

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 22 (1968)

Heft: 5: Holland, ein Land plant seine Zukunft = Hollande, un pays planifie son avenir = Holland, a country plans its future

Artikel: Hauptgebäude des Flughafens Schiphol = Bâtiment principal de l'aéroport Schiphol = Main terminal building of the Schiphol Airport

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-333267>

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: 22.02.2026

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

Hauptgebäude des Flughafens Schiphol

Bâtiment principal de l'aéroport Schiphol
Main terminal building of the Schiphol Airport

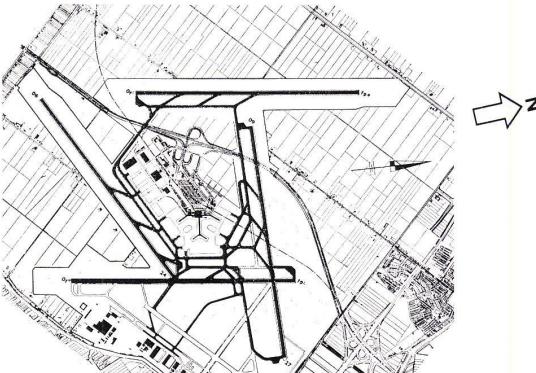


1
Lageplan Gebäudeanlage 1:8000.
Situation du complexe.
Site plan of building complex.

1 Parkplätze / Places de stationnement / Parking sites
2 Vorfahrt / Accès / Driveway
3 Hauptgebäude / Bâtiment principal / Main building
4 Verwaltungsgebäude / Bâtiment administratif / Administration building
5 Kontrollturm / Tour de contrôle / Control tower
6 Pier / Quai / Dock

2
Lageplan des Flugfeldes.
Situation.
Site plan.

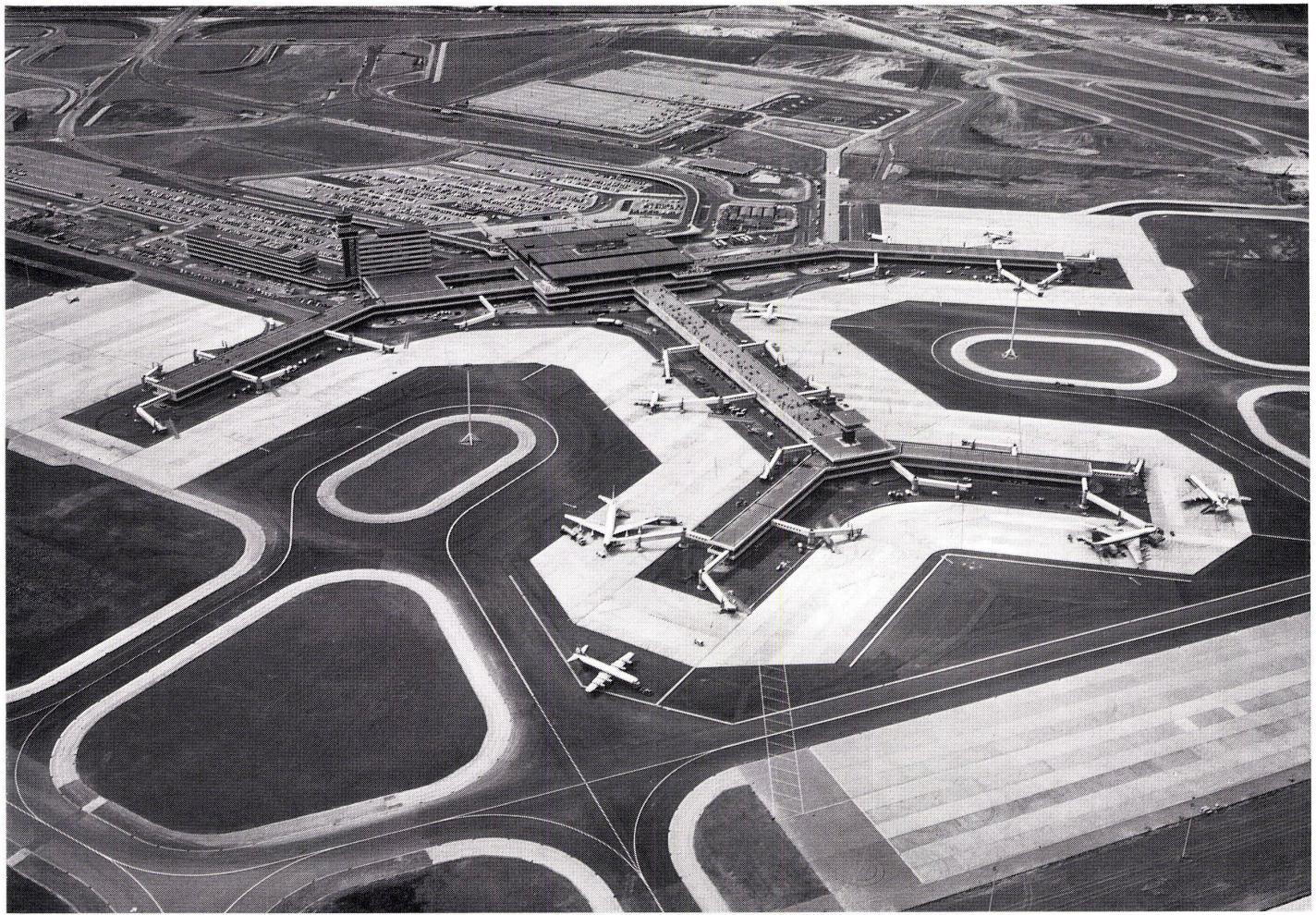
3
Mittelpier mit verschiebbaren Fluggastbrücken.
Quai moyen avec pont mobile pour passagers.
Central dock with sliding passenger gangway.



4
Fassadenabwicklung der Gebäudeanlagen von Osten 1:600.
Déroulement des façades vu de l'est.
Elevation arrangement of the entire complex from east.

1 Kontrollturm / Tour de contrôle / Control tower
2 Verwaltungsgebäude / Bâtiment administratif / Administration building
3 Hauptgebäude / Bâtiment principal / Main building
4 Querschnitt durch Pier / Coupe transversale à travers le quai / Cross section of dock





5

Die Gesamtgebäudeanlage mit den drei Piers, links das Verwaltungsgebäude und der Kontrollturm, dahinter 5000 Parkplätze.

L'implantation totale avec les trois quais; à gauche, le bâtiment administratif et la tour de contrôle, derrière, il y a 5000 places de stationnement.

The entire complex with the three docks, left, administration building and the control tower, behind, 5000 parking sites.

Die wichtigsten Zahlen, die 1962 der Planung des Flughafens zugrunde gelegt wurden, lauten:

80 000 Flugzeugbewegungen pro Jahr,
30 Flugzeugstandplätze,
33 Flugzeugbewegungen pro Stunde,
4 Mio an- und abreisende Fluggäste pro Jahr,
2 200 ankommende und abreisende Fluggäste pro Stunde,
3,5 Mio Begleitpersonen und Besucher pro Jahr,
1000 Sitzplätze im zentralen Fluggastrum,
5000 Parkplätze.
1965 verzeichnete Schiphol 86 733 Flugzeugbewegungen und 2,45 Mio Fluggäste.

Für die Organisation und Planung waren folgende Anforderungen wesentlich:

Die Erledigungs- und Wartezeiten sollen möglichst kurz sein. Bei kurzen Strecken sind die Wartezeiten oft länger als die Flugzeiten, so

dass die höhere Fluggeschwindigkeit wegen zu langer Wartezeiten sich nicht oder zuwenig auswirkt.

Der Transport und die Verteilung des Gepäcks der Fluggäste sollen schnell und betriebssicher erfolgen.

Der Weg, der von den Reisenden in den Gebäuden zu gehen ist, soll deutlich und möglichst zweifelfrei erkannt werden.

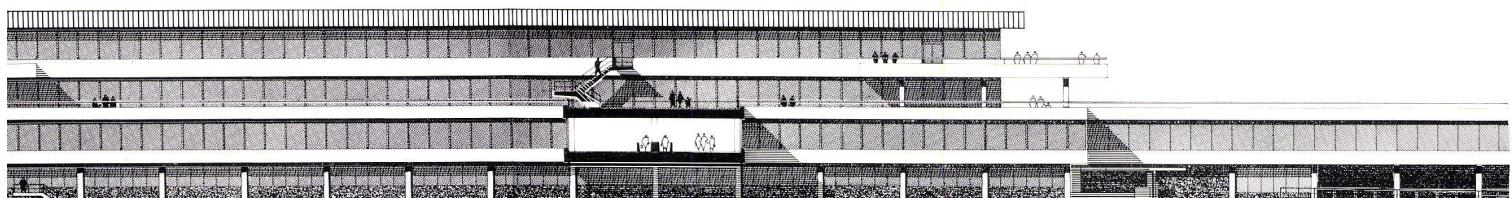
Die Fluggäste sollen auf dem Weg vom Gebäude zum Flugzeug vor den Einflüssen des Wetters, der Fahrzeuge, des ungeheuren Lärms der Düsenmotoren und dem Kerosingeruch geschützt sein.

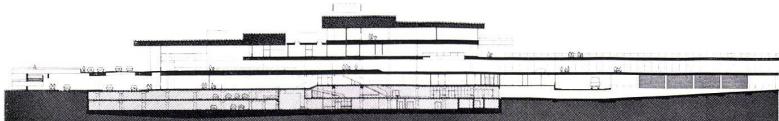
Die Zollbehörde und ein übersichtliches Verkehrsbild fordern eine deutliche Trennung der ein- und aussteigenden Fluggäste.

Aus denselben Erwägungen sind die Fluggäste von den Besuchern zu trennen.

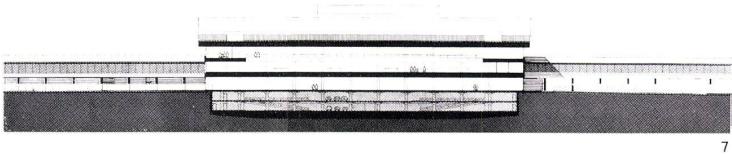
Ebenso sollen die Fluggäste und die Flugzeugbesatzung alle Angelegenheiten getrennt erledigen können.

Schiphol Amsterdam

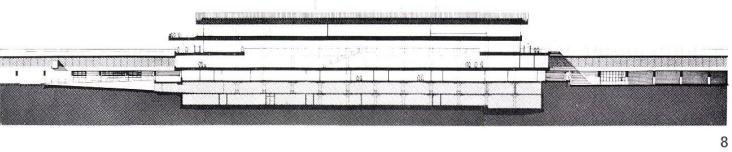




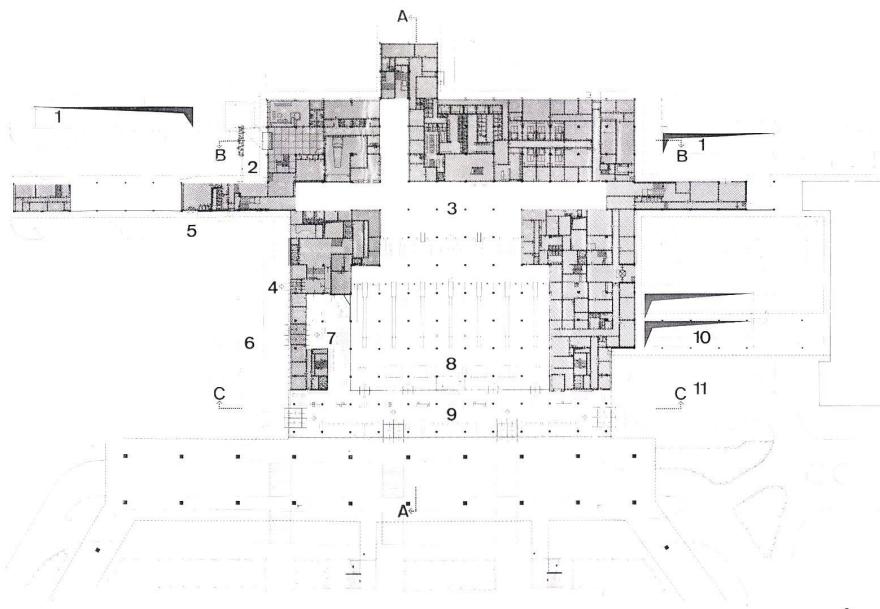
6



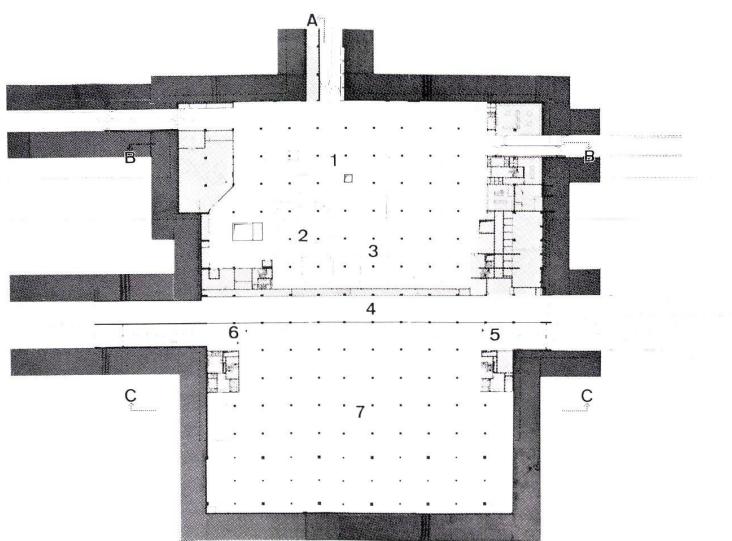
7



8



9



10

Die Flugzeuge sollen den Ein- und Aussteigeplatz aus eigener Kraft erreichen und verlassen können.

Die Parkräume sollen genügend nahe dem Hauptgebäude liegen. Ein Teil der Parkplätze ist unter dem Gebäude angeordnet, damit die Fahrgäste vor Witterungseinflüssen völlig geschützt sind. Im Hauptgebäude sind nur jene Büros unterzubringen, die unmittelbar für die Abfertigung der Fluggäste notwendig sind.

Alle Raumgruppen und Flugzeugstandplätze müssen erweiterbar sein. Die Erweiterungsmöglichkeiten basieren auf Prognosen für ungefähr das Jahr 2000. Diese Prognosen sind naturgemäß ungenau, glaubte man doch bis vor kurzem, daß das Fassungsvermögen von 150 Passagieren pro Flugzeug die höchste Zahl sein würde; jetzt baut man Flugzeuge für 500 Passagiere, so daß die Zahl der Flugzeugstandplätze möglicherweise nicht viel, die Zahl der an- und abfliegenden Fluggäste jedoch sprunghaft ansteigen dürfte. Die fortschreitende Verbesserung der automatisierten Landung kann dazu führen, daß Verspätungen seltener und die Wartehallen, die besonders mit Rücksicht auf diese Verspätungen dimensioniert sind, weniger stark belastet werden. Sollten das Wiegen aller Gepäckstücke sowie die Grenz- und Zollformalitäten wegfallen, so erhöht sich die Aufnahmefähigkeit des Flughafengebäudes.

Erläuterung der Grundrisse

Die abreisenden und ankommenden Fluggäste werden auf zwei verschiedenen Ebenen abgefertigt, und die Reisenden erreichen die Flugzeuge über geschlossene Piers, die mit dem Flugzeug durch verschiebbare Fluggastbrücken verbunden sind.

Längs der drei Piers können jetzt 25 Flugzeuge aufgestellt werden. Die beiden Seitenpiers sind so erweiterbar, daß insgesamt 35 bis 45 Standplätze geschaffen werden können. Im Mittelpier sind Rolltrottoirs eingeplant.

Die Restaurants für die Besucher befinden sich im 3. Obergeschoß.

Im neungeschossigen Bürogebäude wurden alle Dienste untergebracht, die nicht unmittelbar mit der Verkehrsabwicklung der Flugpassagiere zu tun haben.

Deckenkonstruktion

Bei der Planung waren wichtige Anforderungen noch unbestimmt oder unbekannt. Unbekannt waren auch Lage, Abmessung und Bestimmung der großen Zahl von Leitungsröhren und Kanälen. Mit den Bauarbeiten wurde lange vor Abschluß der Programmierung und Planung begonnen.

Es wurde ein Stützenabstand von 8,25 × 8,25 m gewählt und für die Leitung- und Kanalführung eine großdimensionierte Hohldecke vorgesehen. Weil die Leitung- und Kanalführung zum Zeitpunkt dieses Entscheids unbekannt war, kamen Unterzüge mit Aussparungen nicht in Frage. Ein Unterzugssystem ohne Aussparungen und die notwendige Anordnung der Kanäle unter den Unterzügen hätte im Bereich der Unterzüge toten Raum ergeben und eine Vergrößerung der Geschoßhöhe um die Unterzugshöhe notwendig gemacht. Deshalb wurden die Decken als Pilzdecken ausgeführt.

Zu- und Abreiseverkehr

Der Flughafen ist an eine sechsspurige Autobahn angeschlossen, und unmittelbar an die Ausfahrtsschleife sind Parkplätze für 5000

Wagen gebaut. Ein zweistöckiger Parkkeller unter dem Hauptgebäude kann weitere 350 Wagen aufnehmen.

Der Bahnhof ist gebaut, aber noch nicht im Betrieb. Es ist geplant, vom Hauptbahnhof Amsterdam alle Züge in Abständen von 15 Minuten nach Schiphol fahren zu lassen. Der mittlere Fußweg vom Flugbahnhof zum Hauptgebäude mißt rund 90 m.

6 Schnitt AA 1:2000
Coupe AA.
Section AA.

7 Schnitt BB 1:2000.
Coupe BB.
Section BB.

8 Schnitt CC 1:2000.
Coupe CC.
Section CC.

9 Grundriß Erdgeschoß 1:2000. Geschoß für ankommende Fluggäste.

Plan du rez-de-chaussée. Etage pour passagers arrivant.

Plan of ground floor. Level for arriving passengers.

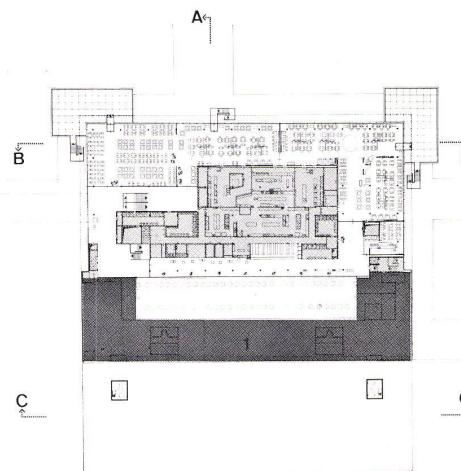
- 1 Ab- und Auffahrt für Gäste / Entrée et sortie des passagers / Descent and ascent for passengers
- 2 Raumgruppe für bevorzugte Gäste mit Presseraum / Groupe de locaux pour hôtes de marque et salle de presse / Spatial complex for special passengers with press room
- 3 Ankunftshalle / Hall d'arrivée / Arrival hall
- 4 Eingang für Besucher / Entrée pour visiteurs / Visitors' entrance
- 5 Postbüro / Bureau de poste / Post office
- 6 Autobusstation / Arrêt de l'autobus / Bus stop
- 7 Warteraum für Buspassagiere / Salle d'attente pour utilisateurs de l'autobus / Waiting room for bus passengers
- 8 Zollabfertigung / Douane / Customs
- 9 Halle für Besucher, die Fluggäste abholen / Hall pour visiteurs attendant des passagers / Hall for visitors meeting passengers
- 10 Ab- und Auffahrt Parkplätze im Keller / Entrée et sortie des places de stationnement à la cave / Descent and ascent for parking sites at basement level
- 11 Taxistandplatz / Stationnement des taxis / Taxi stand

10 Kellergrundriß 1:2000.
Plan de la cave.
Basement level plan.

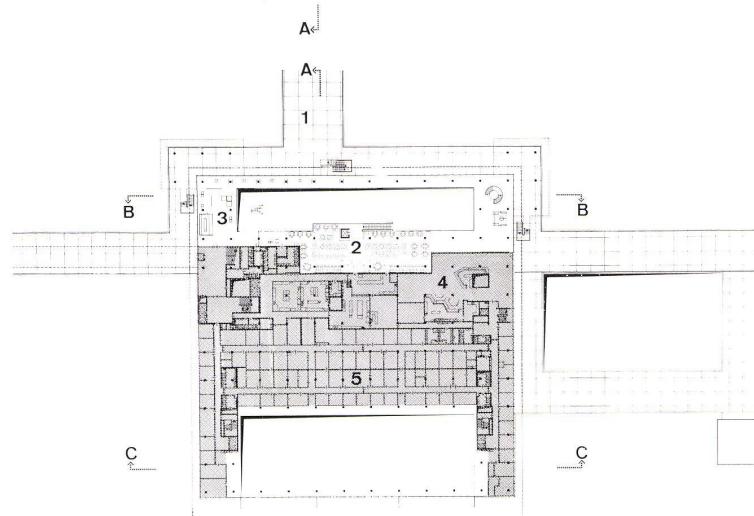
- 1 Zentrum Reisegepäck / Centre des bagages / Passengers' luggage
- 2 Transportbänder für Gepäck abfliegender Fluggäste / Bandes transporteuses pour les bagages des passagers partant / Conveyor belts for luggage of departing passengers
- 3 Transportbänder für Gepäck ankommender Fluggäste / Bandes transporteuses pour les bagages des passagers arrivant / Conveyor belts for luggage of arriving passengers
- 4 Dienstfahrweg / Passage véhicules de service / Service driveway
- 5 Abfahrt zum 2. Parkkeller / Sortie 2ème cave de parking / Descent to 2nd basement parking area
- 6 Auffahrt vom 2. Parkkeller / Entrée 2ème cave de parking / Ascent from 2nd basement parking area
- 7 Parkkeller / Cave-parking / Basement parking area

11 Grundriß 3. Obergeschoß mit Restaurant für Besucher und Küchenanlagen 1:2000.
Plan du 3ème étage avec restaurant pour visiteurs et cuisines.
Plan of 3rd floor with restaurant for visitors and kitchen installations.

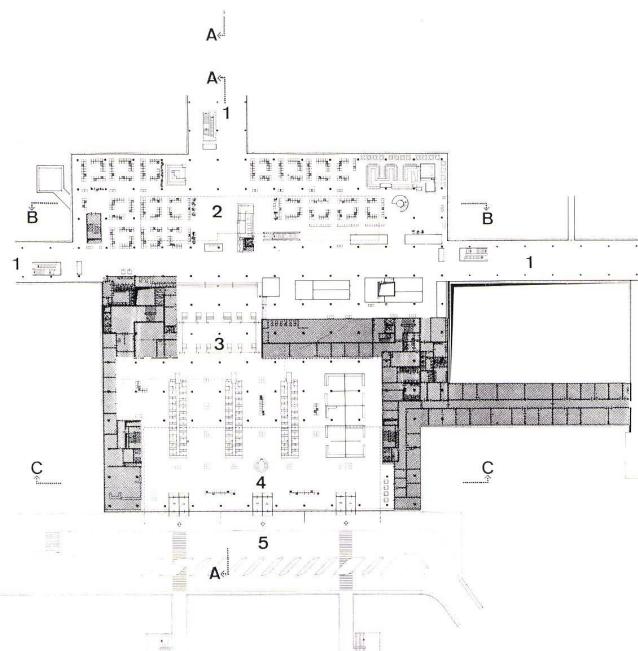
1 Ventilatorenräume für Klimaanlage / Locaux des ventilatrices de la climatisation / Blower rooms for air-conditioning plant



11



12



13

- 12 Grundriß 2. Obergeschoß 1:2000.
Plan du 2ème étage.
Plan of 2nd floor.
- 13 Grundriß 1. Obergeschoß 1:2000.
Plan du 1er étage.
Plan of 1st floor.
- 1 Dachterrasse für Besucher / Toit-terrasse pour visiteurs / Terrace on roof for visitors
- 2 Warteraum für abreisende Fluggäste / Salle d'attente pour passagers partant / Waiting room for departing passengers
- 3 Ausstellungsraum / Salle d'exposition / Exhibition room
- 4 Restaurant für Personal / Restaurant du personnel / Personnel restaurant
- 5 Büoräume / Bureaux / Offices



14

14
Westfassade vom Hauptgebäude.
Façade ouest du bâtiment principal.
West face of main building.

15
Blick vom Warteraum für abfliegende Gäste im 1. Obergeschoss in den mittleren Pier.
Vue de la salle d'attente pour les voyageurs partants du 1er étage de la digue centrale.
View from waiting-room for departing passengers on 1st level to the centre dock.

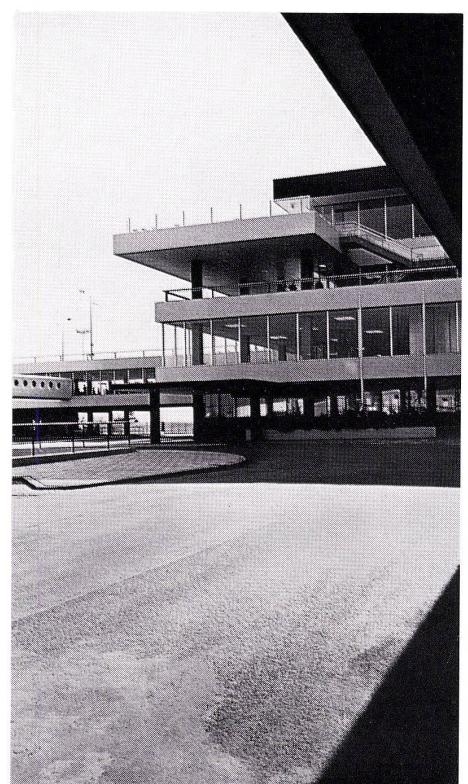
16
Ausschnitt vom Hauptgebäude mit Dachterrasse für Besucher.
Partie du bâtiment principal avec toit-terrasse pour les visiteurs.
Detail of main building with terrace for visitors.

Gegenüberliegende Seite:
Verwaltungsgebäude von Nordwesten.
Côte d'en face:
Bâtiment d'administration vue du nord-ouest.
Opposite page:
Administration building from northwest.



15

16





SAUNA



Beratung, Planung, Ausführung
privater und öffentlicher Sauna-
Anlagen nach finnischen Nor-
men – Keramik - Saunaofenbau

Sauna-Bau AG
2500 Biel
Telefon 032 214 40

institut, Bern; Jörg Steiner, Biel; Ulrich Stucki, Dipl.-Arch., Bern; Dr.med. Walter Vogt, Schriftsteller, Muri bei Bern.

In einem Beiprogramm werden ein Konzert mit zeitgenössischer Musik und eines mit Jazzmusik und je eine kurze Lesung eines jungen Autors durchgeführt. In der Zeit der Tagung findet in Wengen eine Ausstellung zeitgenössischer schweizerischer und ausländischer Graphik statt. Der Verkehrsverein Wengen nimmt Anmeldungen entgegen. Auf Wunsch werden detaillierte Programme mit allen nötigen Angaben zugestellt.

Neue Wettbewerbe

Projektwettbewerb «Zeitgemäße Wohntypen 1969» im Fürstentum Liechtenstein

Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein schreibt unter den Architekten mit liechtensteinischer Staatsbürgerschaft oder Niederlassungsbewilligung (mindestens seit 1. Januar 1968) einen Projektwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zeitgemäßer Wohntypen für das Jahr 1969 aus. Zur Teilnahme eingeladen sind ferner je drei Architekten aus Deutschland, Österreich und der Schweiz (H. Escher und R. Weilenmann, Zürich; U. Löw und Th. Manz, Basel; D. Schnebli, Agno). Zur Prämierung von zwölf bis fünfzehn Entwürfen stehen insgesamt Fr. 60000.–, für eventuelle Ankäufe Fr. 10000.– zur Verfügung.

Mit diesem Wettbewerb will die Regierung des Fürstentums Liechtenstein angesichts der Verknappung des Bau-landes, der Steigerung der Bodenpreise, der um sich greifenden Streubauweise und der wachsenden Bau-kosten einen Beitrag zum Bau zeitgemäßer und preiswerter Wohntypen leisten. Ziel dieses Wettbewerbs ist es, Entwürfe für den Bau von boden- und baukostensparenden Eigenheimgruppen, unter Einstreuung von Haus-

typen mit Kleinwohnungen, zu erhalten. Damit sollen in mehreren Gemeinden Bautypen und Baugruppen entstehen, welche zeitgemäße Wohnformen demonstrieren. Die Projekte und die allenfalls entstehenden Eigenheimgruppen sollen auch als Anregung und Vorbild, eventuell als Grundlagen für andere Wohnbauvorhaben im Fürstentum Liechtenstein dienen. Raumprogramm: Auf drei Arealen in Vaduz, Balzers und Mauren sollen als erste Bauetappe fünf oder sechs Einheiten geplant werden: drei oder vier Eigenheime, ein größeres Eigenheim, ein Haustyp mit drei oder vier Kleinwohnungen, Autoabstellräume. Für die weiteren Bauetappen sind auf den jeweiligen Gesamtarealen Vorschläge zu machen.

Bezug der Unterlagen: Fürstlich-liechtensteinisches Bauamt, FL-9440 Vaduz. Ablieferung der Entwürfe bis 11. November 1968 an die gleiche Adresse.

Projektwettbewerb für ein Uhrenindustriemuseum in La Chaux-de-Fonds

Die Stiftung Maurice Favre schreibt einen Projektwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Uhrenindustriemuseum in La Chaux-de-Fonds aus. Teilnahmeberechtigt sind alle im Kanton Neuenburg heimatberechtigten oder mindestens seit dem 1. Januar 1967 niedergelassenen Architekten. Den Auftrag zur Bauausführung kann nur ein im Berufsregister des Kantons Neuenburg eingetragener Architekt oder ein mit einem solchen verbundener Architekt

erhalten. Der Jury stehen eine Preissumme von Fr. 25 000.– sowie zusätzliche Fr. 5000.– für Ankäufe zur Verfügung. Das Raumprogramm sieht hauptsächlich 2000 m² Ausstellungsfläche und 580 m² für Büros und technische Räume vor.

Bezug der Unterlagen gegen eine Hinterlage von Fr. 100.– bei Me Jaques Cornu, avocat et notaire, 42, avenue Leopold-Robert, 2300 La Chaux-de-Fonds. Fragestellungen bis 30. August 1968, Ablieferung der Entwürfe bis 14. November 1968 an dieselbe Adresse.

Erweiterung der Schulanlage Dohlenzelg-Windisch

Die Einwohnergemeinde Windisch veranstaltet einen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Vorschlägen für die Erweiterung der Schulanlage Dohlenzelg. Teilnahmeberechtigt sind die in den Gemeinden Windisch und Brugg niedergelassenen oder in Windisch heimatberechtigten Architekten. Dem Preisgericht steht für die Prämierung von drei oder vier Entwürfen ein Betrag von Fr. 8000.– zur Verfügung. Anfragen über den Wettbewerb sind bis 29. Juli 1968 schriftlich an den Gemeinderat ohne Namensnennung zu richten. Die Antworten des Preisgerichtes werden allen Teilnehmern zugestellt. Die Unterlagen können gegen Hinterlegung von Fr. 50.– bei der Bauverwaltung Windisch, Telefon (056) 41 55 61, bezogen werden. Die Entwürfe mit Modell müssen bis zum 31. Oktober 1968, 18 Uhr, der Gemeindekanzlei Windisch abgeliefert sein.

Berichtigungen

Hauptgebäude des Flughafens Schiphol Nr. 5/1968

Nachträglich möchten wir noch auf das dritte beteiligte Architektenbüro hinweisen, das in der Arbeitsgemeinschaft Bouwbureau Stationsgebouw Schiphol ist: N.V. Naxo, Nederlands Ontwerpureau voor luchthavens.

Kirchliches Zentrum in Langendorf Nr. 6/1968

Das Projekt entstand 1966 unter Mitarbeit von Gérard Staub und Peter Rudolph.



Innen-Korrosionsschutz durch die Schutzflüssigkeit «akoron»

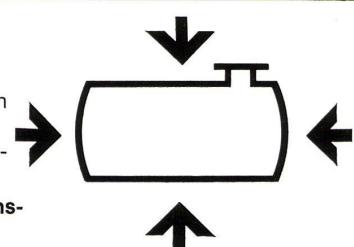
Echten und überwachten Innen-Korrosionsschutz erhalten Sie mit «akoron» bei der Heizöllagerung. Einmalige Einfüllung, dauerhaft wirksam, stets kontrollierbar durch Aktivitätsmessung im Tank, daher optimale Sicherheit. EMPA- und BAM-geprüft. Der Innen-Korrosionsschutz der Zukunft.

Vertretungen:

Standard
Telephon + Radio AG,
Mess- und Korrosions-
schutzgeräte
akoron-Innen-
korrosionsschutz
anticorrotro —
kathodischer Schutz

Geräte
für den Betrieb
und die
Überwachung von
kathodischen
Korrosionsschutz-
Einrichtungen.

Aussen-Korrosions-
schutz durch
das kathodische
Schutzverfahren.



Verlangen Sie bitte nähere Auskunft und Unterlagen bei:

AGMO AG

Abt. Tankschutz
Wilfriedstr. 6, 8030 Zürich
Telefon 051 47 37 77