

Das neue PTT-Gebäude

Autor(en): **Kreispostdirektion Aarau**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaersblätter**

Band (Jahr): **55 (1980)**

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-324057>

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.

Das neue PTT-Gebäude

Die alte «Moser»-Post von 1931

(in den Neujaahrsblättern von 1932 ausführlich beschrieben)

Der Anstoss zum Bau des alten PTT-Gebäudes (1931) am Bahnhofplatz gab damals der unerwartete Aufschwung des Telefons.

Das Zugpferd für den zum Teil bereits 1975 bzw. 1977 bezogenen Erweiterungsbau war wiederum das Telefon, das aus allen Nähten zu platzen drohte, und nach und nach die Postdienste aus den zu eng gewordenen Räumlichkeiten verdrängte.

30 Jahre Planung

Rund 30 Jahre waren für Planung und Bauausführung nötig, bis am 15. Oktober 1979 mit dem Bezug der eigentlichen Postdiensträume auch die letzte Bauetappe fertig wurde.

Auf den ersten Blick erscheint diese Zeitspanne für ein Bauvorhaben in dieser Grössenordnung unglaublich lang. Kennt man aber die Hauptgründe für diese äusserst lange Geduldsprobe, so wird doch eher verständlich, dass dieses Bauvorhaben nicht in einem Zug zu verwirklichen war:

kein eigenes Bauland am bestehenden Standort,

stürmische Entwicklung bei Post und Telefon während der Planungsphase, dadurch ständig steigende Raumansprüche und damit laufende Anpassung der Projekte,

städtische Verkehrssanierung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes.

Wirtschaftliche Entwicklung im Raume Baden

Die wirtschaftliche Entwicklung im Raume Baden nahm von Jahr zu Jahr weiter zu und stellte immer grössere Ansprüche an den Post- und Telefonbetrieb. Die Baudienste der PTT liessen sich davon überzeugen, dass dem grossen Platzmangel möglichst rasch mit baulichen Massnahmen abgeholfen werden müsse. Aber trotz eifrigem Bemühen gelang es nicht, die Raumbedürfnisse von Post und Telefon auf dem vorhandenen Terrain zweckmässig zu befriedigen. Der Erwerb von zusätzlichem Bauland drängte sich auf. Es galt nun, eine grossräumige Sanierung auf weite Sicht zu studieren, gleichzeitig aber dem immer krasser werdenden Platzmangel bei Post und Telefon bald hier, bald dort notdürftig zu Leibe zu rücken. Das nötige Terrain für

eine grosszügige bauliche Sanierung fehlte aber und die Beschaffung von zusätzlichem Bauland gestaltete sich äusserst schwierig.

Erst nach zähen Verhandlungen konnte 1965 – nach 13jähriger Verhandlungszeit – die erste Grundstückerweiterung realisiert werden. Die Stadt Baden war bereit, eine Nachbarparzelle von 560 m² zu verkaufen. Dies allerdings nur unter der Bedingung, dass die PTT der Stadt bei einer spätern Übernahme der Nahverkehrslinien durch die regionalen Verkehrsbetriebe im Unterbau sechs Standplätze für den Bus zur Verfügung stelle. 1967 konnten vom Nachbargrundstück Fröhlich 730 m² und 1969 die restlichen 436 m² dazugekauft werden. Schliesslich wurde 1976 von der Erbengemeinschaft Schneider eine weitere Parzelle vorsorglich für eine spätere Erweiterung erworben.

Zahlreiche Raumprogramme und Vorprojekte wurden im Laufe der Jahre erstellt und durch die stürmische Entwicklung im Postverkehr überrollt. Vor allem aber die drei Problemkreise Verkehrssanierung, Bahnhofplatzgestaltung und Erweiterung des PTT-Gebäudes nahmen viel Zeit in Anspruch und erforderten enge Kontakte unter den Beteiligten, viel guten Willen zu Kompromissen und positive Entscheide.

Raumnot bei Post und Telefon

Obwohl sich mit dem Landerwerb eine vielversprechende Lösung abzeichnete, wurden die Raumverhältnisse für Post und Telefon immer prekärer.

Nach dem ersten Hilferuf im Jahre 1944 klagte das Postamt Baden im November 1948 erneut über drückenden Platzmangel: «Die Pakete müssen bereits auf dem SBB-Areal sortiert werden und der ganze Wagenpark stehe im Freien». Dem Raummangel musste nun laufend mit unzulänglichen Provisorien begegnet werden. 1962 wurden die Paketboten in einer Baracke untergebracht. Gleichzeitig wurde der Platz zwischen Gebäude und Geleise asphaltiert, später wurde noch ein Vordach angebaut. 1962 wurde auf dringendes Begehren der Kreistelefondirektion Zürich der Lichthof überbaut. Aber bereits 1966 meldeten die Telefondienste, dass ab 1967 für Baden und Umgebung keine neuen Telefonanschlüsse mehr installiert werden könnten. In der Weihnachtszeit 1963 und 1964 musste bei der Baracke für das Sortieren der Pakete zweimal ein Militärzelt aufgestellt werden. 1965 konnte das Telefon am Bahnhofplatz zwei Baracken für das Telegrafienbüro mieten. Als Folge der Bahnhofplatz-Neugestaltung mussten die Standplätze für die Postautos der Kurse nach Turgi und Birmenstorf vom Bahnhofplatz an die Güterstrasse verlegt werden. 1969 machten die T-Dienste darauf aufmerksam, dass eine weitere Verzögerung den völligen Zusammenbruch der Fernmelde-

dienste im Bereich Baden zur Folge hätten und verlangten von der Post die Räumung sämtlicher Erdgeschossräume. Es galt nun, vor Baubeginn für den Postbetrieb eine provisorische Unterkunft für 6 bis 8 Jahre zu finden. Man erwog dabei unter anderem, den Paketbetrieb nach Wettingen zu verlegen. Im Dezember 1969 zeigte sich plötzlich eine gute Lösung. Die Brauerei Müller plante in dieser Zeit auf ihrem Areal an der Bruggerstrasse Garagen und eine unterirdische Einstellhalle. Sie erklärte sich bereit, den PTT diese Räume zu vermieten und das Restareal für ein provisorisches Postgebäude zu überlassen.

Am 2. August 1971 konnte der Postbetrieb in diesen Provisorien, die sich in der Folge als sehr zweckmässig erwiesen, aufgenommen werden. Für die recht umfangreiche Paketauswechslung zwischen Postautos und SBB wurde auf Bahnareal in der Nähe des Güterschuppens zusätzlich noch eine Baracke aufgestellt.

Neubau und Umbau

Im Oktober 1966 erteilte die Direktion der eidg. Bauten den Architekten Moser, Häfeli und Steiger den Auftrag zur Weiterbearbeitung des Projektes. Im Mai 1967 lagen die Pläne für die Bahnhofplatz-Neugestaltung auf. Am 27. Oktober 1970 genehmigte der PTT-Verwaltungsrat das Neubauprojekt. Am 3. Dezember 1970 lag die rechtskräftige Baubewilligung vor.

Inzwischen wurden die Vorbereitungen für die Aufnahme der Bauarbeiten intensiv vorangetrieben. Im Juli 1971 erfolgte der Abbruch des Restaurantes Frohsinn und der Baracke beim PTT-Gebäude. Schliesslich wurde nach dem Wegzug der Post an die Bruggerstrasse sofort mit der Herrichtung des Erdgeschosses für das Telefon begonnen. Ab Mitte August wurden der Anbau zum PTT-Gebäude entfernt und die Bauinstallationen erstellt.

Anfangs Juni 1972 wurden dann endlich die eigentlichen Bauarbeiten für den Neubau aufgenommen. Mit dem Umbau des Altbaues hingegen musste zugewartet werden, bis der Neubau erstellt, die neue Zentrale installiert und die alten Einrichtungen aus dem Altbau entfernt waren. Nach einer Bauzeit von gut drei Jahren war der Neubau fertig. Im September 1975 wurde die neue Postautostation eröffnet und die Paketausgabe in den Neubau verlegt. Zwei Jahre später, am 25. November 1977, konnte das neue Fernmeldezentrum in Betrieb genommen und das alte Amt ausgeschaltet werden.

Bereits vor dem Baubeginn für den Neubau wurde die Planung für den Umbau des bestehenden PTT-Gebäudes an die Hand genommen. Am 15. April 1977 ging der Bauantrag für den Umbau an die Generaldirektion, am 7. Juli erfolgte die Genehmigung durch den PTT-Verwaltungsrat, und im Oktober

1978 konnten die Bauarbeiten aufgenommen werden. Einem fulminanten Endspurt des bauleitenden Architekten und der Bauhandwerker war es zu verdanken, dass der Betrieb in den umgebauten Räumen termingemäss am 15. Oktober 1979 aufgenommen werden konnte.

Raumaufteilung im Neu- und Altbau

Neubau

- 2. UG Technische Räume (Heizung, Notstromgruppe, Stromversorgung, Batterieraum, Tankraum, Verstärker-Ausrüstungen, Luftschutzräume)
42 Parkplätze für Personal
- 1. UG Paketausgabe
Posttunnel zu Perron 2
TT-Räume (Quartierzentrale)
45 Parkplätze für Personal
- UEG Postautostation mit 9 Perrons
Warteraum für Postautoreisende
öffentliches WC
Gepäckschliessfächer
Tankstelle für PTT-Fahrzeuge
Paketversand für den Nahverkehr
- OEG Paketversand Fernverkehr
Briefversand
Massenannahme
Briefausgabe
Postfächer
- 1. OG TT-Räume (Hauptzentrale)
- 2. OG TT-Räume (Hauptzentrale)
- 3. OG TT-Räume (Störungsdienst, Auskunft)
4-Zimmer-Wohnung
- 4. OG 4-Zimmer-Wohnung

Altbau

- UEG Telegrafienbüro mit 16 bedienten Telefonkabinen und
6 Kassierstationen
Garderobenräume
Velo-Einstellraum für das Personal





OEG	Schalterhalle Post mit 11 Schaltern Annahmeamt «stummes» Postamt
1. OG	Instruktionsräume Büroräume Garderoben
2. OG	Büroräume TT Garderoben
3. OG	Erfrischungsraum Aufenthaltsräume

Kundendienst ganz gross

Den Postkunden stehen im oberen Erdgeschoss des vollkommen neugestalteten Postgebäudes die folgenden modernen Einrichtungen zur Verfügung:

Beim Haupteingang an der Bahnhofstrasse ist ein sogenanntes «stummes Postamt» eingerichtet, das hauptsächlich dann gute Dienste leisten wird, wenn die Schalter geschlossen sind. Es umfasst:

Postomat zum Bezug von Bargeld,
Wertzeichenautomat (zum Bezug jedes Frankaturwertes bis zu Fr. 99.45),
Brief- und Paketeinwurf,
Paketwaage,
Münzwechsler.

Es besteht also hier die Möglichkeit, jederzeit Bargeld zu beziehen und neben der Briefpost rund um die Uhr auch Pakete aufzugeben.

In der geräumigen Schalterhalle findet der Postkunde insgesamt 11 Schalter, wovon 5 für den Geldverkehr und 6 für die Brief-, Paket- und Reisepost eingerichtet sind. Als Neuerung steht den Markensammlern ein besonders ausgerüsteter Philatelie-Schalter zur Verfügung. An der nördlichen Abschlusswand der Halle ist ein künstlerischer Schmuck vorgesehen, der wesentlich zur gediegenen Gestaltung dieses Raumes beitragen dürfte.

An der Ostfassade des Gebäudes befindet sich ein zweiter Publikumseingang, der von der erhöhten Fussgängerpassage entlang der Bahnhofstrasse her erreichbar ist und eine Drehtüre aufweist.

An der Nordseite des Gebäudes, in unmittelbarer Nähe der Parkplätze, ist

Bildlegenden:

- 1 Bahnhof und Postgebäude 1931.
- 2 PTT-Gebäude, Südostfassade.
- 3 Busbahnhof, seit September 1975 in Betrieb.

die neue Postfachanlage eingerichtet, die mit 930 Fächern erheblich grösser ist als die frühere Anlage. Der motorisierte Postkunde erreicht die erwähnten Parkplätze von der Haselstrasse her über eine Rampe.

Zur raschen und wirtschaftlichen Behandlung der Postsendungen sind in den Diensträumen verschiedene technische Einrichtungen installiert worden, wie automatische Briefkastenleerung, Förderbänder und eine Rohrpostanlage, um nur die wichtigsten zu nennen. Selbstverständlich entsprechen auch die eingebauten Sicherungen gegen Diebstahl und Überfall dem neuesten Stand der Technik.

Der Postkunde wird sich aber vor allem auch über die durchgehende Schalteröffnungszeit freuen. Als erste Poststelle im Postkreis Aarau bietet ab 15. Oktober 1979 das Postamt Baden von 7.30 bis 18.30 Uhr den Schalterdienst ohne Unterbruch an!

In der Passage des Metro-Shop befindet sich zudem das neu eingerichtete Telegrafnamt. Dem Telefonkunden stehen dort 16 modern eingerichtete Telefonkabinen zur Verfügung. Eine davon auch für Benützer im Rollstuhl geeignet. Eine öffentliche Telexkabine ermöglicht auch jenen Kunden die fernschriftliche Korrespondenz, die keinen eigenen Telexanschluss besitzen.

Verkehrsentwicklung

... bei der Post ...

Der Postverkehr des Postamtes Baden hat im Vergleich zu 1950 um rund die Hälfte zugenommen, in einer Verkehrssparte hat er sich sogar fast verdoppelt. So steht das Postamt Baden nach Leistungseinheiten berechnet, knapp hinter Aarau an zweiter Stelle im Postkreis Aarau.

Art der Sendung	1870	1900	1950	1978	Zunahme seit 1950
aufgegebene Briefpost	246 500	974 000	3 480 000	6 810 000	95 %
zugestellte Briefpost	–	–	5 575 000	9 454 000	69 %
aufgegebene Paketpost	30 000	54 000	251 000	436 000	73,5 %
zugestellte Paketpost	32 000	98 000	338 000	521 000	54 %
Einzahlungen	3 000	17 000	380 000	299 000	./ 21 %
Auszahlungen	4 400	33 000	57 000	70 000	23 %

... und beim Telefon

1885 18. Dezember: Eröffnung eines Netzes mit Lokalbatterie (1. Stock des damaligen Postgebäudes).
Die Handbetrieb-Zentrale wird erst 1946 durch die automatische Zentrale abgelöst.

- 1931 Bau des neuen Gebäudes für Post und Telefon am Bahnhofplatz.
- 1946 Am 2. Mai wird die automatische Zentrale, System HS 31, dem Betrieb übergeben.
Die Zentralen-Kapazität beträgt:
1946 4000 TA
1950 6000 TA
- 1954 wird in Wettingen eine Quartierzentrale mit 2000 TA in Betrieb genommen, die zu einer Entlastung des Ortsamtes Baden beiträgt.
- 1971 Am 1. August bezieht der Postbetrieb ein provisorisches Gebäude und gibt damit Räumlichkeiten für den Telefonbetrieb frei.
- 1973 wird ein Ausbau auf 8000 TA und später noch auf 9000 TA verwirklicht.
Zur Neuerstellung eines TT-Gebäudes wird Bauland benötigt, das an das bisherige Grundstück angrenzt.
- 1971/72 werden diverse Tausch- und Kaufverträge mit den SBB, der Gemeinde Baden und privaten Grundeigentümern abgeschlossen.
- 1972 Baubeginn.
- 1975 Gebäudebezug und Beginn der Installationsarbeiten.
- 1977 Vom 25. auf den 26. November wird die neue Zentrale dem Betrieb übergeben (System HS 52 A).
Der Erstausbau beträgt 10 000 TA, wobei die 9000 TA des alten Ortsamtes Baden übernommen werden.
Ebenfalls neu eingeschaltet wird die Transitzentrale (Netzgruppenhauptamt), die Dienstzentrale sowie Auskunft und Störungsdienst. Die alten Einrichtungen werden abgebrochen.

Statistik Abonnenten Baden

Ende 1885	19 Abonnenten	Ende 1940	1911 Abonnenten
Ende 1890	50 Abonnenten	Ende 1950	3799 Abonnenten
Ende 1900	250 Abonnenten	Ende 1960	5062 Abonnenten
Ende 1910	375 Abonnenten	Ende 1970	5400 Abonnenten
Ende 1920	588 Abonnenten	Ende 1976	7467 Abonnenten
Ende 1930	1317 Abonnenten		

Personelles

Der Post Baden kommt in der Region eine wichtige Bedeutung als Umschlagplatz und als Reisepostzentrum zu. Für die Bewältigung des Postver-

kehrs (siehe auch Abschnitt Verkehrsentwicklung) steht gegenwärtig folgender Personalbestand zur Verfügung:

Diplomiertes Personal:

Vorgesetzte und Schalterpersonal 20

Uniformiertes Personal:

Zustelldienst 27

Büro- und Umladedienst 30

Übrige (Sortiererinnen, Aufräumerinnen, Hausdienst) 14

Reisedienst, inkl. Garage 9

Total ohne Aushilfen 100

In diesen Zahlen ist das Personal, das für die Ablösung von Ferien, Krankheit, Militärdienst usw. in Baden und in den umliegenden Poststellen benötigt wird, sowie die Wagenführer der Postautohalter nicht inbegriffen. Gesamthaft sind dem Chef der Hauptpost Baden gegen 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterstellt.

Bei den Telefondiensten arbeiten 17 Fernmeldespezialisten, 8 Fernmeldeassistenten und total 58 Telefonistinnen, Aufsichten und Dienstleiterinnen, und garantieren damit einen reibungslosen Telefonbetrieb rund um die Uhr.

Baden als Reisepostzentrum

In der Reisepost ist Baden eines der bedeutendsten Zentren der Schweiz, stehen doch in dieser Region weit über 3 Millionen Postautopassagiere pro Jahr zu Buche. Das Fahrplanangebot auf den fünf durch die PTT betriebenen Linien darf sich denn auch sehen lassen. In Richtung Siggenthal und Rohrdorferberg z. B. verkehren die Postautos im 20-Minuten-Takt. Werktäglich fahren rund 400 Kurse in der Reisepoststation ein oder aus. Zur Bewältigung des gesamten Verkehrs sind 26 Postautos, davon 4 Gelenkbusse, nötig. Im neuen Busbahnhof mit seinen 18 Halteplätzen steht der Reisepost eine moderne Anlage zur Verfügung.

Linien in Regie:

Baden–Bremgarten sowie Baden–Endingen

Postautohalter-Linien:

Baden–Siggenthal–Turgi

Baden–Bellikon–Mutschellen

Baden–Gebenstorf–Birmenstorf mit einigen direkten Kursen nach Brugg

Personal im Reisepostdienst:

Eigene PTT-Wagenführer	5
Eigenes PTT-Garagenpersonal	4
Zugeteilte Postautohalter-Wagenführer	19
Der Aufsichtspoststelle Baden 1 unterstellt	28

Beförderte Reisende:	1960	1978	Zunahme seit 1960
	1 447 566	3 247 000	124 %

Die Vorsteher des Postamtes Baden nach 1848

1848–1886	Kostezer Bernhard, erster Amtsvorsteher unter eidgenössischer Posthoheit;
1886–1909	Obrist Gottfried, geb. 1847;
1909–1930	Jost Anton, von Willisau, geb. 1866;
1930–1947	Halbritter Alfred, geb. 1881;
1947–1956	Schleucher Heinrich, geb. 1891;
1956–1961	Angst Julius, geb. 1896;
1961–1964	Etter Albert, geb. 1899;
1964–1979	Huser Fritz, geb. 1914;
1979	Ab 1. Oktober 1979: Ernst Müller, geb. 1920.

Fakten und Reminiszenzen

1919	Einführung des 8-Stunden-Tages.
1921	Das Postauto erschliesst das Surbtal.
1924	Eröffnung des Autokurses Baden–Bremgarten, anstelle der Pferdepost Baden–Dättwil.
1926	Die Postautohalterlinie Baden–Bellikon wird in Betrieb genommen.
1927	Die Autokurse im Surbtal werden auf Rechnung der SBB betrieben. Die ersten Saurer-Omnibusse zu 40 Plätzen mit Benzinmotoren zu 100 PS werden erstmals im Surbtal eingesetzt.
1928	Anstelle des Fahrbotenkurses Turgi–Unternussbaumen wird am 15. Mai 1928 der Autokurs Baden–Turgi eingeführt
1931	15. August: Die neue Post am Bahnhof wird in Betrieb genommen; sie gilt als Muster moderner Baukunst.
1933	Das Surbtal wird zur wichtigsten Reisepostlinie der Region: Es kommen die neuesten Saurer-Zugwagen zum Einsatz, welche mit den Anhängern zusammen 100 Personen fassen können.
1942	Die Filiale Baden 2 wird als Baden 2 Schulhausplatz bezeichnet.

- 1944 Die Paketannahmestelle Kappelerhof wird am 20. November eröffnet.
- 1946 Die Strecke Baden–Birmenstorf erhält einen Autokurs.
- 1947 Badenerfahrt zur 100-Jahr-Feier der Spanisch-Brötlibahn.
Die PTT geben zu diesem Anlass Sondermarken heraus und widmen dem Ereignis einen Sonderstempel: «100 Jahre Spanisch-Brötlibahn».
- 1948 Erste Motorisierung des Zustelldienstes in Baden.
- 1952 Kalamität um das Postdach: Bei Regenwetter tropft es von der Decke auf die Schalter. Es wird mit aufgespannten Regenschirmen am Schalter bedient!
Es beginnen kontinuierlich Bauarbeiten am Postgebäude: Verbesserungen, Reparaturen, Provisorien. Sie kennzeichnen die Periode der nachfolgenden 20 Jahre.
- 1964 Verlängerung der Postautolinie Baden–Bellikon bis Mutschellen.
- 1965 Der Umbau des Bahnhofplatzes beginnt. Ausweichmöglichkeiten für die Haltestellen werden gesucht.
- 1967 Auf Initiative des Quartiervereins Kappelerhof wird am 1. September 1967 die Postfiliale Baden 3 Kappelerhof geschaffen.
- 1978 Baden 4 Kantonsspital wird auf den 1. Januar eröffnet.

Ende gut – alles gut!

Die PTT hoffen, dass diese Redensart auch auf das neue PTT-Gebäude Baden zutrifft und dieses dem Post- und Telefonbetrieb und damit der Bevölkerung und der Geschäftswelt von Baden über lange Zeit gute Dienste leisten wird.

Am Schluss sei nicht verschwiegen, dass dem Personal des Postamtes Baden wegen des Platzmangels während Jahrzehnten vieles zugemutet werden musste. Wir dürfen ihm attestieren, dass es trotz der jahrelangen Widerwärtigkeiten immer bestrebt war, sein Bestes zu geben, und dafür danken wir ihm.

Unser aufrichtiger Dank gilt aber auch allen, die zum guten Gelingen dieses Baus beigetragen haben.

Kreispostdirektion Aarau

Anmerkung:

Geschichtliche Angaben über die Post in Baden findet der interessierte Leser in der neuen Broschüre «Zur Eröffnung des neuen Postamtes Baden 1» (in der Stadtbibliothek Baden).