

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 17 (1963)

Heft: 7: Flugplatzbauten = Constructions d'aéroports = Air terminals

Werbung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

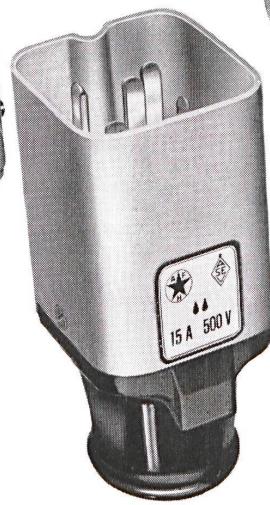
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



9205

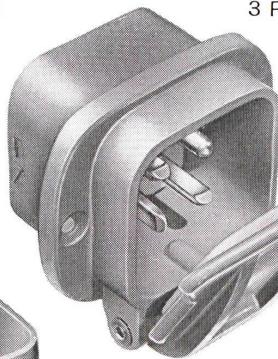
Industriestecker- 9354 m. Kl.
und Kupplungen sind
nun auch mit bruch-
sicheren Einsätzen
lieferbar

Feller



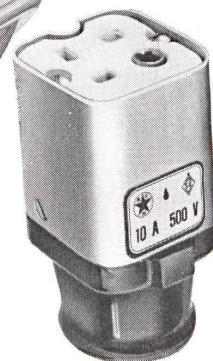
9305

Industrie-Steckkontakte
für die neuen erhöhten
Stromstärken 15 A 500 V
3 P+E oder 3P+N+E



9454

Apparate Steckkontakte
3 P + E 10 A 500 V



Adolf Feller AG Horgen

Siemens-Einbau-Deckenleuchten mit besonders geringer Einbautiefe

SIEMENS



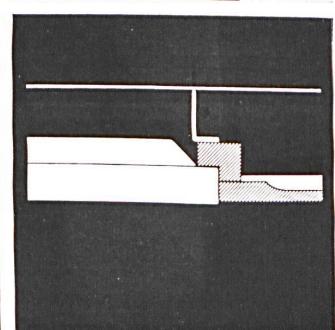
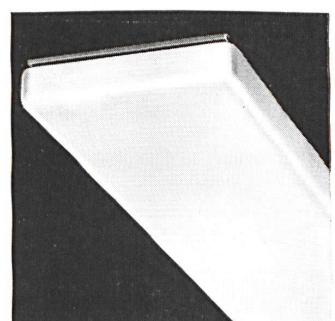
Siemens-Einbau-Decken-
leuchten sind für alle ge-
bräuchlichen Zwischendecken
geeignet. Ihre Abmessungen
entsprechen den üblichen

Größen der Deckenplatten.
Die flache Konstruktion ge-
währleistet die Montage auch
bei geringer Einbautiefe.
Unterschiedliche Abdeckwan-
nen und Formen, die sich auch
zu Lichtbändern und Feldern
zusammensetzen lassen,
ermöglichen eine variable
Gestaltung.
Zur Erleichterung der Montage
werden Befestigungsteile

mitgeliefert. Die Lampen sind
mit Wannen aus Kunststoffglas
abgedeckt. Dieses Material
sichert eine gute Lichtstreu-
ung und — da das Auge nicht
geblendet wird — angenehmes
Licht.

SIEMENS
ELEKTRIZITÄTSERZEUGNISSE
AKTIENGESELLSCHAFT
ZÜRICH BERN LAUSANNE

7
**SIEMENS -
Ihr erfahrener Partner
in allen Fragen
der Beleuchtungstechnik**



Carda

**das
Schwingflügelfenster
für
moderne Bauten**

Carda-Schwingflügelfenster bieten überzeugende Vorteile sowohl in Holzkonstruktion als auch mit äusserem Flügel in Leichtmetall.

Die Herstellung erfolgt in jeder gewünschten Grösse und Kombination, besonders auch als Fassadenelemente. Informieren Sie sich bitte über die interessanten Einzelheiten; verlangen Sie unsere Prospekte.

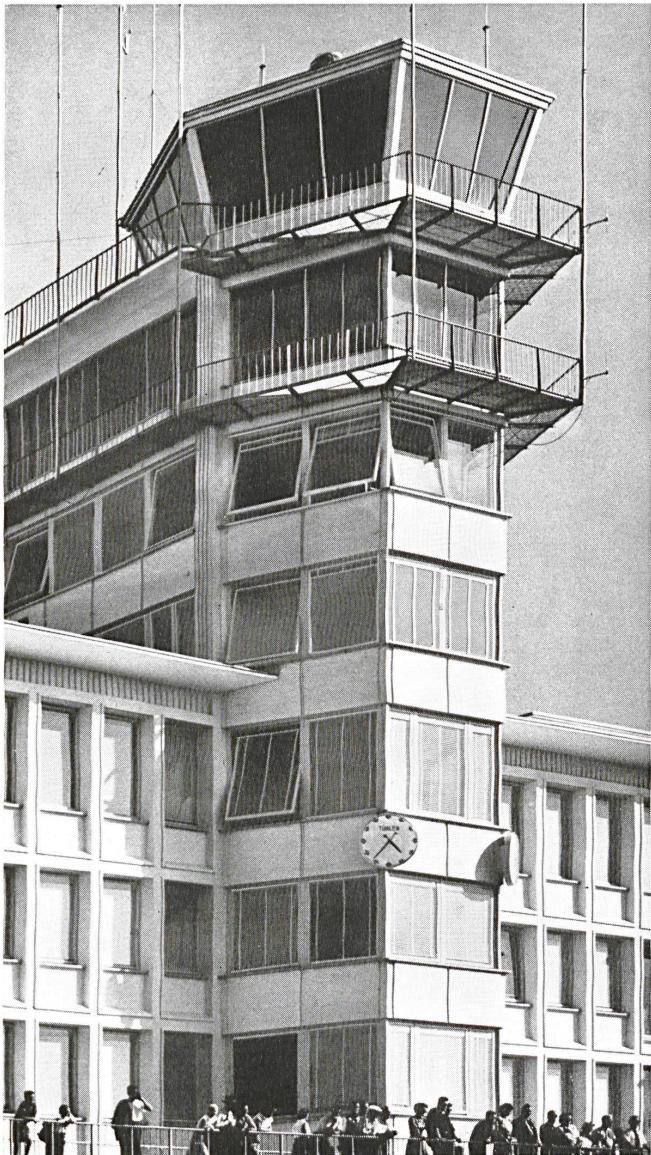
Beispiel:
Flughafengebäude Kloten
Architekten:
A. u. H. Oeschger BSA/SIA
Zürich

Ernst Göhner AG Zürich

Telephon (051) 24 17 80
Hegibachstrasse 47
Vertretungen in Bern, Basel
St. Gallen, Zug, Lugano

Maurice Guyot S.A. Villeneuve VD

Tél. (021) 6 81 31 / 6 81 92
Fabricant de la fenêtre Carda
pour la Suisse romande



Am 24. Februar 1961 wurde vom französischen Staatspräsidenten das neue Abfertigungsgebäude von Orly, eines der hervorragendsten französischen Bauwerke der letzten Jahre, ein bedeutendes Monument aus Glas und Stahl, feierlich eingeweiht. Das Abfertigungsgebäude und seine beiden Abschnitte Ost und West liegen in der Mitte des Flughafens. Es ist an alle Punkte des Flughafens wie auch an Paris durch ein entsprechendes Straßennetz angeschlossen. Man konnte auf die bekannten amerikanischen Lösungen nicht zurückgreifen, weil der Pariser Verkehr in der Mehrzahl aus internationalen Reisenden besteht, das heißt Reisenden, die sich einer Zoll- und Paßkontrolle zu unterziehen haben. Man konnte aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehrere getrennte Abfertigungsgebäude errichten und entschloß sich für ein einziges Gebäude, in dem sich der gesamte Verkehrsablauf konzentriert: Gepäckaufgabe- und -ausgabehallen, Geschäfte, technische und Verwaltungsbüros der Flugverkehrsgeellschaften, Flugsicherung und Wetterwarte, Zoll- und Polizeikontrolle, ärztliche Grenzüberwachung, Zwischenlandedienst der Flugverkehrsgeellschaften, Geschäftseinrichtungen, Restaurants, Hotelzimmer im Frei- und im Zollgebiet, Verwaltungs- und Unterhaltsstellen des Aéroport de Paris, dem die Leitung der Pariser Flugplätze obliegt, Kantinen, ärztliche Hilfe.

Das neue Abfertigungsgebäude in Orly hat seinen Erbauern schwierige Probleme zur Lösung aufgegeben. Die Kosten erreichten 1,2 Milliarden Francs. Seit der Errichtung des Invalidendomes wurde nichts ähnlich Großes durchgeführt. Die Abfertigungseinrichtungen bestehen aus einem Parallelepiped von 200 m Länge und 70 m Breite mit zwei Untergeschossen und sechs Stockwerken. Am Ost- und am Westende ist das Gebäude durch je einen doppelgeschossigen Finger verlängert; über beide kann man, ohne naß zu werden, zu den Flugzeugen gelangen. Der Westteil wurde Zug um Zug gebaut und hat eine Länge von 250 m, der Ostteil, von dem ein Stück das bisherige Abfertigungsgebäude Süd durchquert, wird die gleiche Länge haben. Das Stahlgerippe der Anlage ruht auf rund 30 000 m² Stahlbeton und wiegt 7800 t, also mehr als der Eiffelturm. Als Fassaden dienen elastische, in einem Gerippe aufgehängte Wände, die die Übertragung von Vibratoren hemmen. Außen haben die Mauern tiefwasserfarbene Emailglastafeln, innen verzinkte Bleche und dazwischen Glaswolle. An einigen Flächen, insbesondere der Finger, wurde das Emailglas durch poliertes Aluminium ersetzt. Die Fassaden haben insgesamt eine Fläche von 18 000 m². Die schwenkbaren oder festen Rahmen aus gehärteten Glasplatten nehmen 10 000 m² ein, das heißt praktisch mehr als 55 % des Ganzen, und hinterlassen einen gewaltigen Eindruck. Völlig verschieden ist jedoch die Nord- von der Südfassade. Wenn der Fluggast von der Stadt kommt, erreicht er die geräumige Nordfassade, wogegen der Besucher von der Südfassade überrascht wird, die pistenseitig liegt, wo er auf den vielen Terrassen dem Schauspiel der Flugzeugbewegungen folgen kann.

Der Reisende geht, wenn er dem Wagen oder dem Autobus, der ihn

von Paris hergeführt hat, entsteigt, unter einem Vorbau entlang durch eine der Glastüren. Diese öffnen sich automatisch, sobald der Besucher den Fuß auf den davor liegenden Teppich gesetzt hat, gegen die große, 190 m lange öffentliche Halle. Glasscheiben, nichtrostender Stahl und Aluminium wurden aus Gründen der Wirtschaftlichkeit der Wartung für die hauptsächlichsten Außenverkleidungen gewählt. Innen wurde aus den gleichen Gründen ausgiebig vom Hartstein Gebrauch gemacht. Fußbodenverkleidung aus weißen Steinen der Steinbrüche Comblanchien in der Bourgogne, dunkelgrün serpentinverkleidete Stahlpfiler und «Orly-blond», widerspiegelndes anodisiertes Aluminium. Am Tag geben Glasfassade und gefensterte Decke eine ausgezeichnete natürliche Belichtung. Am Abend spenden hinter senkrechten Verkleidungen an der Decke liegende Fluoreszenzlampe rosa Licht von 600 Lux.

Der größere Teil, der Westteil der Halle, ist den Abflügen zugesetzt. Ein langes orangefarbenes Feld gibt jeweils den Namen der Flugverkehrsgeellschaft an und verweist den Fluggast an die Schalter, wo er sein Gepäck aufgeben kann. Im Osten, der Seite der Ankünfte, holt der Fluggast sein Gepäck. Zwischen diesen beiden Teilen führt ein Flur zu einer Reihe von Rolltreppen; dort zeigt der Fluggast seinen Flugschein vor, während Begleitpersonen mit einem Franc nicht nur eine «Bahnsteigkarte», sondern auch das Recht erkaufen können, überall herumzugehen und alles zu sehen.

Für diejenigen Fluggäste, für die Paris nicht Endstation ist, erstreckt sich das Zollaussland über zwei Stockwerke des Abfertigungsgebäudes, wo man dem Fluggast den kurzen Aufenthalt in Frankreich so angenehm als nur möglich gestaltet. Die dritte Etage ist die des «gedeckten Tisches». Geräumige Terrassen in der vierten Etage bieten eine weite Sicht. Es ist das Stockwerk für das Publikum, welches immer zahlreicher kommt, um dem unaufhörlich sich wiederholenden Schauspiel der Ankünfte und Abflüge beizuwohnen; den Kleinkindern ist eine Spieletecke vorbehalten. Das Hotel im Inneren des Abfertigungsgebäudes ist wohl einmalig. Es ist noch nicht ganz fertig, wird aber das modernste Hotel der «Vier-Stern-Klasse» Frankreichs werden, mit Radio, Fernsehen und Klimaanlage. Hier finden die Durchreisenden Ruhe, ohne die französische «Grenze» überschreiten zu müssen. In der fünften Etage ist alles «Technische» gruppiert: Flugsicherung, Wetterstation, die technischen Abteilungen der Flugverkehrsgeellschaften. Die sechste Etage ist ausschließlich den Terrassen für das Publikum vorbehalten. Es handelt sich dabei um einen wahrhaften Aussichtsturm, von dem man im Norden Paris entdeckt, im Osten das Seetal, und im Südosten geht der Blick bis weit in den Sénartwald. 1960 besuchten 1 400 000 Besucher diese Terrassen.

Das Gebäude ruht auf Stahlbetonfundamenten, in denen zwei Untergeschosse eingerichtet worden sind. Von der öffentlichen Halle des Erdgeschosses, die dem Verkehr vorbehalten ist, bieten Treppen Zugang zu einer Galerie, die sich über 1500 m² erstreckt und zum Teil als Geschäftszentrum dienen wird, das