Der Flugbahnhof Genf-Cointrin

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Cementbulletin**

Band (Jahr): **18-19 (1950-1951)**

Heft 10

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-153267

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

CEMENTBULLETIN

OKTOBER 1950 JAHRGANG 18 NUMMER 10

Der Flugbahnhof Genf-Cointrin

Bahnhöfe sind Zweckbauten, die einer bestimmten Aufgabe genügen müssen. Ihre einmal gefundene Grundkonzeption bleibt lange bestehen. Zu den Gebäuden dieser Art gehören auch die Flugbahnhöfe. Eine feste Tradition hat sich aber noch nicht deutlich herausgebildet. Jeder neue Bau trägt dazu bei, einer idealen Lösung näherzukommen, die der konstruktiven Phantasie des Architekten gewisse Richtlinien gibt, ohne sie aber einzuengen — abgesehen von den örtlichen Gegebenheiten, die bei jeder Anlage mit zu berücksichtigen sind. Das gilt auch für den Flugbahnhof Genf-Cointrin.

Das Projekt (von J. Camoletti und J. Ellenberger) geht auf verschiedene Vorprojekte zurück und musste in der Folge den ständig wachsenden Anforderungen und den sich ändernden finanziellen Möglichkeiten angepasst werden. Heute ist die von den Projektverfassern ausgeführte Anlage, die sich vergrössern lässt, schon von den verschiedensten Diensten in Anspruch genommen.

Das mit Kupfer gedeckte, in der Länge nahezu 250 Meter messende Gebäude hat ein Gerippe aus armiertem Beton und ist aus Nützlichkeitsgründen einfach gehalten; seine Aus-, Zu- und Wandelgänge vermögen aber jeden Verkehr zu bewältigen und reibungslos den verschiedenen Abteilungen zuzuführen.

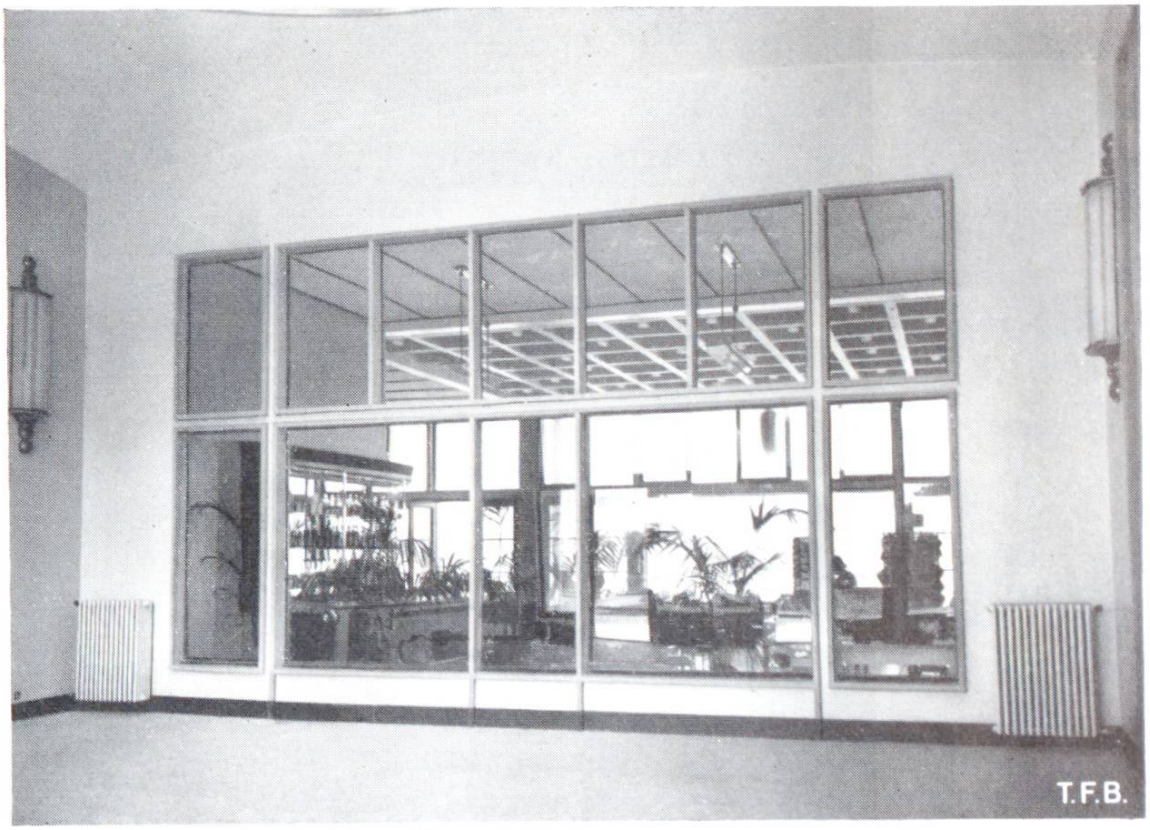
2

Die Haupthalle (12 m × 20 m) ist in der Mittelpartie offen, um sowohl der Helle Zutritt zu gewähren, als auch den lastenden Eindruck einer zu grossen kompakten Decke zu beheben. Die Balustraden der dabei sichtbar gewordenen beiden Stockwerke sind — nach Gesichtspunkten der Dekoration — mit Fluoreszenzröhren versehen. Die übrige Beleuchtung besteht aus kleinen Glühlampen mit senkrechtem, zylindrischem Schirm, der ein leichtes Auswechseln der Birnen ermöglicht und jede lästige Reinigung unnötig macht

Die grosse Wandelhalle des Mittelteiles (66 m × 6 m) verbindet die beiden Abteilungen „Départ Suisse" und „Départ Etranger". Das Tageslicht hat freien Zutritt. Die Deckenbeleuchtung ist so angebracht, dass sich ein harmonisches Zusammenspiel ergibt

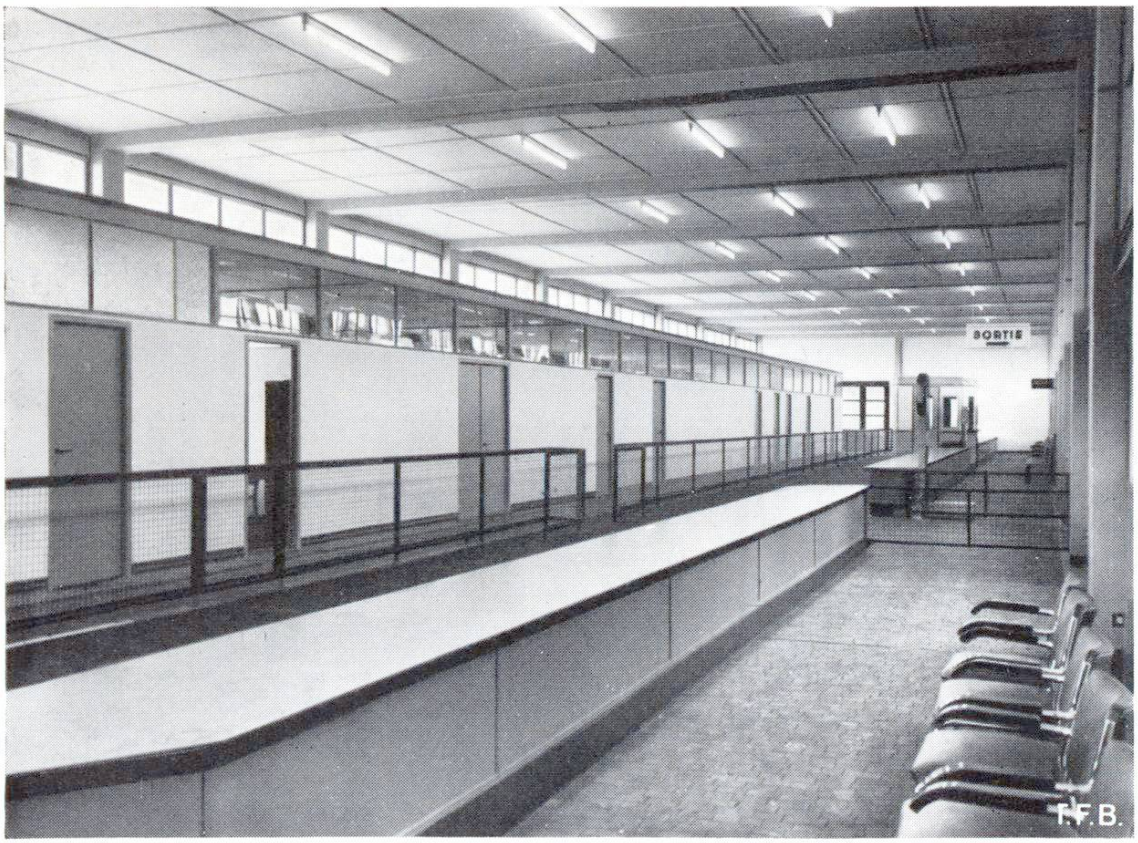
Eine der zu den obern Stockwerken führenden Treppen, die sich an den beiden Enden des Hauptgebäudes befinden. Der armierte Beton gestattet, Leichtigkeit und Solidität aufs beste zu vereinen. Die Stufen bestehen aus Granit; das Geländer ist aus Bronze

Blick in die Halle „Départ Etranger" (10 m × 10 m). Im Hintergrund befindet sich der Zoll, links vorn die Transit-Buffet-Bar. Die Mitte der Decke trägt ein Masswerk aus Glasbeton



Hinter grossen Fenstern befindet sich die Transit-Buffet-Bar, die für jene Reisenden bestimmt ist, die, ohne den Zoll zu passieren, ihre Anschlüsse abwarten. Von hier aus öffnet sich die weite Sicht auf Piste und Berge

Die beiden Eingänge zu den Hallen „Départ Etranger" (im Vordergrund) und „Départ Suisse" (im Hintergrund) flankieren das Hauptgebäude, wo sich über dem Verbindungsgang im 1. und 2. Stock die Bureaux befinden



Die 64 Meter lange Halle der Zollabfertigung ist auf das einfachste eingeteilt: auf der einen Seite werden die Ankommenden, auf der andern Seite die Abreisenden kontrolliert, und zwar so, dass die Gepäckstücke parallel mit den Passagieren vorrücken

6 Die gesamte Betonkonstruktion dieses Flugbahnhofs ist auf das äusserste kalkuliert, was dessen beschwingte Eleganz erklärt; zugleich wiederholt sich im einzelnen der Stil des Ganzen, wie es u. a. die kannelierten Säulen zeigen.

Zu jeder weitern Auskunft steht zur Verfügung die
TECHNISCHE FORSCHUNGS- UND BERATUNGSSTELLE DER E. G. PORTLAND
WILDEGG, Telephon (064) 8 43 71

607 / 1587 s / 50