Drehscheibe der Kommunikation

Autor(en): **Brogle, Walter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **59 (1986)**

Heft 4

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-561334

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Lochstreifenstanzer/-leser · perforateur/lecteur de bandes

Formell richtig erfasste Einzelmeldungen werden automatisch ins Telexformat übertragen. Hersteller: GNT/Ericsson. – Les messages saisis de façon formellement correcte sont automatiquement transformés en format télex. Fabricant: GNT/Ericsson.

Stanzcode code der perf.	CCITT Nr. 2
Zeichen/sec signes/sec	75 schreiben – perforer* 120 lesen – lire

* 15× rascher als Stg-100 – 15 fois plus rapide que le téléscripteur Stg-100

(Foto: Ta BAUEM)

PANORAMA

Büchermarkt

Strukturatlas Schweiz

Die Schweiz ist ein vielfältiges Land. Der Atlas ist ein Gemeinschaftswerk eines Autorenteams. Die mit dem Nationalen Forschungsprogramm «Regionalprobleme» entwickelten Erkenntnisse und Daten wirkten als Auslöser für die Erarbeitung dieses Atlas, der 296 Seiten umfasst sowie Illustrationen und Grafiken enthält. Dieses Werk ist zu beziehen bei: Ex Libris AG, Versand, Postfach, 8010 Zürich, zum Preis von Fr. 29.50.

Moderne Lokomotiven

Illustrierte Enzyklopädie; ein technisches Handbuch der bedeutendsten internationalen Diesel-, Elektro- und Gasturbinenlokomotiven von 1879 bis heute. Verfasser: Brian Hollingsworth und Arthur Cook. Erschienen im Ex Libris Verlag zum Preis von Fr. 48.–.

Postzentrum 8010 Zürich-Mülligen

Drehscheibe der Kommunikation

Von Walter Brogle, Zentralsekretär EVU

Zwischen Zürich-Altstetten und Schlieren zieht ein silbergraues Gebäude durch seine beeindruckende Grösse und seine moderne Aluminiumfassade mit eigenwilliger Fenstergestaltung den Blick auf sich. Es handelt sich um das Postzentrum Zürich-Mülligen, das im Juni 1985 in Betrieb genommen wurde. Wird in Zusammenhang mit den PTT-Betrieben von Kommunikation gesprochen, denken wir unweigerlich an das Telefon oder mit ihm verwandte Einrichtungen. Ich möchte versuchen, Ihnen hier einen ebenso alltäglichen Bereich der PTT etwas näher bekannt zu machen, der meiner Meinung nach ebenso im weiteren Sinne der Kommunikation zuzuordnen ist. Ich tue dies als Laie, aus der Sicht des Benützers; nicht zuletzt auch als Beispiel dafür, dass auch in der modernen Technik der Mensch noch eine zentrale Rolle spielen muss. Deshalb gehe ich bewusst nicht allzusehr in technische Details.

Funktion

Obwohl auch einige Kundenschalter, wie wir sie kennen, vorhanden sind, handelt es sich beim Postzentrum Zürich-Mülligen – PZM, wie die offizielle Abkürzung lautet – nicht um ein gewöhnliches Postgebäude. Sowohl Funktion als auch Grösse sind ungewöhnlich. Die Tatsache, dass rund ein Drittel des gesamtschweizerischen Paketverkehrs auf der Drehscheibe Ost – wie das PZM auch genannt wird – sortiert und umgeleitet wird, deutet an, dass die Funktion eine zentrale ist. Das PZM hat sich in erster Linie mit dem Austausch von Paketen zu befassen. Dabei ist zu erwähnen, dass auch nichteilige Massensendungen (diejenigen, die rechts oben mit einem Stern bezeichnet sind) und nichteilige Zeitungen mit der Paketpost befördert werden. Einerseits gelangen alle im Nahbereich aufgegebenen und aus dem Fernbereich zugeleiteten Pakete an das Postzentrum zur Sortierung und Weiterleitung an andere übergeordnete Umleitstellen. Dies im Rahmen eines entwickelten gesamtschweizerischen Konzeptes mit verschiedenen «Drehscheiben» und Umleitstellen. Anderseits übernimmt das PZM auch die Feinverteilung der Paketpost und deren Zustellung für grosse Gebiete der Stadt Zürich und einige Limmattal-Gemeinden.

Organisation und Einrichtungen

Die weitverbreitete und auch berechtigte Erwartung des Postkunden, dass ein heute in St. Moritz aufgegebenes Paket morgen in Lausanne dem Empfänger zugestellt wird, bedingt eine perfekte Organisation und modernste technische Einrichtungen. Für die Posttransporte benützen die PTT-Betriebe die Schiene und die Strasse. Der Fernbereich ist ausschliesslich per Bahn mit dem Zentrum verbunden. Auch im

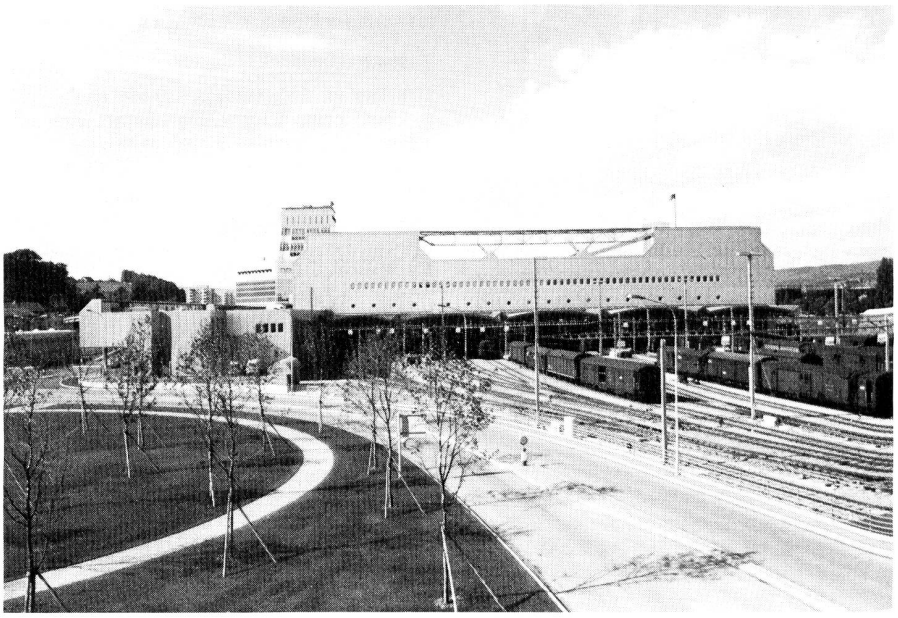


Foto: W. Brogle

Nahverkehr wird die Paketpost über längere Distanzen per Bahn befördert, nur im Ortsgebiet und in der engeren Agglomeration erfolgt der Transport mit Autos. Dazu verfügen die PTT über einen umfassenden Bestand an eigenen speziellen Bahnpostwagen und natürlich auch über zahlreiche zweckmässige Strassenfahrzeuge, die uns allen bekannt sind.
Das PZM gliedert sich denn auch in vier Hauptteile: Den eigentlichen Betriebs- und Sortiertrakt, den Postbahnhof, die Autohalle und den Verwaltungstrakt.

8010 Zürich-Mülligen – Das Gebäude

Gebäudevolumen:	950 000 m^3
Geschossfläche:	140 000 m^2
Baukubus: ca 250 m Länge	
140 m Breite	

Baustoffe: hauptsächlich Aluminium und Glas neben Stahl und Beton
Ästhetik: umstritten; bilden Sie sich Ihre eigene Meinung dazu.

Der Postbahnhof

verfügt über 10 Hallengeleise für den Be- und Entlad von täglich über 200 ein- und ausgehenden Bahnwagen sowie 4 Stumpengeleise mit den Einrichtungen für den Direktbelad von Paketen. Es ist nicht übertrieben, hier von einem mittelgrossen Bahnhof zu sprechen. Der Anschluss an das SBB-Netz ist denn auch durch eine PTT-eigene Geleiseanlage, bestehend aus Übergabe-, Rangier-, Abstell- und Hallenanlage, gewährleistet. Ein eigener Rangierdienst besorgt das Verschieben der Bahnwagen, und auch eine Lokomotivremise zur Wartung und Garagierung der Lokomotiven ist vorhanden. Die Gesamtlänge der Gleisanlagen beträgt 3200 m.

Foto: W. Brogle

Strassenverkehr

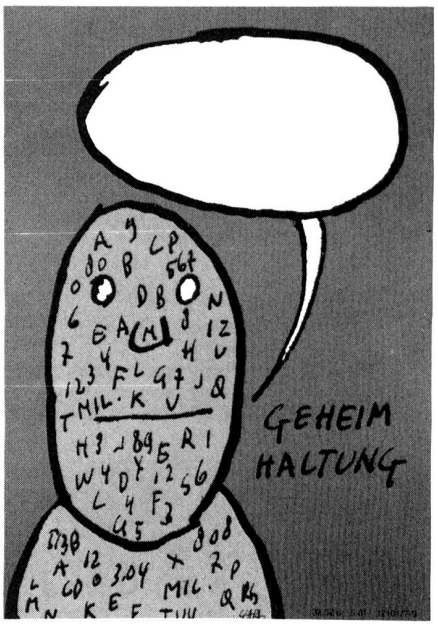
Eine Autorampe mit 29 Anlegeplätzen gewährleistet den Be- und Entlad der rund 40 Transportfahrzeuge, die den Orts- und Regionaltransport besorgen und täglich etwa 350 Fahrten ausführen. Dazu kommt die Halle für den Belad der Kleinlastwagen für die Hauszustellung der Pakete in der Stadt Zürich und der näheren Umgebung, welche durch rund 135 Paketboten besorgt wird.

Arbeitsweise

Alle eintreffenden Sendungen, sei es per Bahnwagenladung oder per Camion, gelangen zur Sortierung und Umleitung in den Haupttrakt. Das Kernstück bildet eine raffinierte computergesteuerte Sortieranlage für mittlere und grosse Pakete. Weitere Anlagen dienen der Sortierung der Klein-, der sogenannten Sackpakete, und der Säcke. Ein kaum überblickbares, auf mehreren Stockwerken angeordnetes System von Förderbändern, Rutschen und Schächten ist in der Lage, stündlich bis zu 16 000 Pakete nach 39 Richtungen zu sortieren. Die Gesamtlänge der Förderstrassen beträgt etwa 11 km.
Betrachten wir nun unser in St. Moritz aufgegebenes Paket. Nachdem es in einem hochwandigen gelben Rollwagen mittels eines Schmalspur-Postwagens mit der Rhätischen Bahn nach Chur gebracht und dort in einen Normalspur-Postwagen umgeladen wurde, kommt es, immer noch im Rollwagen, im PZM an. Der Rollwagen wird in der sogenannten «Waschmaschine», einer grossen runden Trommel, gekippt, sein Inhalt fällt auf ein Förderband, welches unser Paket zu einer der Registraturstellen bringt, wo die Postleitzahl des Empfängers in die Computeranlage eingegeben wird. Nun kann sein weiterer Weg kaum mehr beeinflusst werden. Ein Fehler führt unweigerlich zur Fehlleitung und damit zur verspäteten Zustellung. Ist die Postleitzahl falsch, z. B. 4000 Lausanne, gelangt das Paket mit grosser Wahrscheinlichkeit nach Basel, wo der Fehler erst bei der Feinsortierung erkannt wird und das Paket seine Reise gewissermassen von vorne beginnen muss.
Ein raffiniertes System von Transportanlagen und Klappen schiebt das Paket im rechten Moment auf die rechte Bahn, und schliesslich gelangt es über eine Rutsche wieder in einen Rollwagen, und im Bahnwagen wird es weitertransportiert.
Kleine Pakete werden in Säcke sortiert. Dabei spielt nicht nur die Postleitzahl eine grosse Rolle, sondern auch die Zielgenauigkeit der hier tätigen Sortierbeamten. Diese Pakete müssen, ob leicht oder schwer, rund oder eckig, meist meterweit in die richtige Öffnung der Sackanlage geworfen werden. Eine Aufgabe, die viel Geschick und Übung erfordert.

Der menschliche Aspekt

Wenn ich einleitend auf die Bedeutung des Menschen in dieser «Maschinerie» hingewiesen habe, dann aus zwei Gründen: Die Arbeit im PZM, wie auch in allen anderen Stellen, wo ein Paket auf seiner Reise «sortiert und umgeleitet» wird, erfordert grosse Disziplin und Verantwortungsbewusstsein. Ein Tippfehler bei der Eingabe in die Computeranlage führt bereits zur Fehlleitung. Aber auch Sie als Benützer dieser Einrichtung können wesentlich zu einem störungsfreien Ablauf beitragen. Auf seiner Reise wird das Paket stark beansprucht. Es fährt nicht 1. Klasse. Mehrmals fällt es meterhoch in die Tiefe, fliegt an die Umrandung eines Sackgestells oder wird auf einer Rutsche von einem «stärkeren», weil schwereren und grösseren Artgenossen beinahe zerquetscht. Beinahe? Ja, wenn es eine genügende Stabilität aufweist. Sonst passiert's halt. Zwar verfügt auch das PZM über eine gut eingerichtete «Päckliklinik», die kleinere Verletzungen beheben kann, aber oftmals ist ein «Totalschaden» nicht mehr gutzumachen. Es liegt mir hier fern, auf Vorschriften der Verpackung hinzuweisen, aber einen «Gratistip» möchte ich Ihnen geben: Werfen Sie ein Postpaket vor der Aufgabe von einer Zimmerecke in die andere. Dann ist es «tauglich». Ich möchte hier nicht falsch verstanden werden: Die Behandlung der Pakete ist nicht bewusst unsorgfältig. Der Zeitdruck, durch unsere Erwartungen verursacht, erfordert jedoch Anlagen und Arbeitsabläufe, die gewisse Anforderungen an das «Transportgut» einfach stellen müssen.

Betrieb

Das PZM ist während rund 20 Stunden pro Tag in Betrieb, zum grossen Teil auch während der Nachtstunden. Die Postzüge im Fernverkehr fahren mehrheitlich nachts und gewährleisten so eine Zustellung am andern Morgen. Der Tagesdurchlauf beträgt normalerweise rund 300 000 Pakete sowie rund 10 000 Postsäcke. Beeindrucken Sie diese Zahlen nicht, sollten Sie sich einmal ausrechnen, welchen Platzbedarf eine solche Anzahl Schuhschachteln erfordert, um sich eine Vorstellung davon machen zu können. Oder Sie melden sich zu einer Besichtigung des PZM. Im PZM sind gegen 900 Mitarbeiter tätig. Natürlich sind auch die für einen solchen Gross- und Schichtbetrieb unumgänglichen Infrastruktureinrichtungen vorhanden. Das Personalrestaurant kam ja seinerzeit im Zusammenhang mit einer geplanten «Gipfeli-Bäckerei» ins Gerede. Auch Aufenthalts- und Ruheräume gehören heute dazu, immer im Wissen, dass die Technik den Menschen nicht ersetzen soll, sondern ihm Leben und Arbeit erleichtern helfen.
Pannen sind nirgends auszuschliessen. Es ist kaum auszudenken, was passiert, wenn die komplexe Förderanlage «aussteigt» oder die Computeranlage trotz üblicher Sicherheitsmargen ihren Dienst versagt. Innert Kürze würde ein riesiger Paketberg anwachsen, den abzutragen viel Zeit erfordert. Oder wohnen Sie in der Region Zürich und haben die Schwierigkeiten bei der Inbetriebnahme erlebt? Sollten Sie wieder einmal ein Paket verspätet erhalten, schimpfen Sie nicht gleich über die Post. Überlegen Sie sich einmal, ob unsere diesbezüglichen Ansprüche nicht sehr (allzu?) hoch sind. Ich jedenfalls habe mich vergewissern können, dass alle im PZM und sicher auch in allen andern Postbetrieben beschäftigten Mitarbeiter ihr Bestes geben, um den gewohnten Service gewährleisten zu können.