

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71 (1953)
Heft: 35: Sonderheft Flughafen Zürich

Artikel: Werft und Hangar
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-60612>

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: 14.03.2025

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

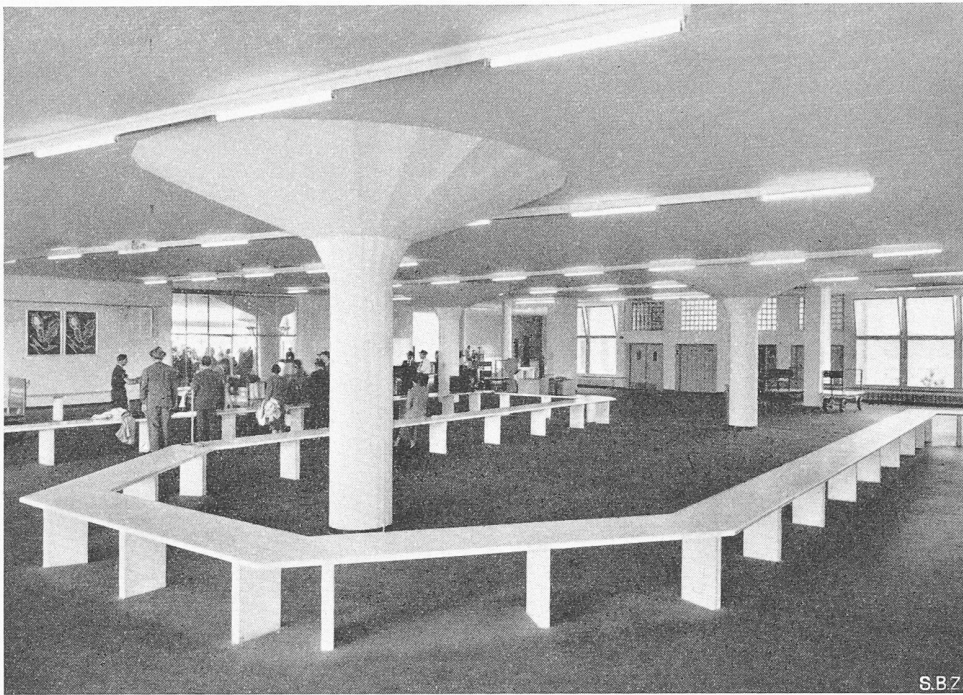


Bild 41. Zollhalle im Erdgeschoss

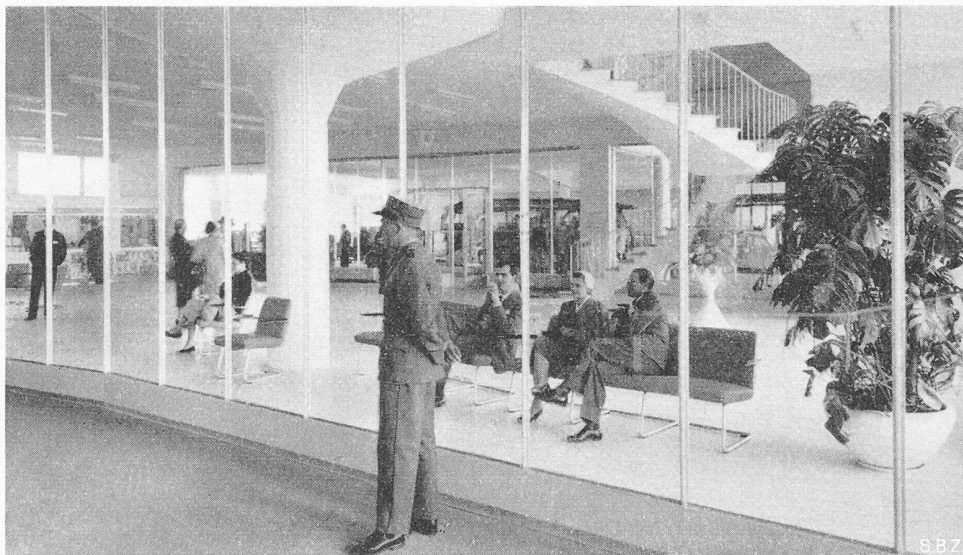


Bild 42. Blick aus der Zollhalle in die Wegfahrrhalle



Bild 43. Gepäcktransport im Gepäckumschlagraum, Kellergeschoss

Die Gesellschaft muss die Verzinsung und Amortisation ihrer Aktiven und die Rückzahlung der aufgenommenen Gelder aus ihrem Betrieb erarbeiten. Sie beabsichtigt keinen Gewinn, und ihre Organe sind ehrenamtlich tätig. Die Vergütung an die Aktionäre darf 4% nicht übersteigen. Gewisse Betriebszweige, wie Meteorologie, Nachrichtenübermittlungszentrale und Flugsicherung werden vom Bund oder der Radio Schweiz AG. betrieben. Es schweben momentan Verhandlungen zwischen Bund, Kanton und FIG wegen des Einkaufs des Bundes in die von ihm benötigten Räume. Die technischen Bauten (Werft, Hangar, Motorenprüfstand) sind gesamthaft der Swissair vermietet, die Räume des Flughafens an die verschiedenen Benutzer, die auch die Kosten ihrer Spezialeinrichtungen selber tragen. Die am Flugbetrieb beteiligten Mieter bezahlen feste Mietzinse, die ändern wie Restaurateur, Kiosk- und Ladeninhaber, Coiffeur usw. entrichten meistens prozentuale Mieten, die sich nach den erzielten Umsätzen richten. Diesen «non aviation revenues» wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt, helfen sie doch die Kosten des Flugbetriebes tragen. Dazu gehört auch die bescheidene Gebühr von 20 Rappen pro Person, die für die Benützung der Zuschauerterrasse erhoben wird. Die Mittel für die Betriebskosten zur Instandhaltung, Reparaturen, Heizung usw., die den Mietern nur teilweise überlastet werden können, werden auf diese Weise eingebracht, ausserdem werden Verzinsung und Amortisation der grossen, nicht auf die Mieter abwälzbaren Anlagen wie Haupthalle, Wegfahrrhalle, Gepäckumschlagraum und übrige Verkehrs- und Nachrichteneinrichtungen zum Teil wenigstens eingebracht. Die FIG trachtet, mit einer möglichst rationellen Verwaltungsorganisation ihre Aufgaben zu erfüllen.

Ganz besondere Verdienste um die Bauten der FIG und damit also des Flughafens hat sich der Präsident der FIG, *Heinrich Hürlimann*, erworben, sowie Ing. *Willy Stäubli*, Mitglied des Verwaltungsratsausschusses der FIG. Ihrer unermüdlchen Initiative danken wir die glückliche Vollendung des so vielseitigen Unternehmens, das zwischen manchen Klippen hindurchzusteuern war.

Werft und Hangar

Diese Bauten sind hier bereits früher dargestellt worden, und zwar wie folgt:

Werft: Wettbewerb 1947, Nr. 51, S. 704*; Berechnung 1948, Nr. 31, S. 426*; Toranlage 1950, Nr. 46, S. 645*.

Hangar: Allgemeines, Fundation, Eisenbetonarbeiten und Stahlbau 1950, Nr. 1, S. 1*; Toranlage 1950, Nr. 22, S. 296*.