

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 38 (1948)
Heft: 14

Artikel: Die Hochbauten des Flughafens Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-636745>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

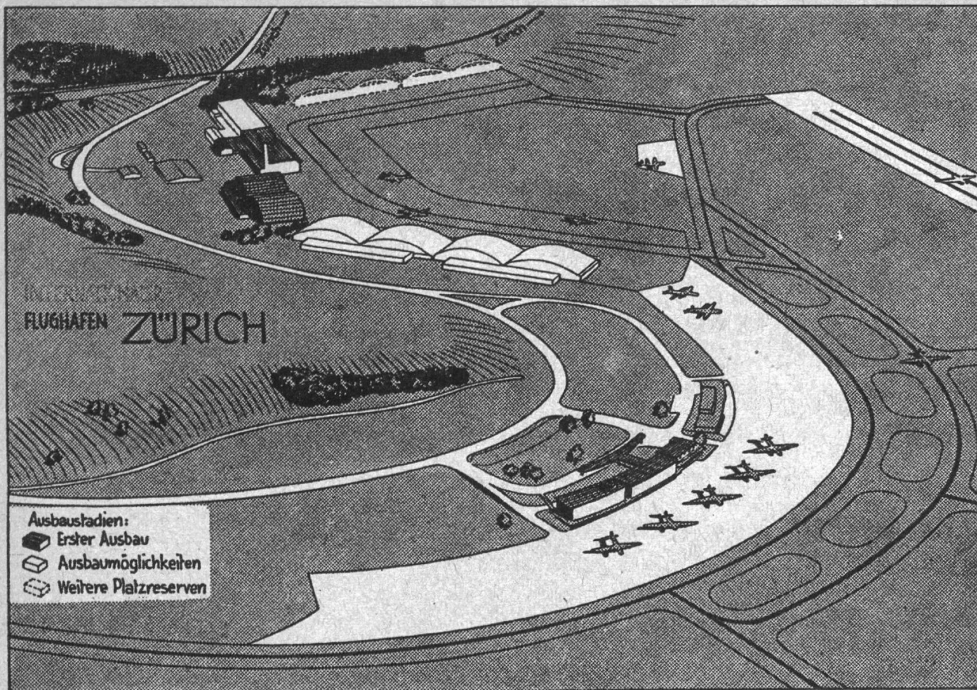
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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



Gesamtbild der Hochbauten

Der Interkontinentale Flughafen in Zürich-Kloten wächst. Bereits sind die 1900 Meter lange Westpiste und einige Rollwege erstellt, und fast symbolisch mutet es an, dass am 24. Dezember das Verkehrsflugzeug aus Kairo, das in Genf wegen starken Schneefalles nicht landen konnte, die erste inoffizielle Landung in Kloten vollzog. Im Januar wichen weitere Maschinen ebenfalls nach Zürich aus und gingen glatt auf der Westpiste nieder. Die nächste Bauetappe sieht nun die Vollendung der 2,6 km langen Blindlandepiste, die sich gegenwärtig im Bau befindet, vor; gleichzeitig sollen auch die bedeutendsten Hochbauten erstellt werden. Die nächsten Monate werden in Kloten im Zeichen des Ausbaues des Flughafenkopfes stehen. Die Erstellung dieser Hochbauten wurde vom

Die Hochbauten des Flughafens Zürich

Flugfeldern — es wurden Studienkommissionen nach London, Amsterdam, Paris, Kopenhagen und den USA entsandt — sieht der Entwurf für Kloten eine klare Scheidung zwischen den Gebäuden für den technischen Dienst und dem eigentlichen Stationsgebäude vor. Ein Durcheinander zwischen technischem Betrieb und der Abfertigung der Passagiere bei Starts und Landungen soll damit vermieden werden.

Der Flugbahnhof — das Aufnahmegebäude.

Die Ausarbeitung der Pläne für das Aufnahmegebäude wurde den Architekten, Gebrüder Oeschger, in Zürich, übertragen. Das Stationsgebäude liegt im Schwerpunkt des Passagierverkehrs am Flugsteig; es gliedert sich zweckmässig in drei Teile: für Passagiere, Verwaltung und Restauration.

Der Passagier- und Gepäckabfertigungstrakt mit der Pass- und Zollkontrolle und den Warterräumen liegt im Zentralkern des Gebäudes. Vorläufig wird mit einer Abfertigung von 1000 Passagieren täglich und von höchstens 300 in der Stunde gerechnet. — Der Verwaltungsfügel mit dem Kontrollturm schliesst sich nördlich an den Mittelteil an. Hier werden die Büros der Flugplatzdirektion und der einzelnen Fluggesellschaften untergebracht. Der Kon-

trollraum, von dem aus der gesamte Luftverkehr geleitet wird, liegt im Turm erhöht über dem Dache. — Im Süden wird das Aufnahmegebäude abgeschlossen durch den Wirtschaftstrakt, wo das Restaurant, die Personalkantine, der Bordbuffetdienst usw. eingerichtet werden.

Werft und Hangars.

Die Werft, mit einer Frontlänge von 150 Metern, ein imposantes Gebäude, dient zur Reparatur und Ueberholung der Flugzeuge; sie bietet vier zweimotorigen und zwei viermotorigen Maschinen Raum. Die Werkstätten und Magazine, hinter der Werft gelegen, bedecken eine Fläche von 4700 m². Diese Grösse erscheint gerechtfertigt, wenn man bedenkt, wie kompliziert heute ein modernes Flugzeug gebaut ist. Eine DC 4, um nur eine eindruckliche Zahl zu nennen, setzt sich zusammen aus 70 000 verschiedenen Bestandteilen.

Die Hangars dienen zur Bereitstellung und Garagierung der Flugzeuge. Vorgesehen sind vorläufig zwei Bogenhallen von 18 Metern Scheitelhöhe. Je nach Typ können hier 10—18 Maschinen eingestellt werden.

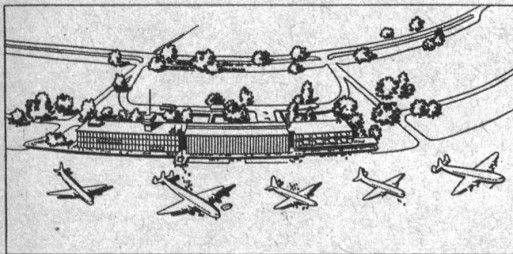
Heute befinden sich Werfthalle, Werkstätte und Heizzentrale bereits im Bau. Um für sie ein solides Fundament zu erstellen, waren umfangreiche Pfählungen notwendig. Leider erhöhten sich dadurch die Baukosten; doch erscheint diese finanzielle Mehrbelastung ein geringeres Uebel, als wenn man mit der Erstellung des verkehrstechnisch für die Schweiz einfach notwendigen Flugplatzes wertvolles Kulturland zerstört hätte. Diese Pfählungen im Ried des ehemaligen Artillerie-Schiessplatzes Kloten sind zum grössten Teil abgeschlossen. Bei normaler Weiterentwicklung der Bautätigkeit sollten Werft und Werkstätten Ende Sommer 1948 dem Betrieb übergeben werden können.

Wenn einmal die unbedingt notwendigen Bauten vollendet sind, entsteht auf dem Holberghügel ein einfaches Fliegerheim. Dieses kleine, schmucke Fliegerdorf, etwas abseits vom Lärm und Betrieb des Flughafens, wird dem Flugpersonal Gelegenheit zu Ruhe und Erholung bieten.

Wann wird der Interkontinentale Flughafen fertig sein?

Wahrscheinlich wird im Herbst 1948 der regelmässige Flugbetrieb von Dübendorf-Wangen nach Kloten verlegt werden. Nach den Plänen der Architekten des Architekturbüros Kündig in Zürich sollte die Werft zu diesem Zeitpunkt bezugsbereit sein. Der erste Hangar wird kaum vor Jahresende in Betrieb genommen werden können. Das Aufnahmegebäude schliesslich befindet sich erst im Zustand der Planung. Mit seiner Eröffnung ist auf Ende des nächsten Jahres zu rechnen, bis dann wird man sich in Kloten mit provisorischen, vom Kan'on erstellten Barackenbauten behelfen müssen.

Der Interkontinentale Flughafen in Zürich-Kloten, dessen Bau teils durch die öffentliche, teils durch die private Hand finanziert wird, ist bestimmt, im Wirtschaftsleben der Schweiz eine bedeutende Rolle zu spielen. Er wird der Schweiz den Anschluss an die grossen Flugverbindungen sichern, die heute in ständigem Wachsen begriffen sind und der ganzen Schweiz auf Jahre und Jahrzehnte hinaus auch auf dem Gebiete des Luftverkehrs die Rolle einer Drehscheibe Europas sichern.



Das Aufnahmegebäude

Kanton der Flugplatzgenossenschaft Zürich übertragen, die — 1930 gegründet — damals als gemischtwirtschaftliche Unternehmung die Hochbauten des Flugplatzes Dübendorf-Wangen errichtet hatte und heute sicher berufen ist, die grössere Aufgabe in Kloten zu übernehmen.

Das Charakteristische an den Anlagen des neuen Flughafens ist der zugrunde liegende Gedanke einer elastischen Planung. Der Flugverkehr der kommenden Jahre lässt allen Entwicklungsmöglichkeiten breitesten Spielraum; niemand kann die Bahnen ermessen, die er in nächster Zukunft einschlagen wird. Vorläufig ist vorgesehen, entsprechend den aktuellen Bedürfnissen, Kloten zu einem Flughafen der Kategorie B auszubauen, der zweitgrössten nach den internationalen Vorschriften. Die Anlage ist aber so gestaltet, dass eine Erweiterung zum Umfang der Klasse A leicht möglich ist. Gestützt auf die Erfahrungen auf fremden

Hangars

