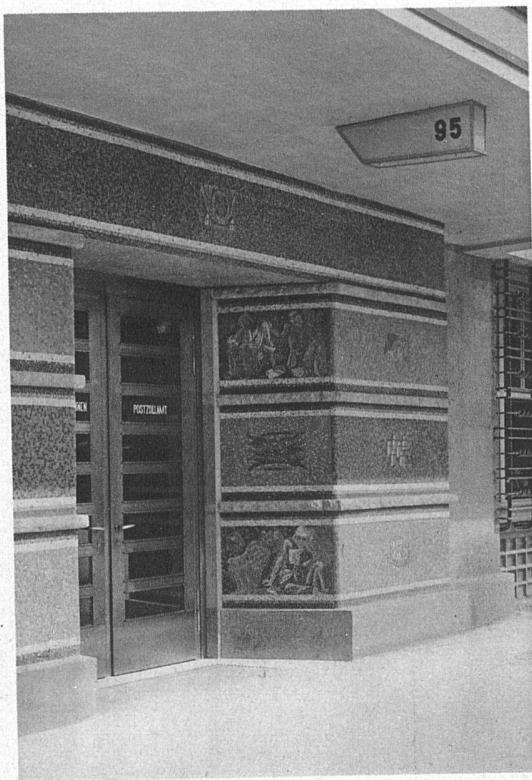
Anbau in Eisenkonstruktion die Paketausgabe enthaltend, vergl. S. 324 oben



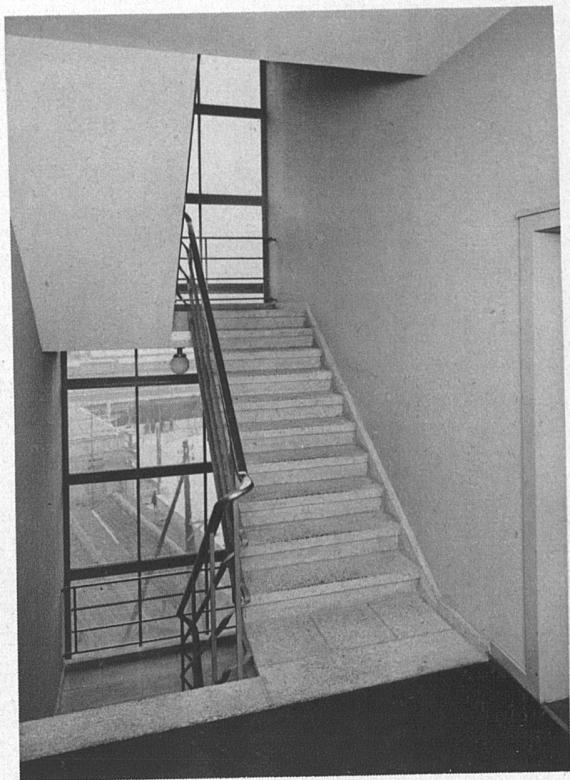
Längsschnitt 1:1000

**POSTGARAGE** mit Raum für 100 Wagen, Grundfläche  $50 \times 57$  m. Der eine Flügel enthält Garagen, der andere einen Wagen-Waschraum, Nebenräume und die Kraftanlage für die ganze Sihlpost, bestehend aus Transformerstation, Schaltstelle, Umformeranlage, Ladestation für Elektromobile und Raum für Batterien. Im Mittelteil Auto-Reparaturwerkstatt mit Bureau und Magazin, darüber Wohnung für den Garagenchef und Zimmer der Monteure, im Untergeschoss längs der Lagerstrasse Unterstand für 400 Velos, durch Rampe zugänglich. Tankstelle am Garageneingang





Einzelheiten vom Portalmosaik



Diensttreppe im nordöstlichen Kopfende

Sihlpost in Zürich Architekten Gebrüder Bräm B.S.A., Zürich

Mosaik entworfen und ausgeführt von Karl Rösch in Diessenhofen



1

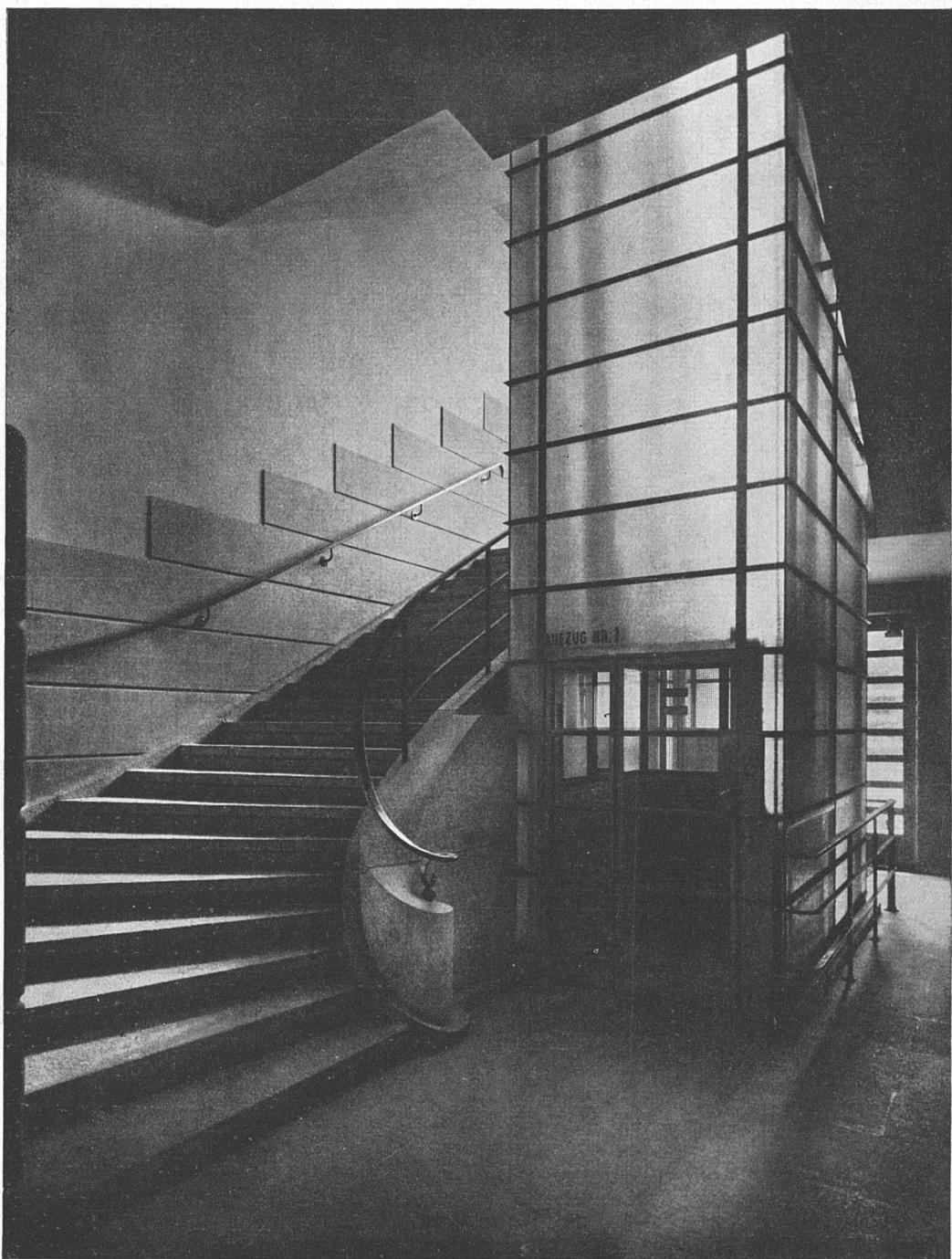


Eines der beiden Hauptportale nach der Kasernenstrasse

Sihlpost in Zürich Architekten Gebrüder Bräm B.S.A., Zürich

Mosaik entworfen und ausgeführt von Karl Rösch in Diessenhofen  
Material: wetterfestes Steinzeugmosaik





Sihlpost in Zürich Architekten Gebrüder Bräm B.S.A., Zürich  
Treppenhaus und Aufzug

Beschreibung und Grundrisse des neuen Sihlpostgebäudes in Zürich folgen auf Seite 339—342 dieses Heftes



Geschäftshaus der Firma Gebrüder Volkart in Winterthur  
Sitzungssaal

## Das neue Sihlpostgebäude in Zürich

Architekten Gebrüder Bräm B. S. A., Zürich

Das Hauptgebäude wurde für Post und Bundesbahnen gemeinsam gebaut, es übernimmt die Funktionen eines Zürcher Hauptpost- und Bahnhofgebäudes.

Der Baukredit von Fr. 8,051,000.— wurde in der Dezemberession 1926 von der Bundesversammlung bewilligt.

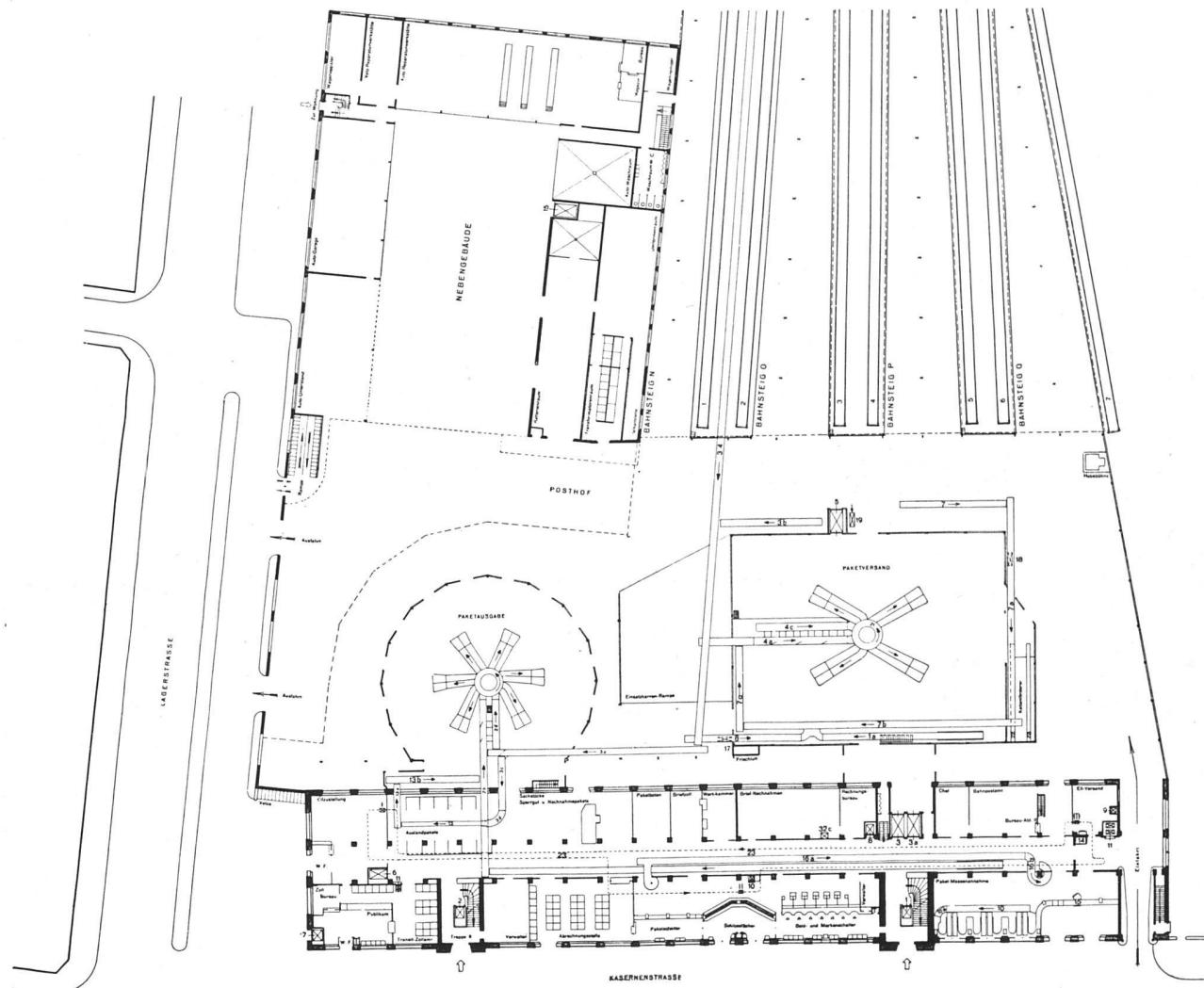
Die Projektierung der Eisenbetonarbeiten besorgte Ing. *Rob. Maillart* in Zürich und Genf, die Projektierung und Bauleitung der Stark- und Schwachstromanlagen das Ingenieurbureau *Schuler & Schild* in Zürich. Die Entwürfe für die technische Organisation und die Bauleitung für alle betriebs-technischen Einrichtungen, besonders die Förderanlagen, liess die Postverwaltung durch Herrn Sektionschef *Dr. von Salis*, Leiter des technischen Dienstes bei der Oberpostdirektion, durchführen, und die Architekten legen besonderen Wert darauf, die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit diesem Experten für die schwierigsten Aufgaben zu unterstreichen.

Mit der Ausarbeitung der Pläne wurde 1923 begonnen, der Baubeginn musste aber infolge der fortwährenden Planstudien für die Bahnhofumbauten auf Mitte September 1927 verschoben werden. 1928 war der Rohbau im wesentlichen fertig, Herbst 1929 konnten die Räume der Bundesbahnen bezogen werden, die Posträume mit den umfangreichen mechanischen Förderanlagen wurden im Frühjahr 1930 fertiggestellt.

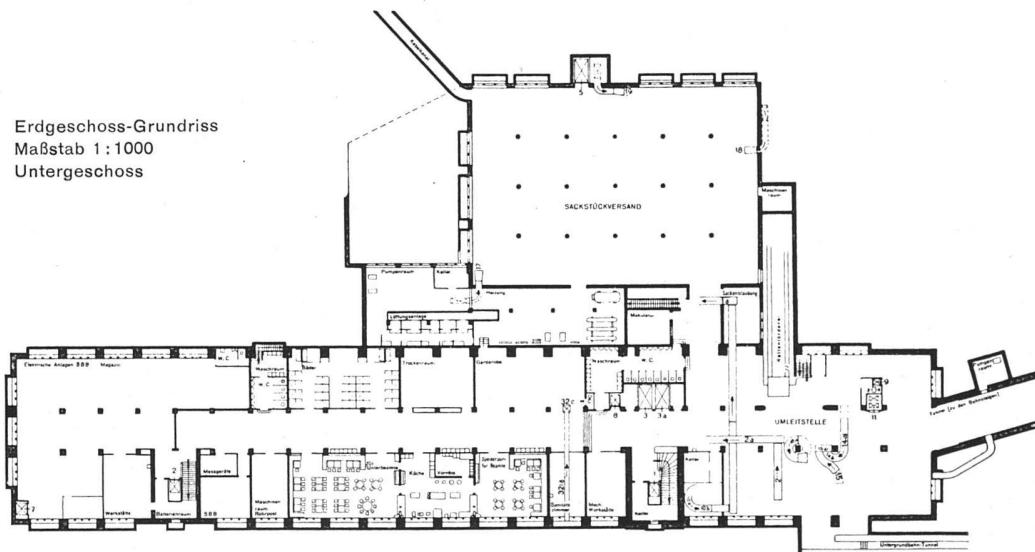
Die ganze Anlage beansprucht eine Grundfläche von rund 23,200 m<sup>2</sup>, wovon rund 2900 m<sup>2</sup> auf das Hauptgebäude entfallen. Der umbaute Raum umfasst 112,460 m<sup>3</sup>.

Alle tragenden Teile des Hauptgebäudes bestehen aus Eisenbeton. Eine Ausnahme macht die Dachkonstruktion.

Um die Nutzhöhe der Räume nicht zu beeinträchtigen, wurden alle Decken, wo bedeutende Nutzlasten vorkommen, also besonders in den unteren, dem Postbetrieb dienenden Räumen, als unterzugslose «Pilzdecken», Bauart Maillart, ausgeführt. In den Bureauräumen mit geringeren Nutzlasten ist die massive Betonplatte durch eine Hohlkörperkonstruktion ersetzt. Als dritte Deckenbauart kann der Terrassenboden bezeichnet werden, wo der Kiesbeton der unterzugslosen Massivkonstruktion durch den stark isolierenden Bimsbeton ersetzt worden ist. Während in der Längsrichtung gleichmässige Pfeilerabstände durchgeführt sind — nur ein Endfeld macht eine Ausnahme — sind die drei Stützweiten in der Querrichtung ungleich, so dass eine vom üblichen abweichende Konstruktion entstand, was auch äusserlich durch die ungleiche Ausladung der Kapitale zum Ausdruck kommt. Die Förderanlagen



Erdgeschoss-Grundriss  
Maßstab 1:1000  
Untergeschoss



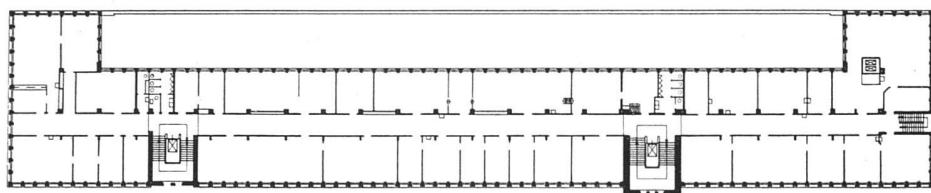
machten zahlreiche grosse Deckendurchbrüche notwendig, die bei Vermeidung von Unterzügen besonders heikle konstruktive Massnahmen erforderten.

Besonders bemerkenswert ist der Verzicht auf Dilatationsfugen, trotz der grossen Länge des Baues. Dagegen wurden folgende Vorsichtsmassregeln streng beachtet: Verstärkung aller Armierungen in

der Längsrichtung des Baues; starkes Nasshalten aller Bauteile während des ganzen Bauvorganges und Beschränkung des Zementzusatzes auf ein Mindestmass bei Anwendung hochwertigen Zementes.

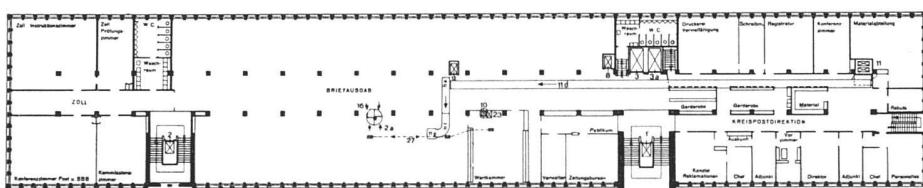
Alle Räume haben gutes Tageslicht. Das unterzugslose Deckensystem ermöglichte auch bei den mässigen Stockwerkhöhen über Türhöhe durchgehende Seitenlichter zur Erhellung der Gänge.

Die Betonflächen der Fassaden wurden im Erdgeschoss bearbeitet, in den oberen Stockwerken schalungsroh mit Mineralfarbe gestrichen. Für die Fensterbankgurten wurde Muschelkalk, für die Fensterbänke des zurückliegenden Teiles der Nordwestfassade und für die Brüstungsabdeckungen der Terrassen Granit verwendet. Der Dachstuhl ist in Holz erstellt. Die Dachflächen sind mit Walliserschiefer auf Schalung gedeckt. Für die Spenglerarbeiten wurde durchweg Kupfer verwendet. Alle Fenster haben Doppelverglasung. Zum Abhalten der Sonne dienen Segeltuchstoren.

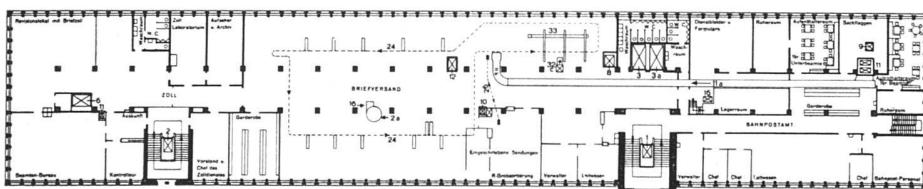


Drittes Obergeschoss Grundriss 1:1000

Abgesehen von der Einteilung durch Trennwände ist der Grundriss des vierten und fünften Obergeschosses der gleiche



Zweites Obergeschoss Grundriss 1:1000



Erstes Obergeschoss Grundriss 1:1000

Auf möglichste Schalldämpfung musste Bedacht genommen werden. In den Räumen für die Bundesbahnen wurde als Bodenbelag Linoleum, in denen der Post Eichenparkett und für die vom Karrenverkehr beanspruchten Flächen Gussasphalt verwendet, für die Stufen- und Bodenbeläge der Treppenhäuser Granit. Die Treppenhauswände haben einen Belag aus Steinzeugplatten erhalten, während die der Bureauräume mit ölgetränktem Wandstoff bespannt und die der Betriebsräume mit Oelfarbenanstrich versehen sind. Bäder, Küche und Aborten haben Boden und Wandbelag aus Steinzeugplatten.

Alle Räume werden mit Pumpenheizung erwärmt, für die das Zirkulationswasser durch Heisswasser der zürcherischen Kehrichtverbrennungsanstalt erwärmt wird (Fernheizung). Die Wärme wird durch Gegenstromapparate übertragen. Die im Sackstückversand, im Paketversand und in der Paketausgabe sowie in den grössern Räumen des Nebengebäudes aufgestellten Luftheritzer sind unmittelbar an die Fernleitung angeschlossen, ebenso die der Verminderung des Luftzuges in der Massenannahmestelle dienende Ueberdruckanlage. An die Fernheizungsleitung ist auch der Boiler angeschlossen.

sen, der die Bäder und Zapfstellen für Reinigungszwecke mit Warmwasser versorgt. Wenn die Heisswasserzuführung ausbleibt, so kann die Heizungsanlage durch Dampflokomotiven von den Postgeleisen mit Heisswasser versorgt werden. Eine Pulsionslüftungsanlage, deren Kanäle zuoberst im Treppenhaus-Turm vereinigt sind und ausmünden, sorgt für die Lufterneuerung im Briefversand und in der Briefausgabe, in den Aufenthalts- und Ruheräumen für das Personal, in der Speiseanstalt im Untergeschoss, im Konferenzsaale, in den Zollräumen und in den Bäder- und Abortanlagen.

Sowohl die Apparate der Personalküche wie auch die Herde und Waschherde der Dienstwohnungen werden elektrisch geheizt. Alle Dienst- und Betriebsräume sind mit halb indirekter Beleuchtung versehen. Die Aussenwände der stützenfreien Anbauten des Paketdienstes sind in ihrem unteren Teile zum Schutze gegen anfahrende Karren mit Eichenholzbrettern ausgekleidet. Für das Ausbetonieren der Balkenfelder der Dächer wurde wegen der spezifischen Leichtigkeit Bimskies verwendet. Ausserdem erhielten die Decken über den beheizten Räumen eine Abdeckung durch Korkplatten und Kiesklebedächer. Paketversand und Paketausgabe, Posthof und Bahnsteige des Postbahnhofes haben Gussasphaltbelag, der überdeckte Hof des Garagengebäudes, der offene Automobilunterstand und die Rampe des Kettenförderers für Karren einen Zementabrieb mit Beimischung von Silizium, die von den Karrenrädern in Anspruch genommenen Teile dieses Förderers einen Stahlbeton erhalten. Die Einstellräume für Automobile und die Werkstätten wurden mit Steinholzböden und teilweise mit Holzplaster, der Batterieraum und der Raum für die Notbeleuchtungsanlage mit säurefestem Prodoritplattenbelag, der Umformerraum, der Waschraum und die Aborte und Gänge mit roten Steinzeugplatten versehen. Mit Ausnahme des plattenbelegten Waschraumes sind alle Wände verputzt und geweisselt.

Der Hauptbau ist ein fünfstöckiger Rechteckbau mit einem Untergeschoss.

Im Untergeschoss ist der wichtigste Betriebsraum die zentrale Umleitstelle (Seite 325 unten). Nach Westen schliesst sich der Sackstückversand an.

Weiter finden sich im Untergeschoss Heizräume, Rohrpostanlage, Werkstätten, Entstaubungsanlagen für Postsäcke und Teppiche, Keller, sowie Küche, Speiseräume (Seite 328), Bäder, Trockenraum und Sanitätszimmer für das Personal.

Im Erdgeschoss liegen auf der Sihlseite des Nordflügels die Schalter des Annahmeamtes (Seite 327 eben), ausserdem ein Schlossfächerstand für 900 Fächer; rechts des Treppenhauses folgen sechs Schalter für Massenpaketannahme; im Nordflügel ist ferner die Leitung für Paketversand und Umlad untergebracht.

Im Südflügel liegen die Räume für die Paket- und die Expresszustellung und für den Auslands-paketempfang mit Transitzollamt.

Der 1. Stock enthält im Südflügel Räume für den Zoll, im Nordflügel für das Bahнопostamt, ferner Aufenthalts- und Ruhezimmer für das Personal und in der Mitte einen grossen Saal mit Nebenräumen für den Briefversand (Seite 327 unten).

Auch der 2. Stock weist südlich Räume für den Zoll auf, daneben ein Prüfungs- und Konferenzzimmer für Bahn, Post und Zoll; im rechten Flügel folgen die Räume der Kreispostdirektion, während der mittlere Teil durch die Briefausgabe mit Nebenräumen und das Zeitungsamt beansprucht wird.

Im 3. und 4. Stock liegen die Räume der Kreisdirektion III der Bundesbahnen, ebenso im grössern Teile des 5. Stockes, der ferner die Kreispostkontrolle, Archivräume, Dienstwohnungen und das ganz neuzeitlich eingerichtete, auch dem Aussenverkehr der Bundesbahnen dienende Haustelephonamt enthält.

Die Möblierung der Räume wurde möglichst einheitlich gestaltet. Soweit angängig, werden normierte Betriebsgeräte verwendet; wo es möglich war, ist Gelegenheit zum Sitzendarbeiten geschaffen worden. Die Möbel wurden aus Zweckmässigkeitsgründen möglichst in Metall hergestellt.

Die neuzeitlichen Förderanlagen der Sihlpost ermöglichen eine im schweizerischen Postdienst zum erstenmal versuchte Mechanisierung des Arbeitsverfahrens überall da, wo sie Vorteile versprach. Eine solche Mechanisierung war von vorneherein nur möglich, weil hier ein ausgesprochener Grossverkehr die Wirtschaftlichkeit sichert. Diese ausserordentlich mannigfaltigen Förderanlagen wie Schaukelförderer, Kettenförderer, Hängebahnen, Sackelevatoren werden in der «Schweiz. Bauzeitung» demnächst ausführlich zur Darstellung kommen.

Vergleicht man diesen Neubau mit den Bauten der eidg. Post- und Telegraphenverwaltung, die vor dem Krieg errichtet wurden, so wird man diesen fundamentalen Wandel zum Besseren nur dankbar begrüssen können.