

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

Artikel: Der Flughof: Architekten A. & H. Oeschger, Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-60611>

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: 22.01.2026

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

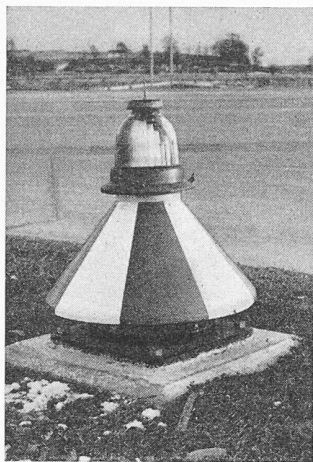


Bild 23. Niederintensive, allseitig sichtbare Pisten- und Rollweglampe mit geripptem Glas

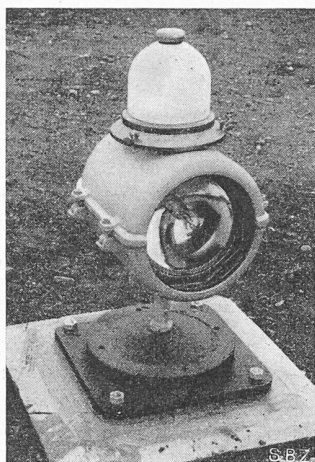


Bild 24. Hochintensive, einseitig gerichtete Blindlande-Pistenlampe mit niederintensiver Aufsatzlampe

zeugen bei schlechten Sichtverhältnissen. Die Rollwege zwischen den Pisten und dem Flugsteig sind mit blaufarbigem Lampen markiert. Die einzelnen, allseitig sichtbaren Lampen sind in den geraden Strecken in Abständen von 30 m, in den Kurven bedeutend enger angeordnet worden, um besonders bei schlechten Sichtverhältnissen sichere Rollvorgänge zu gewährleisten.

Das ganze Beleuchtungssystem musste lange Zeit wegen mangelnder internationaler Normen bzw. sehr geteilter Auffassungen über die Beleuchtungsmarkierungen grösstenteils vorausschauend entwickelt werden. Die Anlagen in Kloten entsprechen aber heute weitgehend den gültigen Vorschriften und werden von den Piloten als sehr zweckmässig beurteilt.

Die gesamte Flughafenbeleuchtung wird vom Kontrollturm des Flughafes aus gesteuert. Der jeweilige Betriebszustand ist jederzeit auf einem Leuchtschema ersichtlich. Die Hindernisblinklichter werden drahtlos gesteuert. Die Stromversorgung für das Beleuchtungsnetz erfolgt über eine Haupttransformatorstation, die von zwei getrennten Hochspannungsleitungen gespeist wird. Bei Stromausfall steht auch eine diesel-elektrische Notstromgruppe zur Verfügung, um ständig die

wichtigsten Flugsicherungs- und Beleuchtungseinrichtungen, besonders diejenigen für die Blindlandemanöver, jederzeit speisen zu können. Sämtliche den Platzbeleuchtungen dienenden Leitungen sind im Boden verlegt. Die Pistenlampen sind durch Kabelleitungen an elf, grösstenteils unterirdisch eingebaute Verteilstationen angeschlossen. Die gesamte Länge der unterirdisch verlegten Hochspannungs- und Niederspannungskabel beträgt etwa 120 km. Dazu kommen weitere 30 km verlegter Schwachstromkabel. An Lampen wurden rund 1150 niederintensive, allseitig sichtbare Pisten- und Rollweglampen, 320 hochintensive, einseitig gerichtete Lampen für die Blindlandanlage und annähernd 100 rote Hindernislampen und Hindernisblinklichter montiert.

*

Die gesamte Projektierung des Flughafens und die Oberbauleitung für die Tiefbauarbeiten und die elektrischen Anlagen wurden vom Regierungsrat des Kantons Zürich der Firma Locher & Cie., Zürich, übertragen, in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro M. Bärlocher, Zürich, für die Projektierung der Entwässerungsanlagen, der Firma Baumann, Koelliker AG., Zürich, für die Projektierung und Bauleitung der elektrischen Anlagen, der Firma Betonstrassen AG., Wildegg, für die Projektierung und Bauleitung der Betonbeläge, dem Ingenieurbüro L. Simmen & P. Keller, Zürich, für die Projektierung der Zufahrtsstrassen, der Abteilung Wasserbau und Wasserrecht des Kantons Zürich für die Projektierung und Bauleitung der Altbachkorrektur und dem Ingenieurbüro P. Zigerli, Zürich, für die Projektierung der mechanisch-biologischen Kläranlage. Die Ausführung der hauptsächlichsten Tiefbauarbeiten wurde an folgende Firmen übertragen: Kiesgewinnung am Holberg und Aufbereitung der Betonzuschlagstoffe und Koffermaterialien an die Firma Bless & Co., Zürich; Aushub- Unterbau- und Entwässerungsarbeiten der Pisten und Rollwege an die Bauunternehmungen II Flughafen Kloten (AG. Heinrich Hatt-Haller, H. Gossweiler & Cie., Losinger & Co. AG., Stuaug Schweiz. Strassenbauunternehmung AG., alle in Zürich) und Bauunternehmung Los 1 und 3 (Schafir & Mugglin AG., Zürich, Kibag AG., Zürich, Hoch- und Tiefbau AG., Aarau/Zürich, Frutiger Söhne & Cie., Thun); Betonarbeiten für die Pisten- und Rollwegbeläge an das Baukonsortium BZZ (Walo Bertschinger AG., AG. Conrad Zschokke, Ed. Züblin & Cie. AG., alle in Zürich) und die Bauunternehmungen II Flughafen Kloten (s. oben).

Der Flughafen

Architekten A. & H. OESCHGER, Zürich

Die Bauaufgabe musste mit Verständnis für das in rapider Entwicklung befindliche Flugwesen angepackt werden. Die ständig zunehmende Luftreisefreudigkeit, die Vermehrung der Fracht- und Postbeförderung, die Ungewissheit über künftige Ansprüche an die verschiedenen Abteilungen und Räume des Gebäudes und die während des Baues notwendig gewordenen Umdispositionen ganzer Raumgruppen stellten die verantwortliche Baukommission, die Architekten, den Ingenieur und den örtlichen Bauleiter vor grosse organisatorische Aufgaben. Sie wurden so gelöst, dass das Gebäude nach allen Richtungen den heute noch nicht voraussehbaren Anforderungen entsprechend durch einfache Anbauten etappenweise erweitert werden kann.

Für die Lage des Flughafes war die Situierung am Flughafenkopf, am Flugsteig, im Schwerpunkt des Passagierverkehrs und zwischen den Rollwegen 2 und 3 massgebend. Die Vorfahrt der abfliegenden und die Abfahrt der ankommenden Passagiere, der Zubringerverkehr für Begleitpersonen, Zuschauer, Rundflugteilnehmer, Fracht, Post und Lebensmittel für die Restaurantbetriebe und die Verkehrswege für das Flugpersonal und die Belegschaft des Flughafes waren für die Disposition des Gebäudes in seiner näheren Umgebung massgebend. Auffallend ist die immense Fläche, die zur Parkierung von Fahrzeugen aller Art schon im ersten Ausbau zur Verfügung gestellt werden musste.

Der zur Ausführung gewählte Entwurf ist das Ergebnis von 24 durchgezeichneten Studienprojekten. Der Baukörper ist in verschiedene Trakte gegliedert. Diese Gliederung mit dem Passagiertrakt in der Mitte in Querlage zum nördlichen Bürotrakt und zum südlichen Restaurationstrakt, die, ihrem Zweck entsprechend, parallel zum Flugsteig angeordnet worden sind, ergab sich fast zwangsläufig. Der Kontrollturm

DK 725.39 (494.34)

Hierzu Tafeln 26 bis 33

überragt den Bürotrakt um vier Geschosse. Er enthält in den beiden obersten Geschossen die Einrichtungen für die Verkehrslenkung und Sicherung der an- und abfliegenden Flugzeuge. Diese Zweckbestimmung der Räume kommt in der Gestaltung des Aeusseren deutlich zum Ausdruck. Grosse, grüne Scheiben schliessen die Kommandoräume nach aussen ab; sie gewähren den in diesen mit Klimaanlage versehenen Räumen tätigen Funktionären eine uneingeschränkte Uebersicht über das Flugfeld.

Der Passagiertrakt ist durch die grosszügige, gegen die Piste gerichtete Spiegelglaswand mit Aluminiumsprossen besonders ausgezeichnet. Diese Glasfront öffnet dem abfliegenden Passagier einen herrlichen Ausblick über das Flugfeld, welches heute leider noch etwas mit Hangars der Sportfliegerei verstellt ist. Die Haupthalle, die gegen das Fenster immer breiter wird, enthält im schmälern Teil eine Galerie, im breitem aber ist sie auf ganze Raumhöhe frei. Die konische Form ist also die Folge der Raumidee, den abfliegenden Fluggästen einen Ausblick in die weite Welt zu vermitteln. Die glitzernde Glasfront wird nachts von innen hell beleuchtet, sie grüsst die Ankommenden mit strahlendem Leuchten.

In den verschiedenen Stockwerken befinden sich die Abfertigungsräume der abfliegenden und ankommenden Passagiere und ihres Gepäcks. Das erste Obergeschoss, das die Haupthalle enthält, ist mit einer von einem weitausladenden Aluminiumdach überdeckten Vorfahrt ausgestattet, so dass die zum Abflug anfahrenen Fluggäste die Haupthalle ebenerdig betreten können. Die rechte Längsseite dieser Halle enthält die Schalter der verschiedenen Fluggesellschaften, die linke bietet Platz für einzelne Läden, Postablage, Bankfiliale und andere der Bequemlichkeit der Gäste dienende Räume. In der vordersten rechten Ecke befindet sich der Lift und die

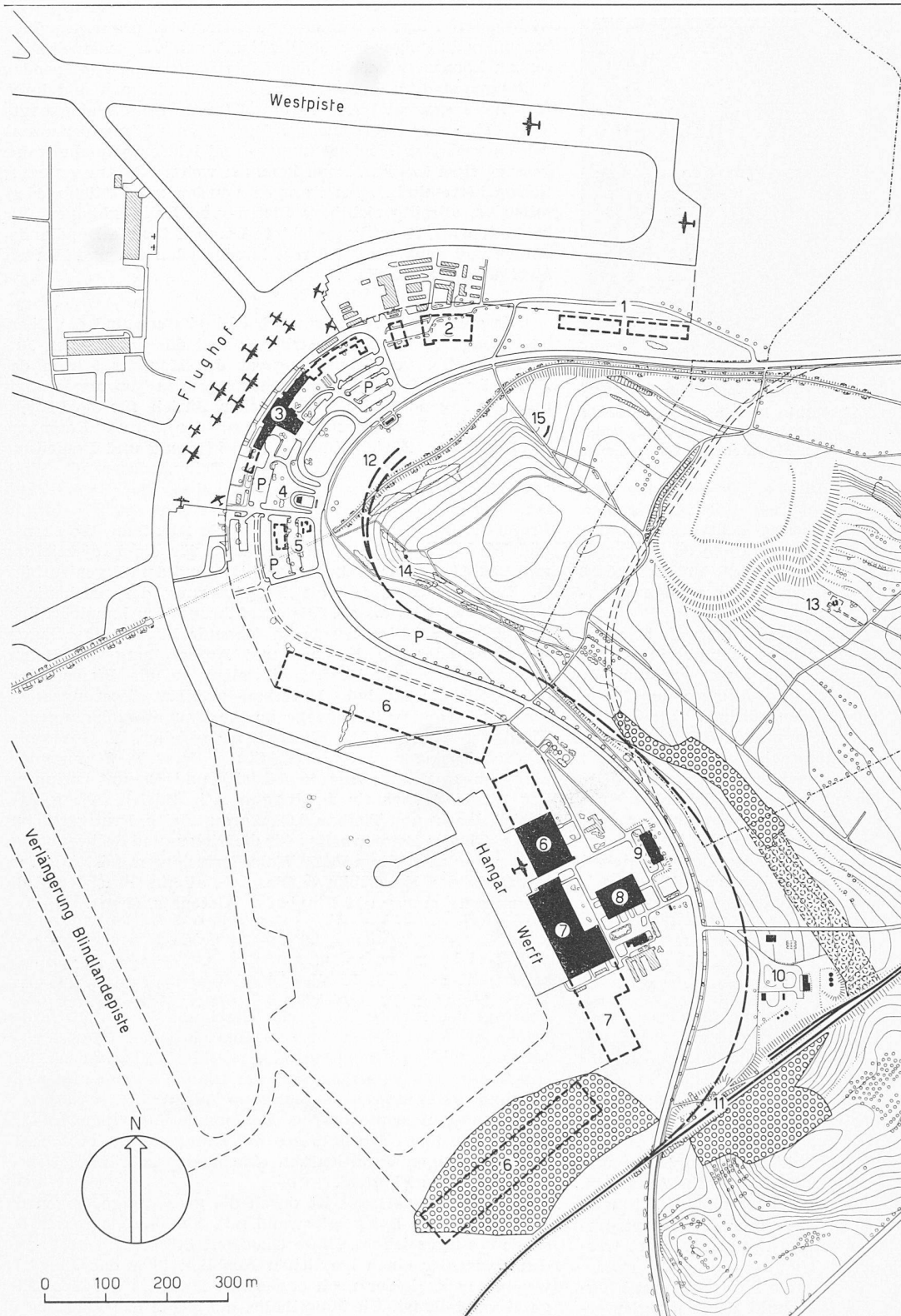


Bild 25. Situationsplan des Flughafenkopfes, Masstab 1:10 000

Legende: 1 Hangars Nichtlinienverkehr, 2 Post- und Frachtgebäude, 3 Flughof, 4 Autobushaltestelle, 5 Auto-Einstellhalle, 6 Hangars, 7 Werften, 8 Motorenwerkstätten, 9 Motorenprüfstand, 10 Treibstofflager, 11 SBB-Haltestelle bei der Werft, 12 Projektierte SBB-Haltestelle im Flughof, 13 Radargebäude, 14 Mittelholzerdenkmal, 15 Unterkunftshaus für das Restaurantpersonal, P Parkplätze, dick gestrichelt zukünftige Bauten

geschwungene Treppe, die die Halle mit den im Erdgeschoss liegenden Zollschranken und Abflugräumen verbindet. In der gegenüberliegenden Ecke liegen die interne Treppe zum Flughafenrestaurant und die Verbindungen zu den Nebenräumen des Restaurantbetriebes. Von der Galerie aus sind verschiedene Raumgruppen, die dem Flugdienst zur Verfügung stehen, zugänglich. Im Erdgeschoss sind beim Flugsteig die Abflug- und Transitwartehalle mit den beiden seitlich angeordneten Abrufräumen und der Eingang für die ankommenden Passagiere gelegen. Von diesem Eingang aus werden die Transitspassagiere in die Wartehalle abgezweigt, während diejenigen,

die am Ziel ihrer Reise angelangt sind, zur Passkontrolle geleitet werden. Die Wartehalle ist mit komfortablen Sitzmöbeln, mit Erfrischungsbar, Telephonkabinen, Kiosk und Uhrenladen ausgestattet. Kleine Kojen mit Ruhebetten, Toilettenräume, Duschen, WC-Anlagen und ein besonderer Raum für die Pflege von Kleinkindern befinden sich im Untergeschoss des Restauranttraktes; sie sind von der Wartehalle aus bequem zugänglich, sie können aber auch mit Krankenwagen durch die Einfahrt zum Gepäckumschlagraum erreicht werden. Im hinteren Teil des Erdgeschosses befinden sich die grosse Zollhalle und die von ihr durch eine Glaswand abgetrennte Wegfahrrhalle, in der die Angehörigen auf die Fluggäste warten und ihre Zollkontrolle verfolgen dürfen. Der Wegfahrrhalle vorgelagert befindet sich die Wegfahrt vom Flugplatz, die direkt unter der Vorfahrt liegt. Hier sind auch die Garagen für die verschiedenen Dienstzweige des Flugbetriebs untergebracht.

Das Kellergeschoss ist für die Beförderung des Gepäcks hergerichtet worden. Auf Gepäckwagen gelangen die Koffer auf besonderen Wegen und über Liftanlagen in den Gepäckumschlagraum, von wo sie an die verschiedenen Stellen geleitet werden, ohne den Strom der Passagiere zu stören. Gesonderte Ein- und Ausgänge führen zu den Gepäckanhängern der Autobusse; eine Gepäckrampe verbindet den Umschlagraum mit dem Flugsteig. Durch die Aufteilung der Abfliegen, der Ankommenden und des Gepäcks auf

die drei Hauptgeschosse des Passagiertraktes ist eine einfache Organisation entstanden, die es erlaubt, in der Stunde rd. 3000 Passagiere und ihr Gepäck abzufertigen, was ungefähr der Höchstleistung des ausgeführten Pistensystems entspricht, wobei 40 Bewegungen (Abflüge und Landungen) pro Stunde mit dem hohen Durchschnitt von 75 Passagieren je Flugzeug angenommen sind. Sollte sich das Flugwesen noch mehr entwickeln, so sind die Erweiterungen am rückwärtigen Teil nach Nordosten und Südwesten und durch Quertrakte an der Wegfahrt gedacht. Die Läden in der Haupthalle können durch weitere Schalter für Fluggesellschaften ersetzt werden.

Besonders erwähnenswert sind die vom Passagierbetrieb abgeordneten Verkehrswege des Bordpersonals und der übrigen im Flughafen beschäftigten Angestellten. Das Bordpersonal empfängt seine Instruktionen vor dem Abflug im Erdgeschoss des Bürotraktes und begibt sich von da über Pass- und Zollkontrolle durch den Dienstaussgang zu den Flugzeugen. Das übrige Personal erreicht seine Arbeitsräume in allen drei Trakten auf separaten Wegen.

Der südlich angeordnete Restauranttrakt enthält im obersten Geschoss das von der Haupthalle erreichbare Flugrestaurant. Im 1. Stock befindet sich das mit der Aussichtsterrasse verbundene Buffet für die Zuschauer und das Personalrestaurant. Während der Bauzeit mussten diese Wirtschaftsräume bedeutend leistungsfähiger gestaltet werden, als ursprünglich vorgesehen gewesen war. Es hatte sich nämlich gezeigt, dass dieser Gebäudetrakt für den Betrieb und die Finanzierung des Flughafes von ausserordentlicher Bedeutung werde. Diese Vermutung ist heute, nach vier Betriebsmonaten, bereits Wirklichkeit geworden, denn das Restaurant wird nicht nur von Fluggästen und ihren Angehörigen aufgesucht, sondern auch von vielen Zuschauern, Vereinen und Gesellschaften, die nichts mit dem eigentlichen Flugbetrieb zu tun haben. Man benutzt das Flugplatzrestaurant in ähnlicher Weise wie irgendein Ausflugsrestaurant, selbst Hochzeitsgesellschaften wählen es als Ausflugsziel. Es werden in Kloten auch Zusammenkünfte und Besprechungen abgehalten, die in besonderen Konferenzzimmern und Sitzungsräumen stattfinden können.

Der Bürotrakt enthält, auf verschiedene Stockwerke verteilt, die Flughafenverwaltung, die Flugleitung, die Uebermittlungszentrale, den Wetterdienst und die Flugsicherung. Auch die Luftverkehrsgesellschaften, die Kloten anfliegen, haben sich für ihre Zwecke Räume gemietet. Im untersten Geschoss befinden sich Garderoben für das Flugpersonal und Aufenthaltsräume für die Bodenmannschaften. Die übrigen für den Betrieb auf dem Rollfeld notwendigen Nebenzimmer wie Sanität, Polizeistation, Grenzwachdienst, Zollamt usw. befinden sich im Erdgeschoss des Restauranttraktes.

Besondere Erwähnung verdient noch die sorgfältige Verkehrsführung der Zuschauer, die eine besondere Vorfahrt im südlichen Teil des Vorgeländes mit geräumigen Parkplätzen erhalten haben. Von dort werden



Bild 26. Flugplatz Zürich-Kloten, im Hintergrund die Stadt Zürich

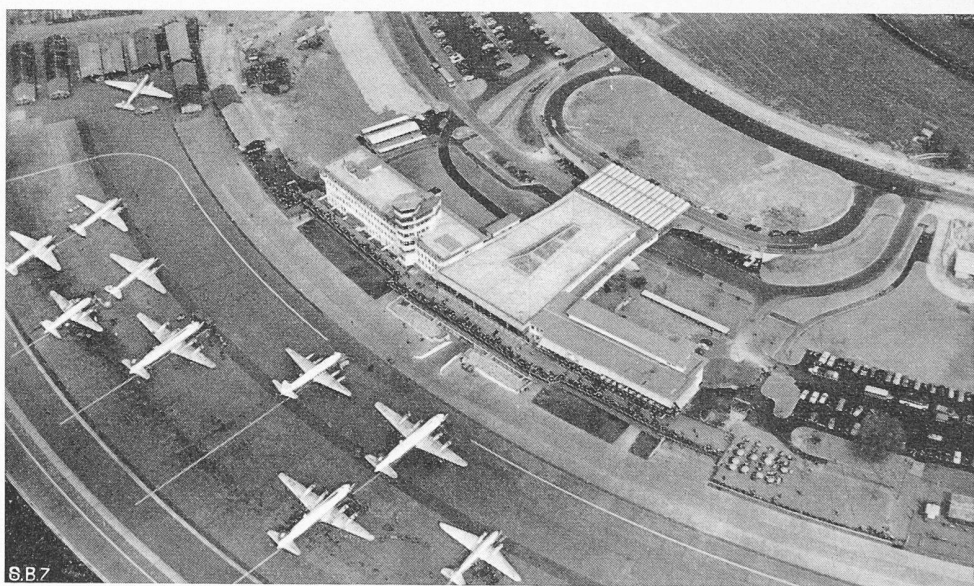


Bild 27. Fliegerbild des Flughafes

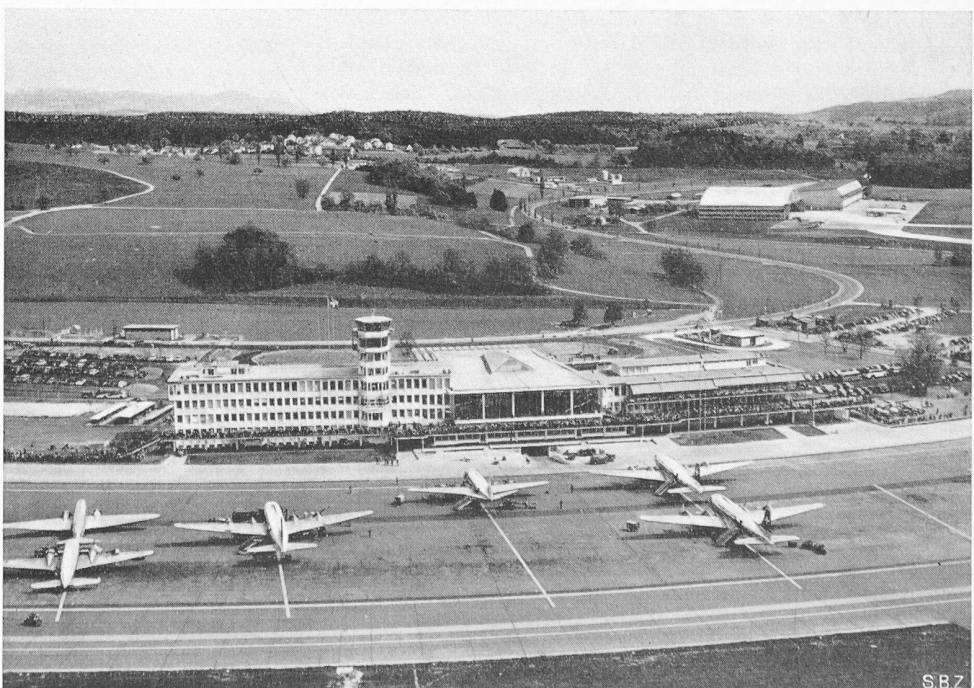


Bild 28. Fliegerbild des Flughafes aus Nordwesten

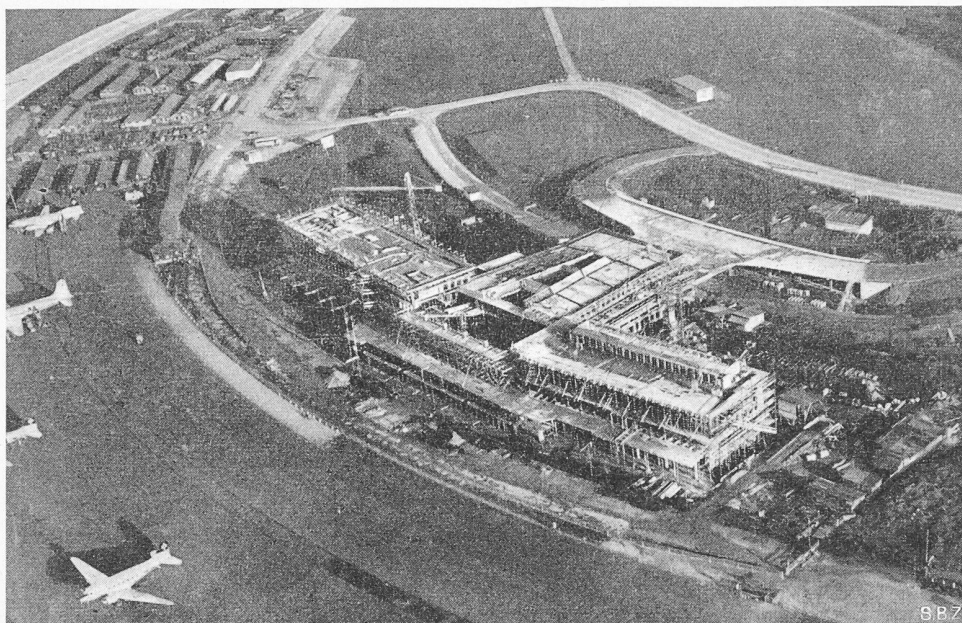


Bild 29. Flughafen aus Südwesten, Bauplatzaufnahme. Die Provisorien (links) dienen heute für Post- und Frachtverkehr

sie über die mit dem Zuschauerbuffet verbundene Zuschauerterrasse geleitet, die sich in rd. 5 m Höhe vor dem ganzen Gebäude entwickelt. Sie ist für 20 Rappen zu begehen, eine bescheidene Entschädigung, die sich bestimmt lohnt, denn von der Terrasse aus ist der interessanteste Teil des Flugplatzbetriebes zu beobachten.

Besondere Sorgfalt wurde auf die Beleuchtung des Gebäudes gelegt. Das Aluminiumvordach der Vorfahrt und die gegen den Flugplatz gerichtete Hauptfront wurden mit Neonröhren versehen. Im Innern des Gebäudes wurden neuartige, aus Leuchtstoffröhren zusammengesetzte Leuchten in der Haupthalle entwickelt. Mit einem dreiröhren Lichtstrang wird dem Abfliegenden der Weg über die Abflutreppe zur Passkontrolle gewiesen. Vornehm wirkende Leuchtziffern und Neontransparente aus Plexiglas tragen dazu bei, dem Gebäude nachts eine heitere Note zu geben.

Als Konstruktionselemente wurden angewendet: für die Foundation Ortsbetonpfähle, für die Hochbauten Eisenbeton, teilweise Verbundbau, für die Vordächer Stahl mit Dachhaut aus Aluminium (aus dem Flugzeugbau angeregt), teilweise Glas.

Der landschaftliche Rahmen des Flughafens ist sehr schön. Das Flugfeld ist in die meliorierte Landschaft harmonisch eingebettet worden. Die Dörfer der Umgebung halten einen respektvollen Abstand ein. Es ist sehr zu hoffen, dass es der Regionalplanung Zürich gelingen möge, diesen Zustand zu erhalten. Bei ihrer rapiden Ausdehnung rückt die Stadt in bedrohliche Nähe. Die Gefahr ist sehr gross, dass die Bebauung, die sich heute noch massvoll zurückhält, überbietet und die gepflegte Parklandschaft zerstört.

Ausführungsdaten: Vorprojekte 1947 bis 1950, Baubeginn 1. März 1951, Rohbauvollendung 31. Dezember 1951, Bau-bezug Anfang April 1953. Bebaute Fläche rd. 4600 m², Bauvolumen rd. 71 500 m³.

Architekten: A. und H. Oeschger, Zürich

Ingenieure: Schubert & Schwarzenbach, Zürich, für die Foundation, und Dr. G. Kruck, Zürich, für den Hochbau, sowie Ing. W. Stadelmann, St. Gallen, für das Aluminium-Vordach

Oertliche Bauleitung: K. Wyniger, Architekt, Zürich

Elektrische Installationen: Bau-mann Koelliker AG., Zürich

Heizung und Lüftung: Hülz & Co., Zürich

Sanitäre Installationen: Ing. Hermann Meier, Zürich

*

Der Flughafen wurde von der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) Zürich erbaut und wird auch von dieser Gesellschaft verwaltet. Der Kanton Zürich als Flugplatzhalter betreibt den Flughafen. Die FIG vermietet die Lokalitäten des Flughafens an ihre Benützer.

Gemäss den gesammelten Erfahrungen auf dem alten Flug-

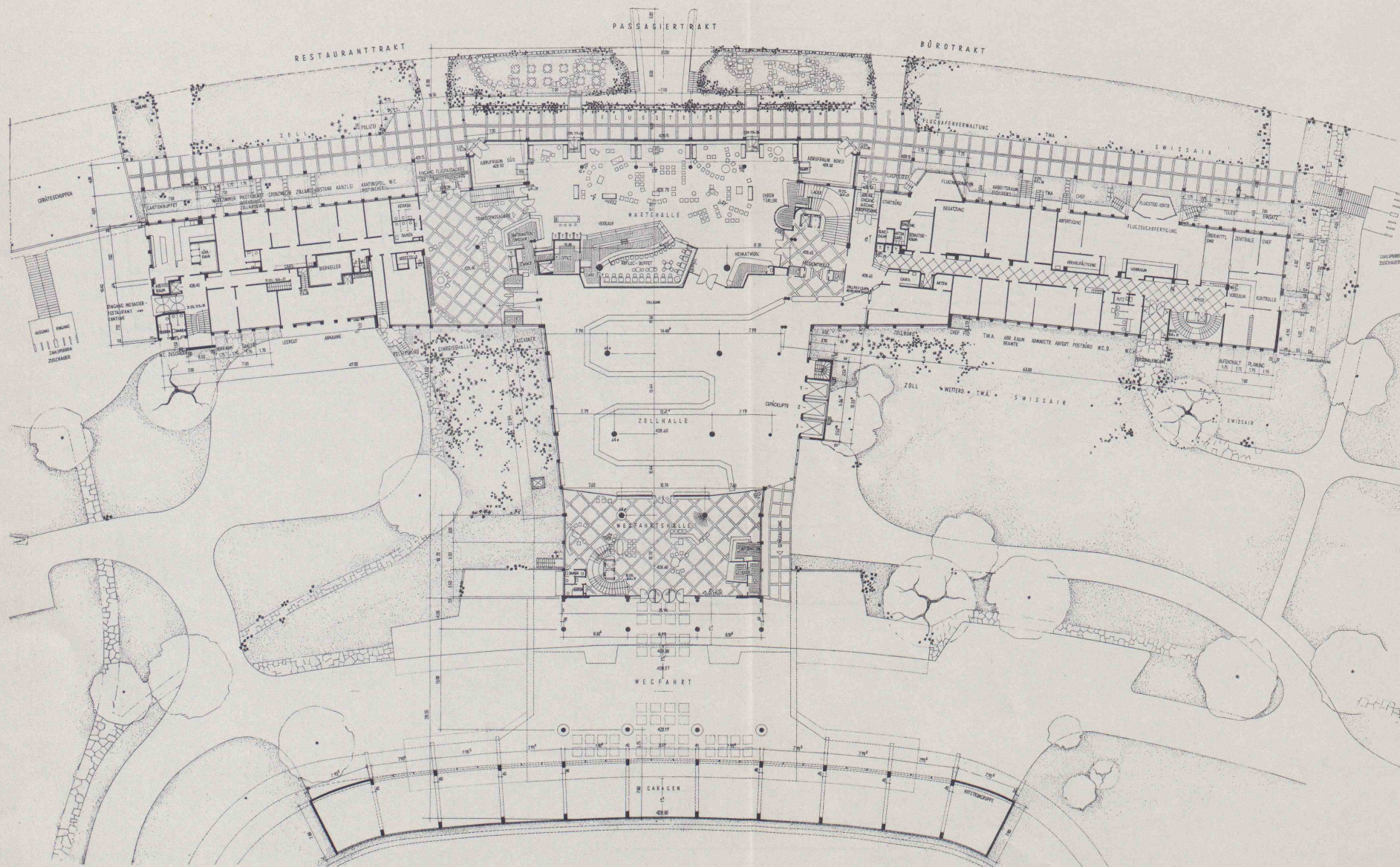
platz Dübendorf-Wangen, wo das Flugplatzgebäude von einer gemischt-wirtschaftlichen Baugesellschaft erbaut worden war, entschloss man sich auf Wunsch des Regierungsrates, auch in Zürich-Kloten den gleichen Weg zu beschreiten. Die Flugplatzgenossenschaft Zürich wurde in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und das Gesellschaftskapital auf 5 Mio Franken erhöht. Die Hälfte dieses Kapitals besitzt die öffentliche Hand, das heisst der Kanton Zürich, die Städte Zürich und Winterthur und die Gemeinde Kloten, die andere Hälfte wurde von der privaten Wirtschaft aufgebracht. Gebaut wurde auf Grund eines unentgeltlichen Baurechtes, das vom Kanton Zürich auf die Dauer von achtzig Jahren gewährt wurde. Nach Ablauf des Baurechtes fallen die Gebäude ohne Entschädigung dem Kanton Zürich zu. Aus diesen Gegebenheiten resultieren die Amortisationsfrist und die Höhe der Amortisationsquote. Ein Konsortium der Finanz- und Versicherungsinstitute Zürichs gewährte Kredite in der Höhe von 9,3 Mio Franken, die durch eine Hypothek sichergestellt werden.

Der 1950 aufgestellte Voranschlag für den Flughafen sah 9,39 Mio Fr. Baukosten vor; die Abrechnung jedoch dürfte 11,65 bis 12 Mio Fr. ergeben. Mehr als die Hälfte der Ueberschreitung entfällt auf durch die Entwicklung des Luftverkehrs bedingte Programmerweiterungen. Trotz diesen baulichen Mehraufwendungen ist der Flughafen schon heute eher zu klein, so dass die Erstellung von Provisorien in Aussicht genommen werden muss.

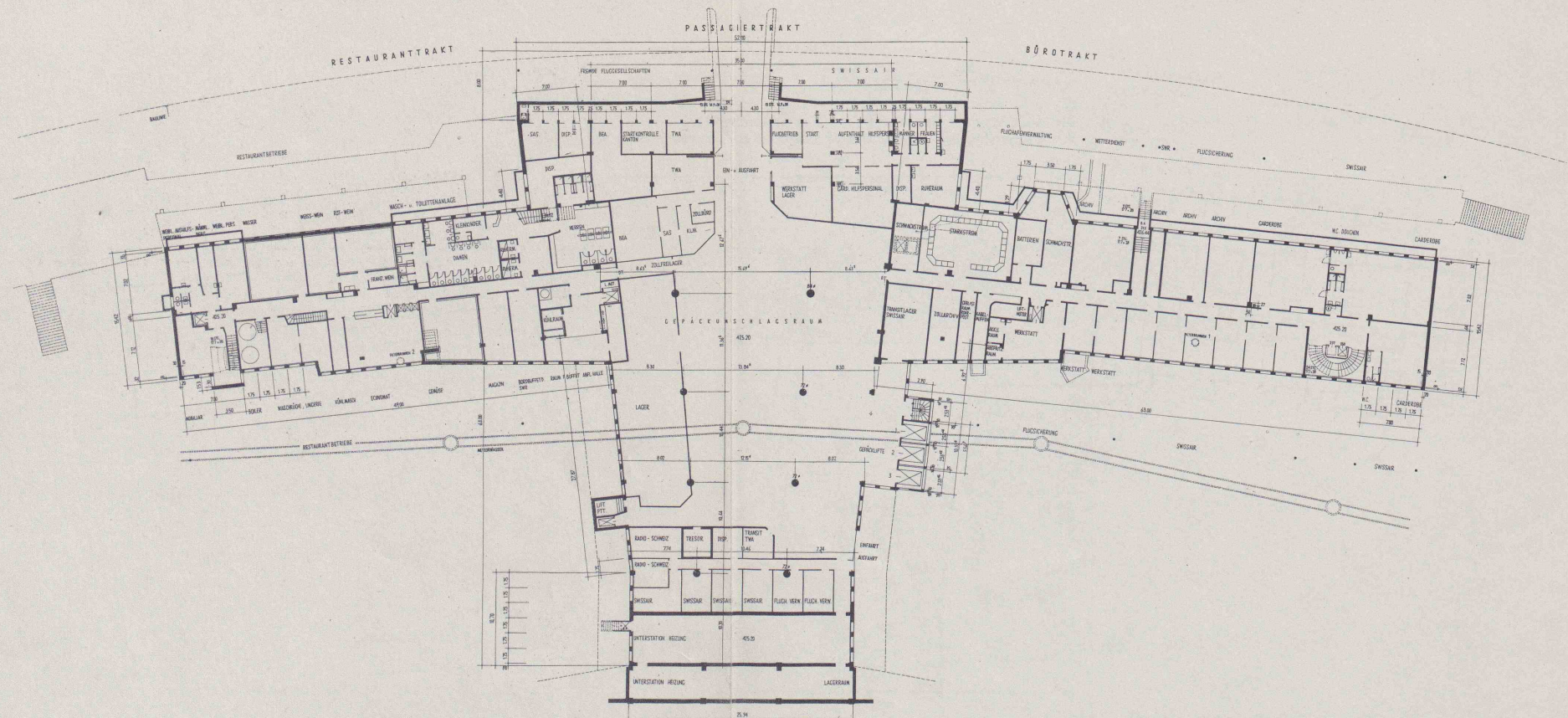
Die Bilder 31 bis 37 (Grundrisse und Schnitte) stehen auf den Tafeln 26 bis 29.



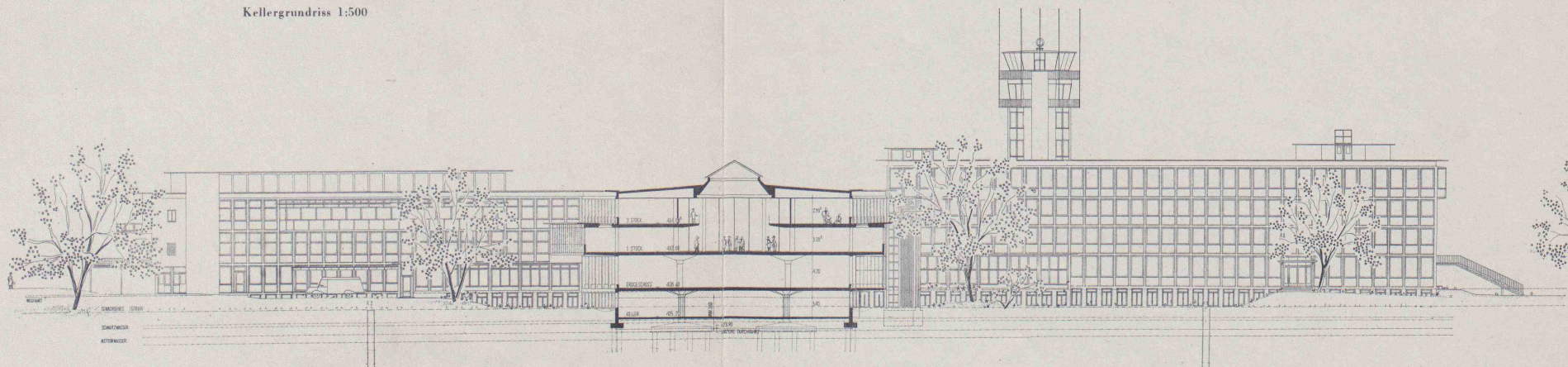
Bild 30. Schnitt durch Bürotrakt und Nordostfassade des Passagiertraktes, Masstab 1:500



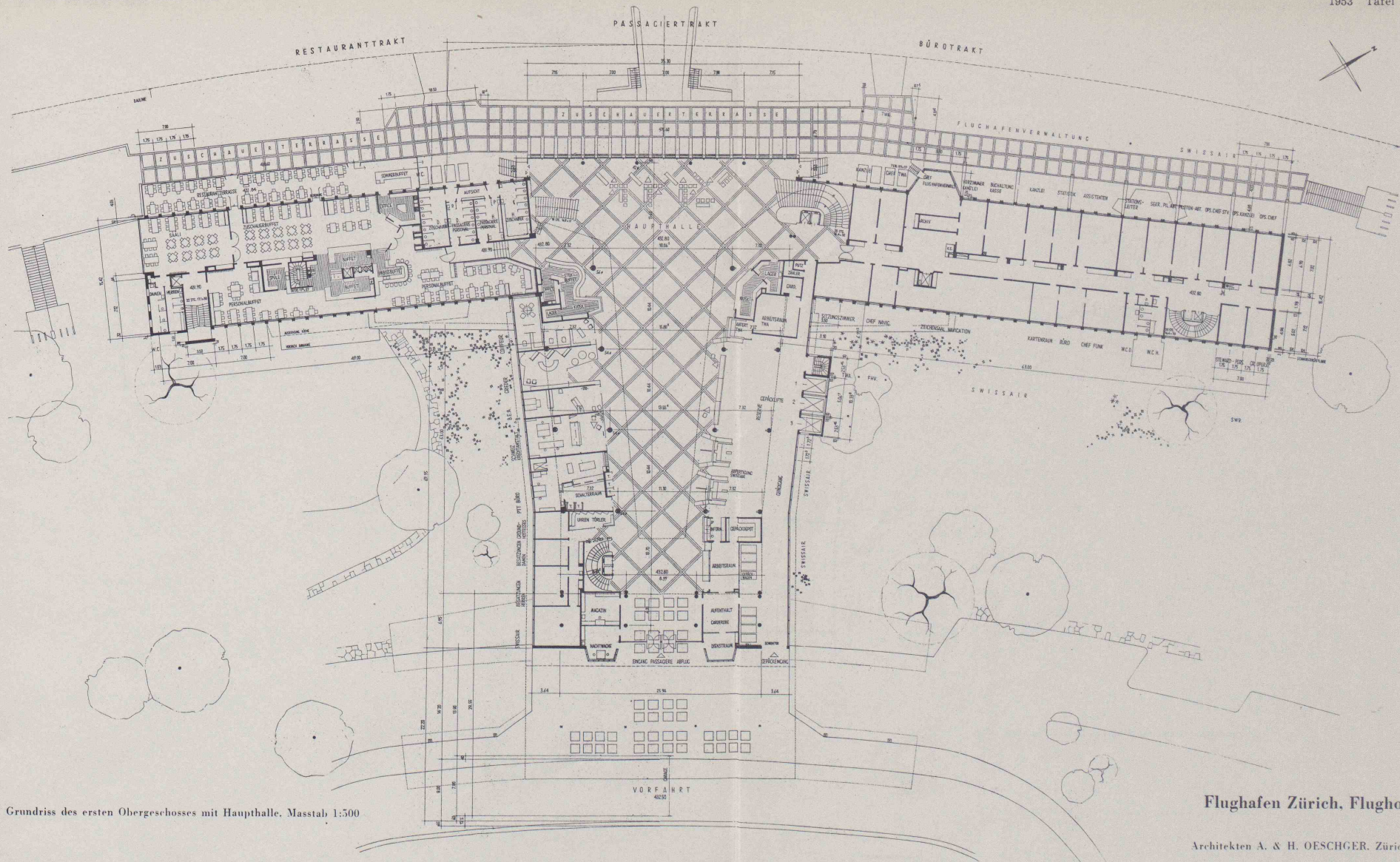
Erdgeschossgrundriss, Masstab 1:500



Kellergrundriss 1:500



Ostansicht und Querschnitt durch den Passagiertrakt. Masstab 1:500

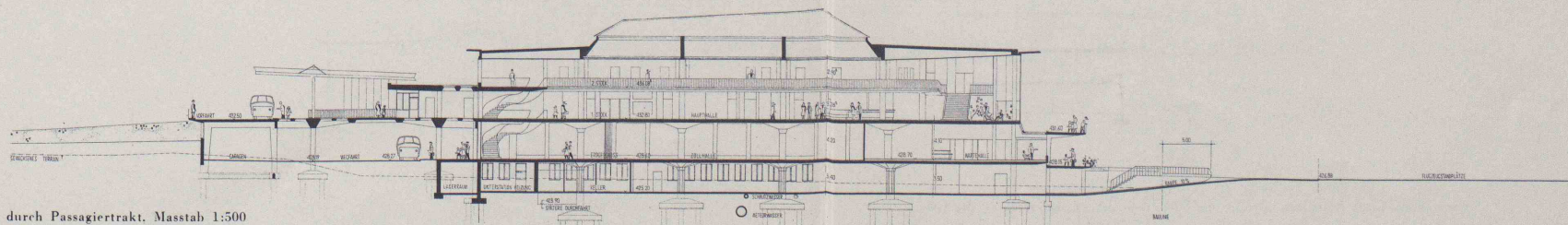


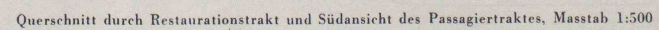
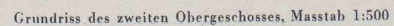
Grundriss des ersten Obergeschosses mit Haupthalle. Masstab 1:500

Flughafen Zürich, Flughof

Architekten A. & H. OESCHGER, Zürich

Längsschnitt durch Passagiertrakt. Masstab 1:500





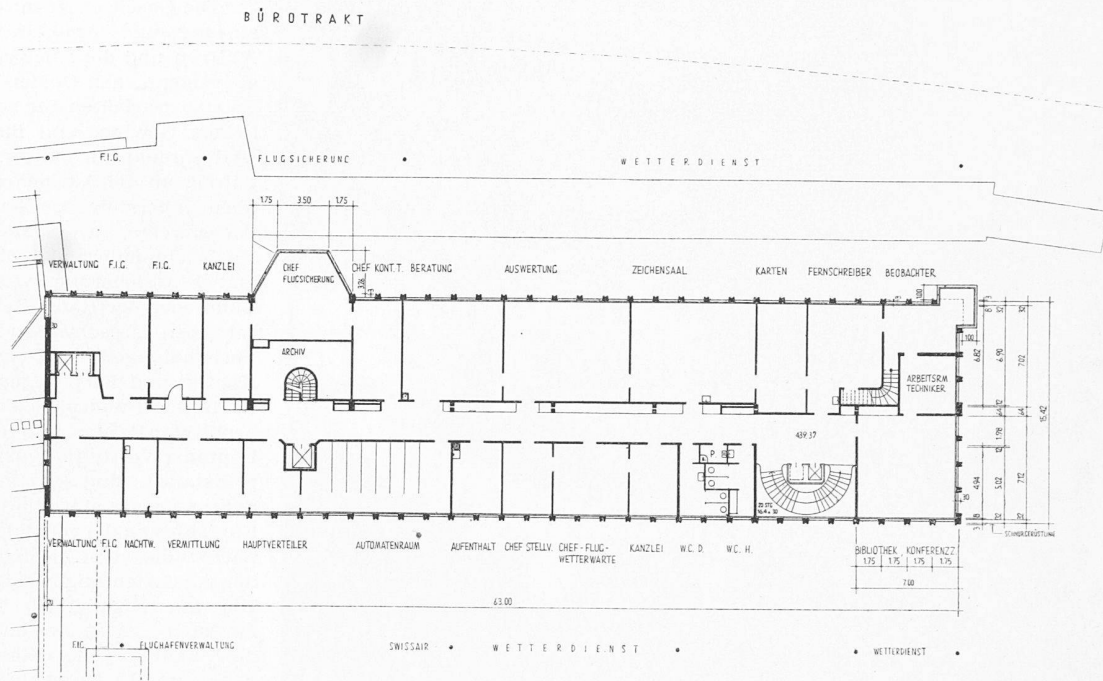


Bild 38. Bürotrakt, Grundriss des dritten Stockes, Masstab 1:500

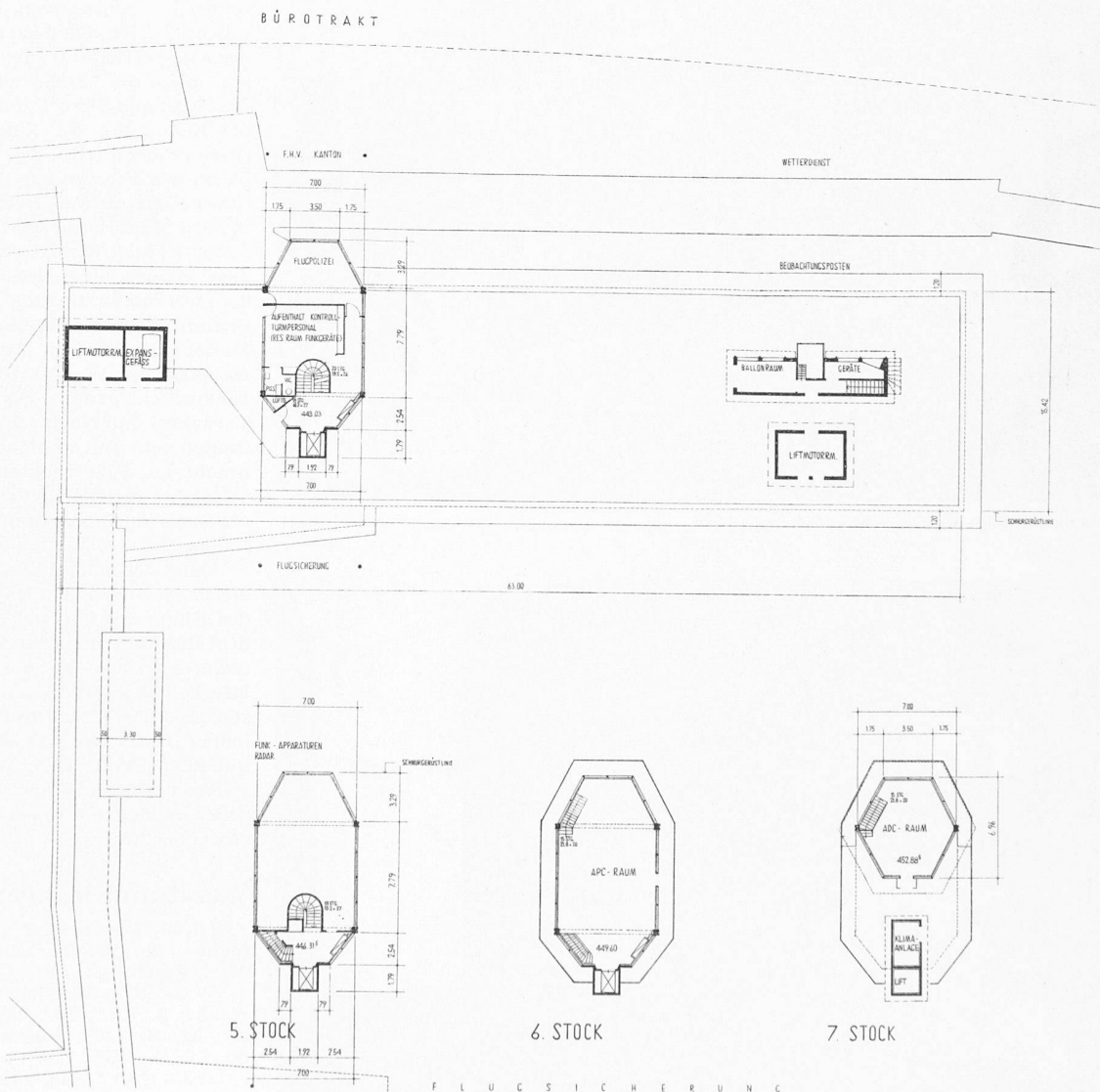


Bild 39. Bürotrakt, Dachaufbauten und Kontrollturm, 4. Stock. Darunter Bild 40, Kontrollturm 5. bis 7. Stock, Masstab 1:500

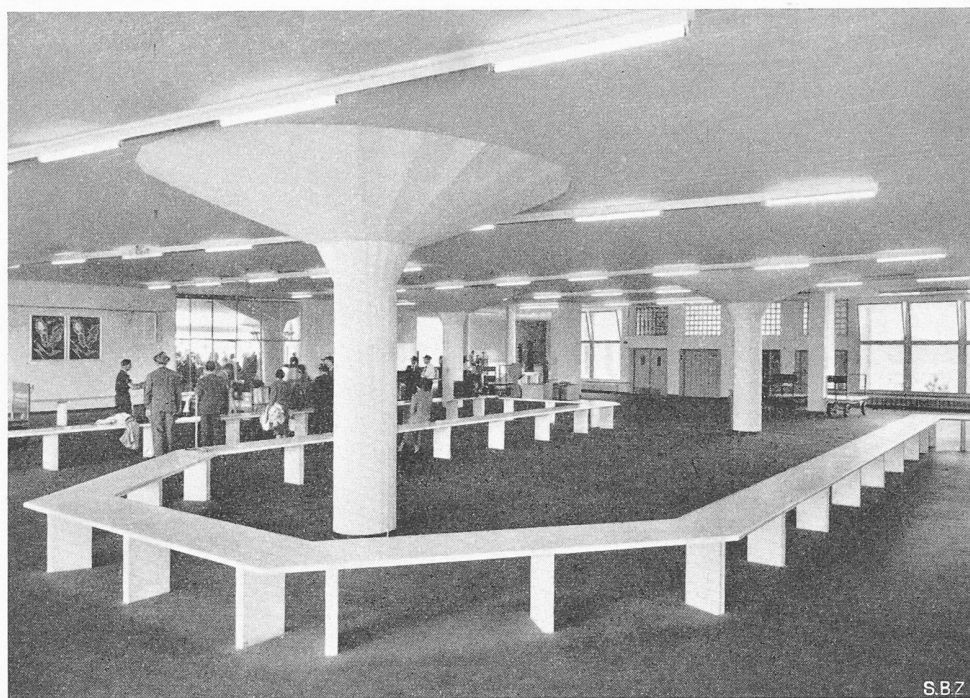


Bild 41. Zollhalle im Erdgeschoss

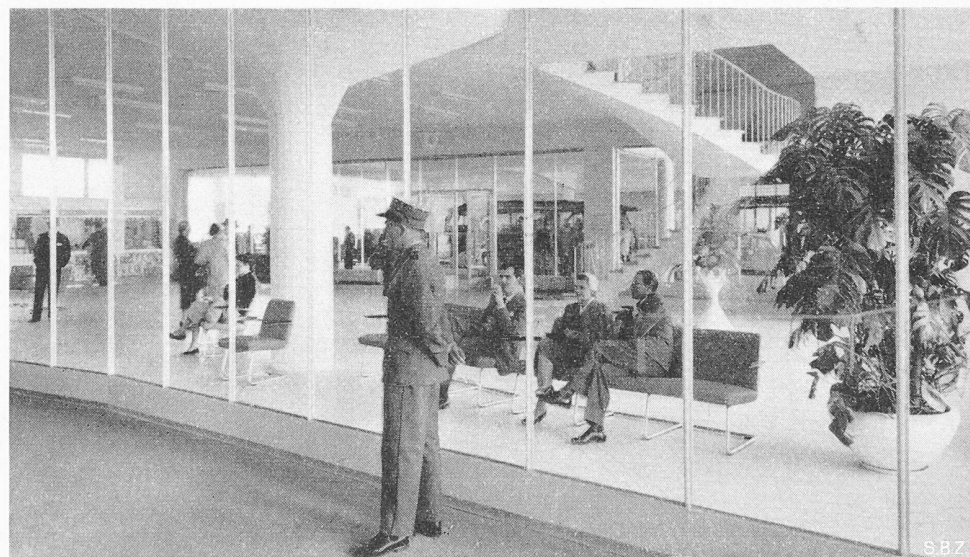


Bild 42. Blick aus der Zollhalle in die Wegfahrrhalle



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 Flughafes an die verschiedenen Benutzer, die auch die Kosten ihrer Spezialanlagen 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 Flughafes hat sich der Präsident der FIG, *Heinrich Hürlimann*, erworben, sowie Ing. *Willy Stäubli*, Mitglied des Verwaltungsratsausschusses der FIG. Ihrer unermüdllichen 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*.

Die Flugsicherung des Flughafens Zürich

Von E. WEBER, Radio Schweiz AG.,
stellvertr. Chef der Flugsicherung
Zürich DK 656.7.05 (494.34)

Wenn Ende August 1953 Zehntausende von Zuschauern zur Einweihungsfeier des interkontinentalen Flughafens Zürich nach Kloten pilgern, werden sie sich in erster Linie für die imposanten Bauten des Flughafes, des Pisten-systems und für das Kommen und Gehen von Flugzeugen aus allen Ländern interessieren. Für den Aussenstehenden mag diese reibungslose Verkehrsabwicklung selbstverständlich erscheinen, und doch steht dahinter eine ausgeklügelte und gut ausgebaute Organisation, die dafür sorgt, dass bei schönem und schlechtem Wetter alle Flugzeuge sicher landen und starten können. Diese Organisation, die Flugsicherung, steht in ihrem heutigen Ausbau nicht hinter der sichtbaren Qualitätsarbeit der Hoch- und Tiefbauten zurück.

Für die Organisation und den Betrieb der Flugsicherung gelten auf der einen Seite die Vorschriften der ICAO (International Civil Aviation Organization), der auch die Schweiz angehört, andererseits die im Luftfahrtgesetz aufgestellten Bestimmungen für den schweizerischen Luftraum. Die Durchführung der Flugsicherungsaufgaben kommt dem Eidg. Luftamt und dem Kanton Zürich als Flugplatzhalter zu. Bund und Kanton übertragen jedoch im Interesse einer einheitlichen Betriebsführung diese Aufgaben einer dritten Organisation, der halbstaatlichen Radio-Schweiz, Aktiengesellschaft für drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Zur Bewältigung der mannigfaltigen Aufgaben ist der Flugsicherungsdienst in den Kontrolldienst, den Uebermittlungsdienst und den technischen Dienst gegliedert.

1. Der Kontrolldienst

Dieser Dienstzweig hat zum Zweck, Zusammenstösse blindfliegender Flugzeuge zu vermeiden, den Verkehrsablauf so flussend als möglich zu gestalten, die Flugzeugbesatzungen durch Informationen aller Art in ihrer Aufgabe zu unterstützen und in Not geratenen Flugzeugen zu helfen. Als Verbindung zwischen den Kontrollstellen am Boden und den Flugzeugen in der Luft dient heute zum überragenden Teil die Radio-Telephonie. Da die einzelnen Phasen der Verkehrsregelung verschiedenartige Kontrollmethoden und technische Einrichtungen erfordern, ist der Kontrolldienst in verschiedene Zweige unterteilt, die nachstehend skizziert werden sollen.



Bild 44. Nachtaufnahme des Flughafes von der Piste her



Bild 45. Nachtaufnahme der Vorfahrt



Bild 46. Neonbeleuchtung des Aluminiumvordaches

Bilder 47 bis 71 siehe Tafeln 30 bis 33 (nach Seite 520)



Bild 47. Kontrollturm und Passagiertrakt mit Zuschauerterrasse

Flughafen Zürich, Flughafen

Architekten A. & H. OESCHGER, Zürich



Bild 50. Uebersichtsbild des Flughofes aus Nordwesten, links Bürotrakt mit Kontrollturm, Mitte Passagiertrakt, rechts Restauranttrakt



Bild 48. Wegfahrt im Erdgeschoss, Vorfahrt im Obergeschoss aus Südwesten

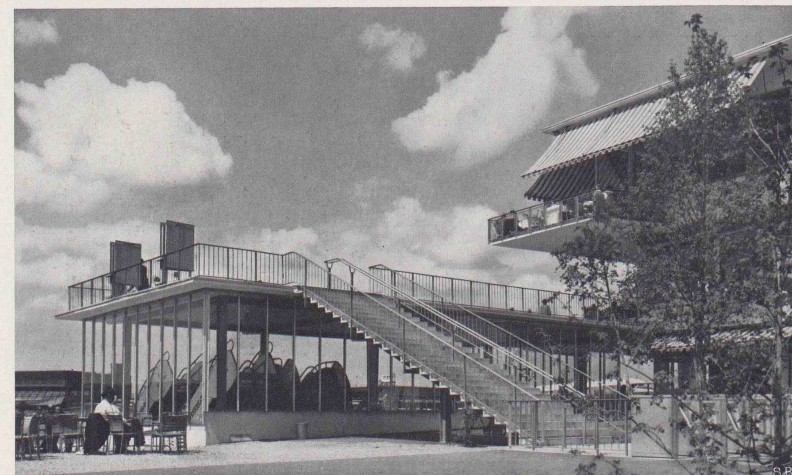


Bild 49. Zugangstreppe zur Zuschauerterrasse beim Südflügel



Bild 51. Flughafen, südwestliche Stirnseite

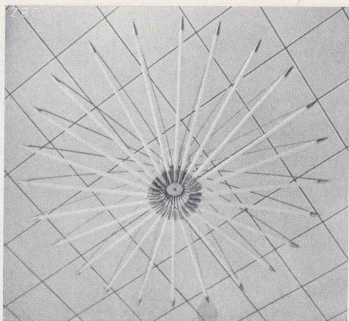


Bild 52. Beleuchtungskörper aus Leuchtstoffröhren

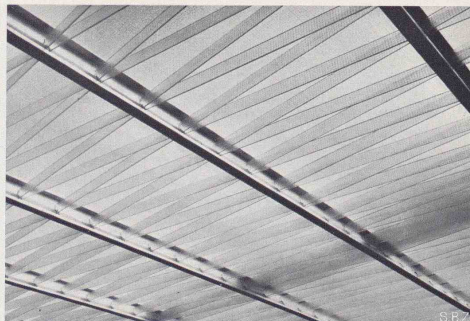


Bild 53. Detail der Glasdecke der Haupthalle



Bild 54. Uebersichtsbild der Haupthalle



Bild 55. Ausblick aus der Haupthalle über die Aussichtsterrasse auf das Flugfeld

Flughafen Zürich, Flughof

Architekten A. & H. OESCHGER, Zürich



Bild 56. Fensterfront der Haupthalle mit Ausblick auf den Flugsteig

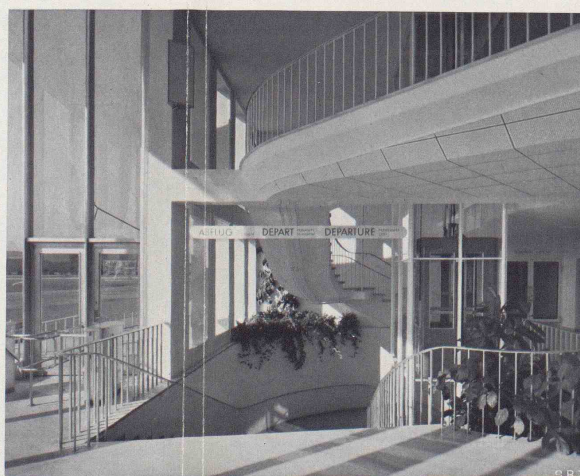


Bild 57. Abfluggreppe in der Haupthalle

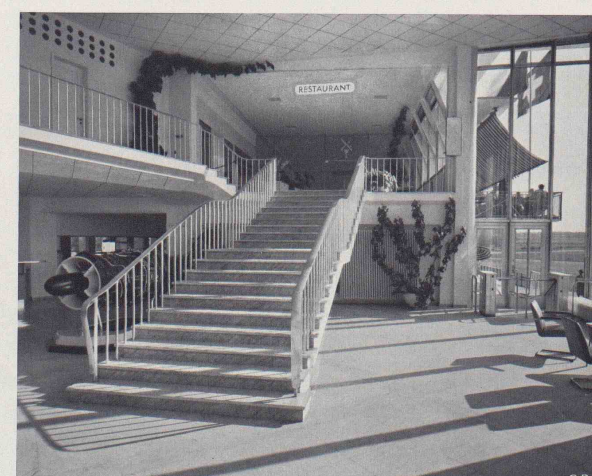


Bild 58. Treppe zum Restaurant in der Haupthalle



Bild 59. Das Flughafen-Restaurant im zweiten Obergeschoss

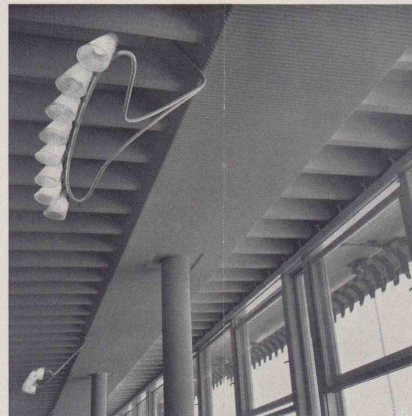


Bild 60. Deckendetail im Restaurant



Bild 61. Uhrenladen in der Wartehalle

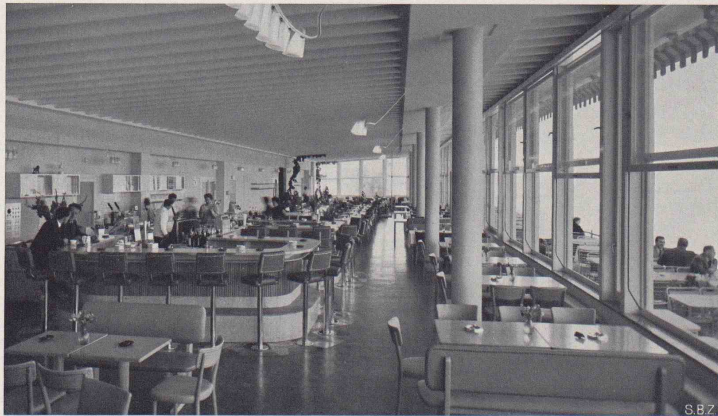


Bild 62. Imbiss-Buffer im Flughafen-Restaurant



Bild 63. Damentoilette für Fluggäste



Bild 64. Ruhekoje für Fluggäste



Bild 65. Wartehalle im Erdgeschoss für Abfliegende und Transitpassagiere

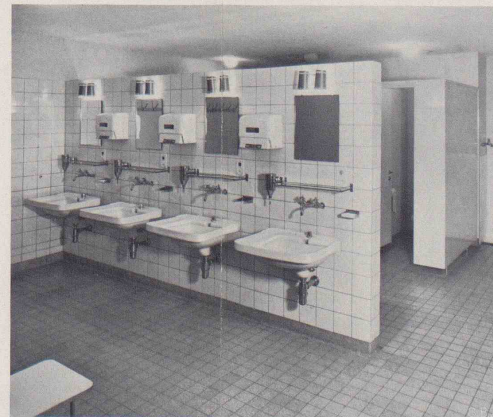


Bild 66. Herrentoilette für Fluggäste

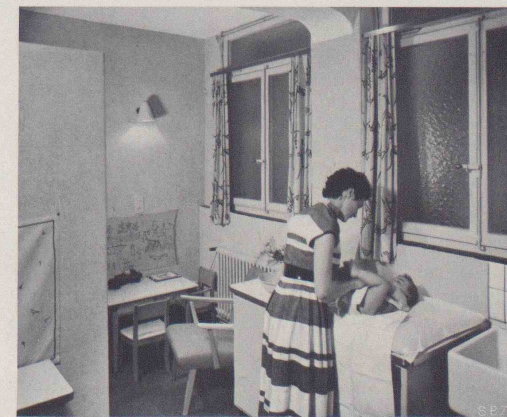


Bild 67. Kinderpflegeraum für Fluggäste

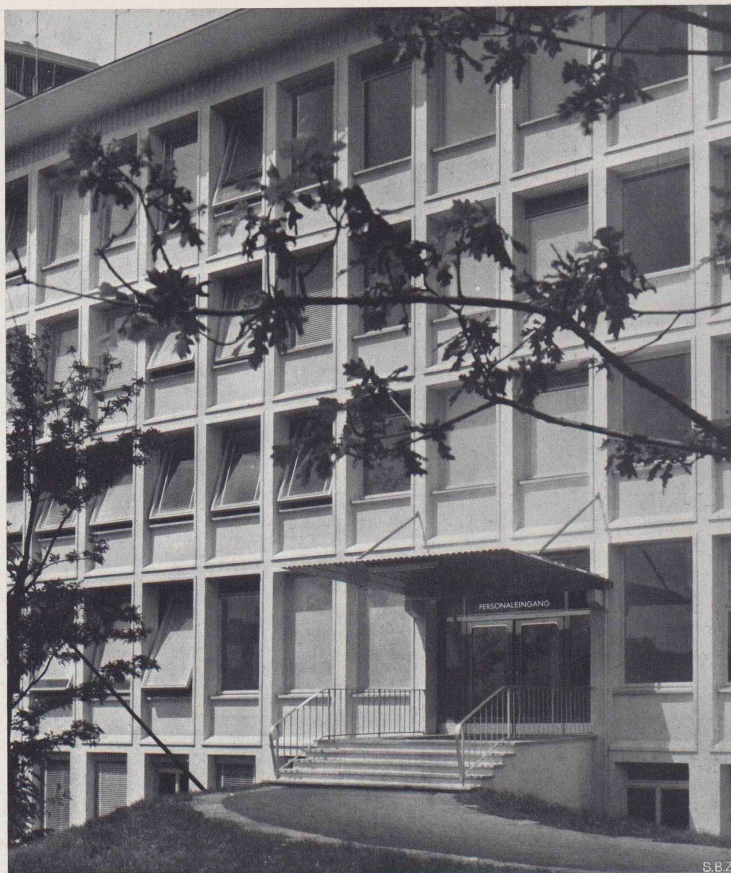


Bild 68. Fassadendetail des Bürotraktes, Seite Vorfahrt



Bild 69. Ansicht des Bürotraktes, von der Vorfahrt aus

Flughafen Zürich, Flughafen

Architekten A. & H. OESCHGER, Zürich



Bild 70. Nachtaufnahme der Hauptfront der Haupthalle vom Flugsteig aus



Bild 71. Blick auf den Flugsteig vom Kontrollturm aus, mit Gepäckrampe