

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 39 (1952)

Heft: 7: Verkehrsbaute

Artikel: Einer neuer Flughafentyp mit Relais-Omnibussen : Projekt von K.K. Perlsee, Architekt SIA, Genf

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30254>

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

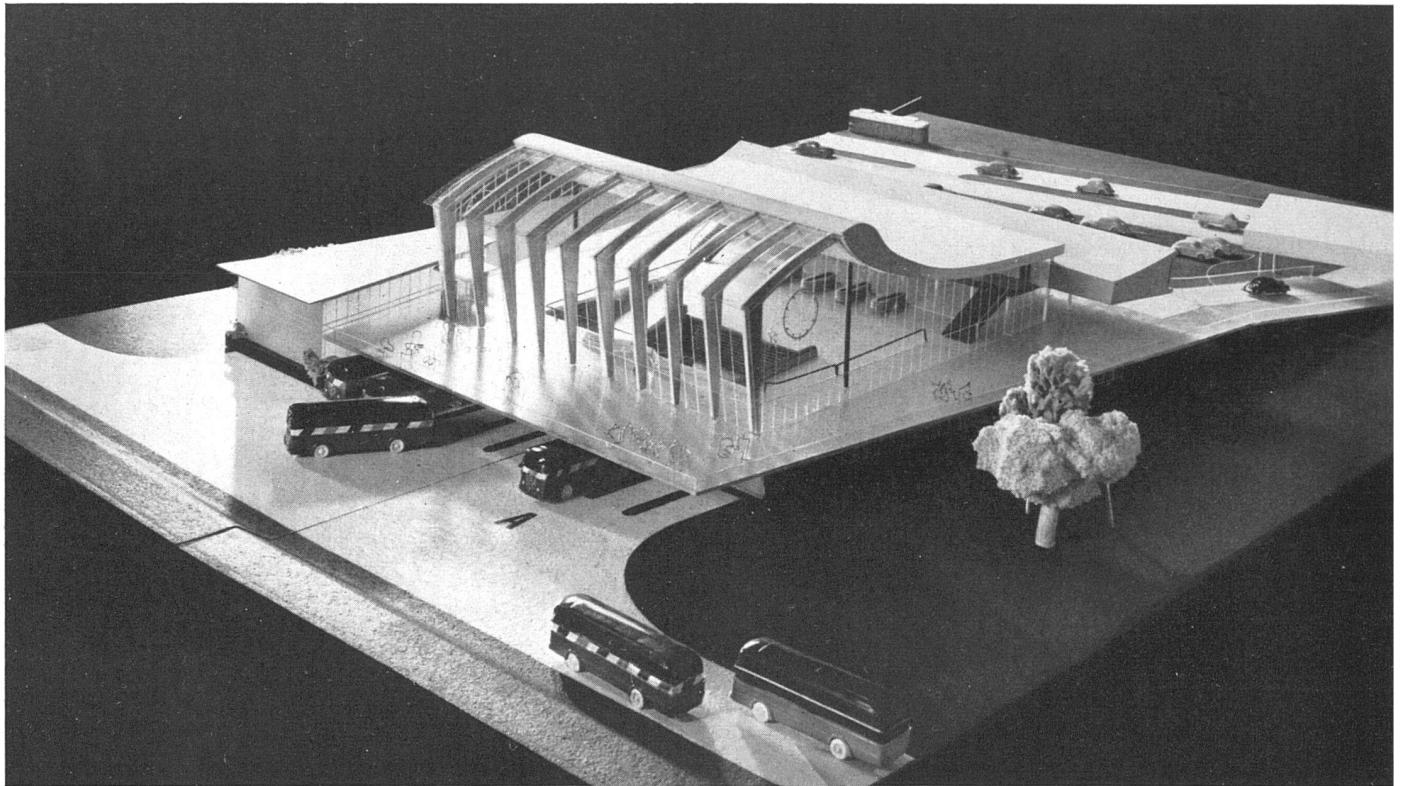
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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>



Air-Kai Flughafen. Ansicht von der Flugseite her, vorn Anfahrt der Relais-Autobusse, im Hintergrund städtische Hauptverkehrsader. Modellaufnahme / Aéroport air-quai, vu côté air; au premier plan, les autobus de relais; au fond, grande artère urbaine. Maquette / Air-quai airport. View from flight side, foreground, passenger bus approach, background town's main roads. Model

Ein neuer Flughafentyp mit Relais-Omnibussen

Projekt von K. K. Perlsee, Architekt SIA, Genf

Der Bau der Flughafen weist heute die gleichen krankhaften Neigungen zur Korpulenz auf wie die Bahnhofgebäude von ehedem. Diese waren Ausdruck einer momentanen Über-schätzung des Dauerwertes der Eisenbahn. Die Konzeption des Flughafens unterliegt einer fortschreitenden Entwicklung, welche von den technischen Neuerungen im Flugwesen abhängt. Es erscheint daher unlogisch, wenn das unbewegliche Bauwerk so eng mit dem im Wachstumsalter stehenden Flugzeug in Kontakt gebracht wird. Ein Bauwerk kann wohl im Innern leicht neuen Bedürfnissen angepaßt werden. Es kann aber nicht mit der rapiden Entwicklung des Flug-verkehrs Schritt halten, ohne ständig Riesensummen für Umbauarbeiten zu verschlingen. Zwischen das Empfangsge-bäude und den Flugplatz gehört deshalb eine neutrale Zone.

Der Entwurf «Air-Kai-Flughof» schlägt daher vor, zum Transport der Reisenden zwischen dem Passagiergebäude und dem Flugzeug ein Pendelsystem von Autobussen als Relaisverkehr einzurichten. Der Reisende betritt das Empfangsgebäude an einer Seite und verläßt es im Fahrzeug an der anderen wie in einem Bahnhof. Der Relais-Autobus bringt den Fahrgast bis an die Flugzeughütte.

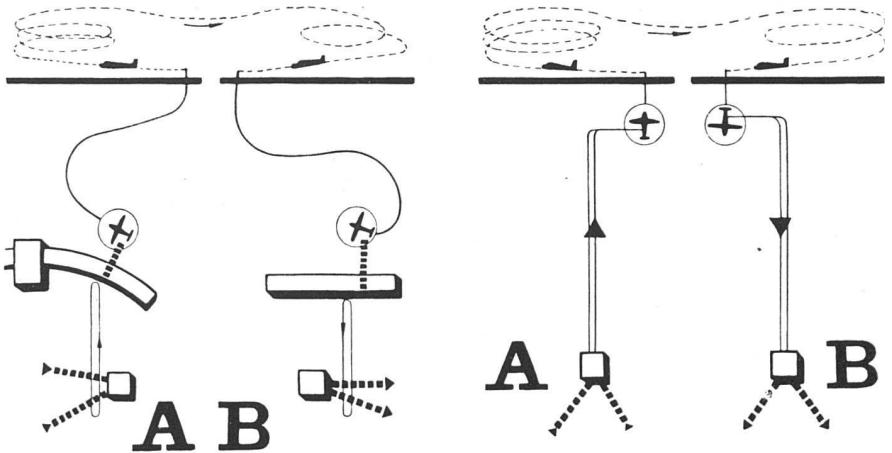
Die Einschaltung des Autobusses bringt folgende Vorteile: Das Flugzeug kann irgendwo auf dem Flugfeld abgestellt sein. Der Reisende ist vom Betreten des Flughofes in der einen Stadt bis zum Verlassen desselben in der andern vor Wind und Wetter geschützt. Das Empfangsgebäude steht an irgend einer beliebigen Stelle, auch außerhalb des eigentlichen Flugplatzes. Es ist räumlich dem effektiven Bedarf angepaßt, d. h. es kann wesentlich kleiner sein. Die Auto-

busse lassen sich infolge ihrer Bauart (Ein- und Ausgang an der Frontseite, Patent angemeldet) Seite an Seite reihen wie die Züge eines Kopfbahnhofes. Dadurch könnten z. B. an einem Kai von nur 40 Meter Länge alle fünf Minuten zehn Autobusse abgefertigt werden.

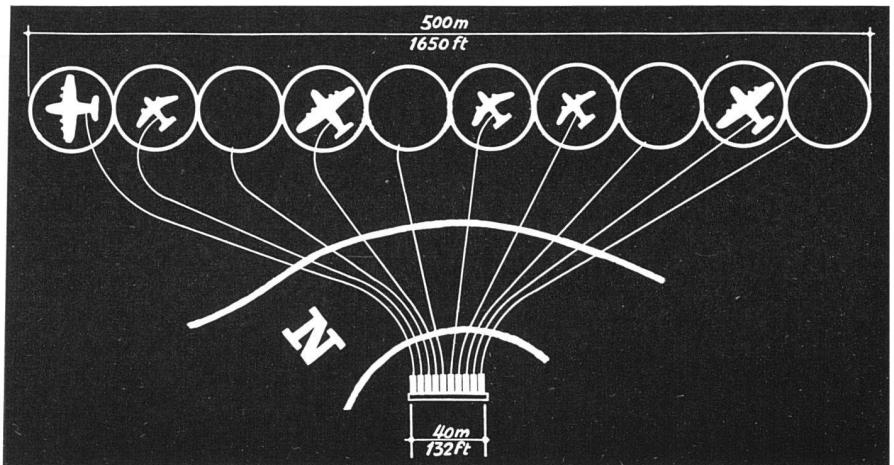
Die Anlage des Flughofes fußt auf dem Relaissystem mit dem dazugehörigen Kai. Die Ausgänge der Schalterhalle zum Auto-Kai sind so übersichtlich angeordnet, daß sie vom Stadteingang, von den Schaltern und vom Warter Raum zu übersehen sind. Der Kai, an welchem die Autos anfahren, liegt quer vor dem Gebäude, nach Art der Hauptverbindungshalle eines Hauptbahnhofes. Der Entwurf sieht eine Abfahrts- und eine Ankunftshälfte vor. Der Autobus hält gegenüber der Ausgangstüre zum Kai. Man weist dem Kontrollbeamten sein Billett vor und überquert den vier Meter breiten Steig zum Autobus. Unter dem Personenperron befindet sich der Gepäcksteig. Die Handgepäckstücke werden wie üblich beim Wiegen übernommen und rutschen über eine Rollbahn zum Untergeschoß, wo sie in den unteren Stock des Autobusses verladen werden.

Auf der Höhe des Personenkais liegen die Zollamtsräume und die Räume für das Freizonen-Restaurant mit dem Wartesaal für die Transitreisenden. Die Vertretungen der einzelnen Fluggesellschaften, die Mannschaftsräume, die Lokale für den Nachrichtendienst, die Frachtkontrolle, Polizei usw. sind über dem Haupteingang angeordnet. Das Untergeschoß beherbergt die Gepäcklager und die übrigen Räume für Heizung, Kühlung und Lüftung, für Kontrollapparaturen und Maschinen.

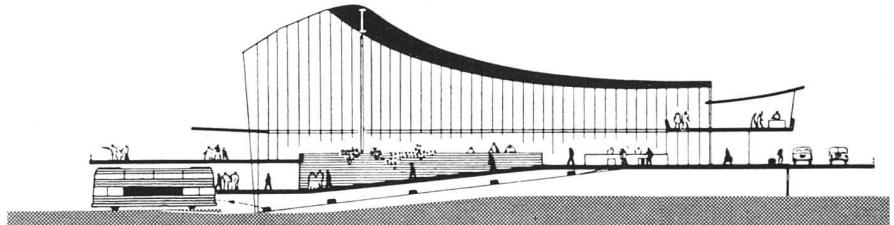
Eine Flugreise von der Stadt A zur Stadt B heute und nach dem Air-Kai System: direkte Verbindung zwischen Flughafen und Flugzeug mit Autobussen | Voyage aérien de la ville A à la ville B aujourd'hui et avec le système air-quai (liaison directe par autobus entre l'aéroport et l'avion) | A flight from town A to town B today and with the Air-quai system: direct connection between airport and plane by buses



Zehn Flugzeug-Abstellplätze aneinander gereiht benötigen 500 m, zehn Autobusse vor dem Air-Kai jedoch nur 40 m. Zwischen Air-Kai und Flugzeug liegt eine neutrale Zone N | Dix places d'atterrisage juxtaposées exigent 500 m, tandis que dix autobus air-quai n'en demandent que 40. Entre l'air-quai et l'avion est une zone neutre N | Parking area for ten planes in rows requires 500 m, ten buses in front of Air-quai only 40 m. Between Air-quai and plane a neutral zone N



Querschnitt durch einen Air-Kai Flughafen | Coupe d'un aéroport air-quai | Cross-section of an Air-quai airport



Grundriß des Erdgeschosses | Rez-de-chaussée | Ground floor plan

- A Eingang
- B Ausgang
- 1-20 Schalter u. Handgepäckaufgabe
- 21 Auskunft
- 22 Gepäckannahme und -ausgabe
- 23 Kiosk
- 24 Warteraum, teilweise auf gleichem Niveau wie Personenkai, teilweise auf Niveau Aussichtsterrasse
- 25 Aussichtsterrasse
- 26 Restaurant
- 27 Treppe zum Bürgeschoß
- 28 Zollamtsräume, auf gleichem Niveau wie Personenkai
- 29 Fahrpläne
- 30 Personenkai mit Relais-Auto-bussen

