

Stein und Eisen errichtet. Die Räume werden durch eine Niederdruckdampfheizung mit drei Gliederkesseln erwärmt; die Heizkörper in den Arbeitsräumen sind an den Außenwänden aufgestellt.

Für das im Tagesbetrieb beschäftigte Personal ist im Dachgeschoß eine Kantine eingerichtet. Drei Aufzüge dienen dem Verkehr zwischen dem unteren Keller und dem Erdgeschoß; zwei gleichartige im Haupttreppenhaus und in einem von Mauern umgebenen Raum neben dem zweiten Treppenhaus sind bis ins Dachgeschoß hochgeführt, so daß die kleinen Packkammerwagen nach allen Geschossen, unter Umständen sogar von den Sortiertischen bis nach den schon in die Züge eingestellten Bahnpostwagen im Hauptbahnhof befördert werden können.



Abb. 371. Postgebäude am Hauptbahnhof, Ansicht.

Zur weiteren Erleichterung des Betriebes sind noch zwei Rutschbahnen vom 2. und 3. Geschoß nach der Haupteingangshalle im Erdgeschoß eingerichtet, die ein ganz besonders schnelles Verladen der in den Sortiersälen gefüllten Brieffäcke nach unten und nach den Eisenbahnwagen ermöglichen.

Um alle Verladebahnsteige in der Hauptbahnhofshalle ohne Überschreitung von Gleisen mit Packkammerwagen erreichen zu können, ist in einem Abstand von 20 m von dem Hochbahntunnel ein besonderer Quertunnel (s. Abb. 369) mit Aufzügen und Treppen nach jedem Bahnsteig für die Post und auf deren Kosten erbaut, der durch eine Rampe mit dem Hauptbahnsteig vor dem Posthause und dadurch mit allen Zwischenbahnsteigen des Postbahnhofes und auch den Packkammerräumen verbunden ist. In der Rampe sind zwei Gleitbahnen mit Ketten ohne Ende eingebaut, womit die mit Greifern eingerichteten Paketkarren hinauf- und hinabbefördert werden.