

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 41 (1954)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Der Flughafen Kloten-Zürich : Architekten Alfred und Heinrich Oeschger, Zürich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-31694>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.02.2025

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



SBZ

Cliché SBZ

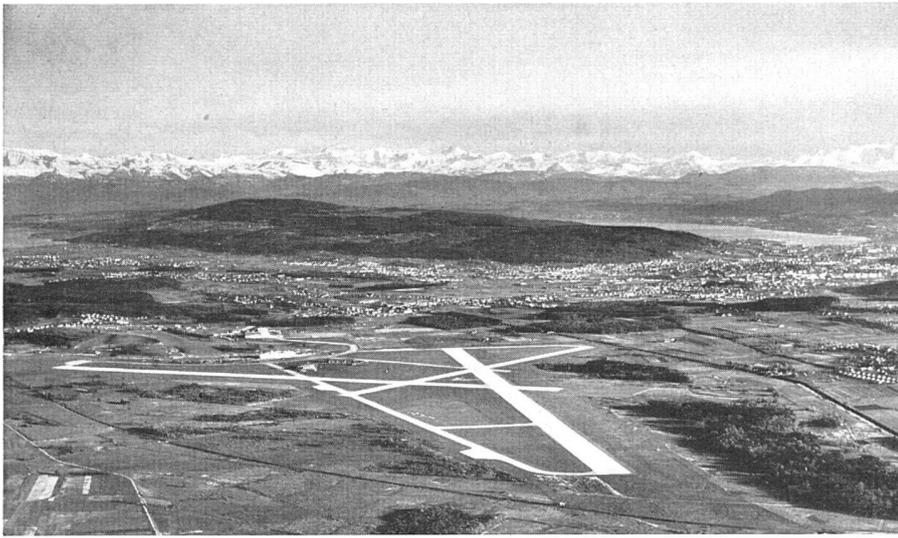
## DER FLUGHOF KLOTEN-ZÜRICH

1951-1953, Alfred und Heinrich Oeschger, Architekten B.S.A./S.I.A., Zürich

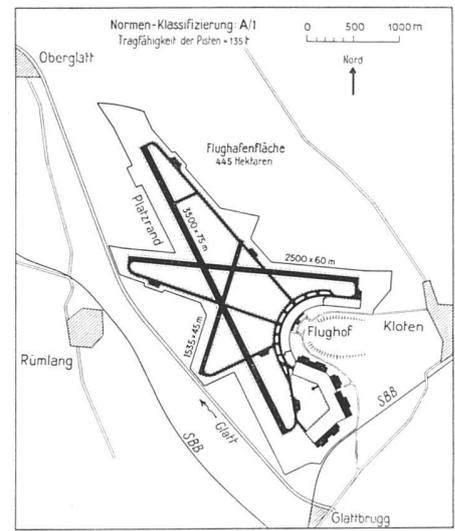
### Die Aufgabe

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 not-

wendig 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 im heutigen Zeitpunkte noch nicht voraussehbaren Anforderungen entsprechend durch einfache Anbauten etappenweise erweitert werden kann.



Der Flugplatz Zürich-Kloten von Norden, im Hintergrund Zürich | L'aéroport de Zurich-Kloten, vue prise du nord; à l'arrière plan, la ville et le lac de Zurich | The airport Zürich-Kloten from the North, in the background Zürich  
Photo: Swissair



Ausgeführtes Hartpistensystem ohne berollbare Rasenflächen, große Pisten in nur drei Richtungen | Le système des pistes | The runway system

### Situation

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.

### Die Bauanlage

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 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 Äußern deutlich zum Ausdruck. Große grünliche Scheiben schließen die Kommandoräume nach außen ab; sie gewähren den in diesen mit Klimaanlage versehenen Räumen tätigen Funktionären eine uneingeschränkte Übersicht über das Flugfeld.

### Der Passagiertrakt

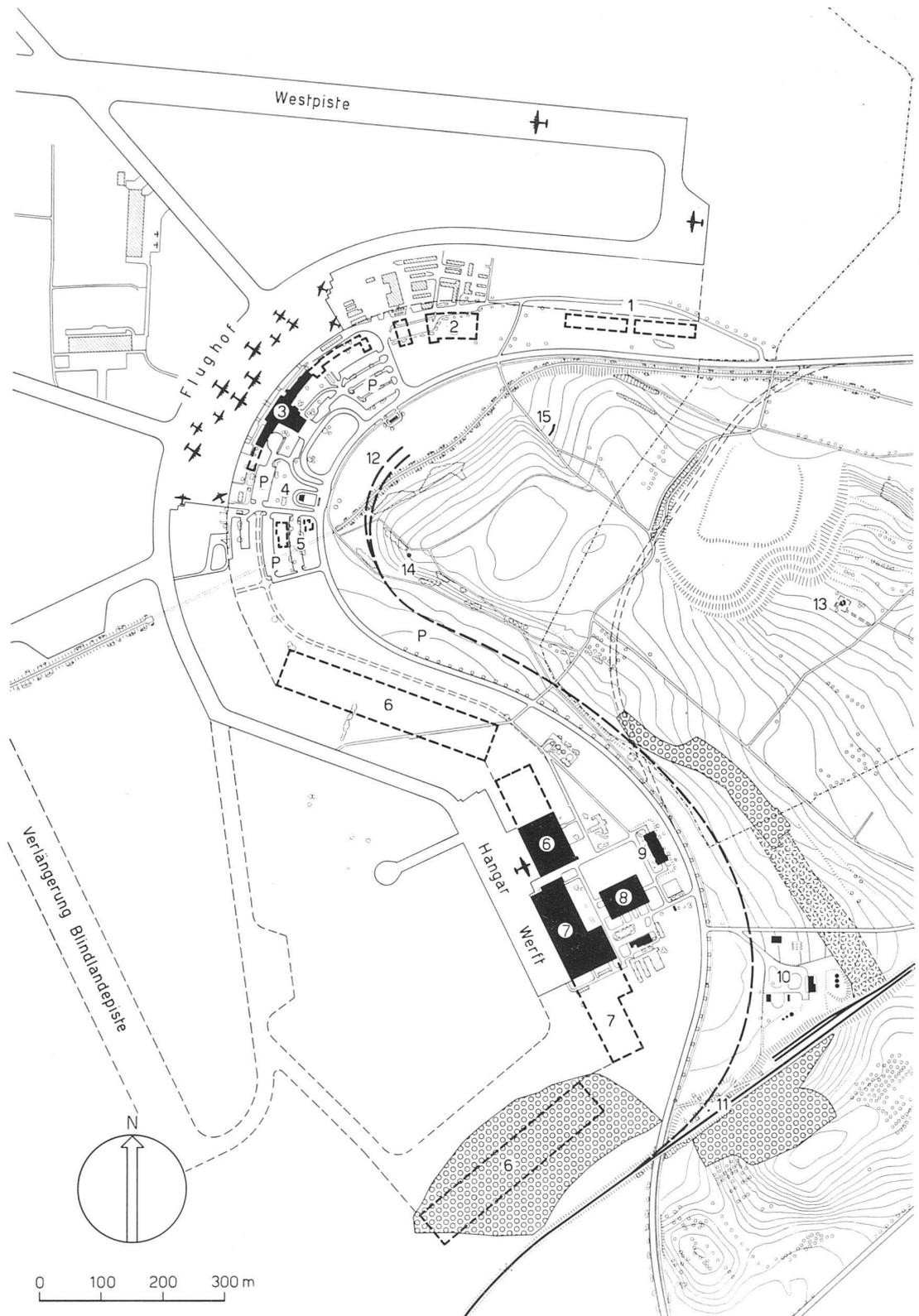
Er ist durch die großzügige, gegen die Piste gerichtete Spiegelglaswand mit Aluminiumsprossen besonders ausgezeichnet. Diese Glasfront öffnet dem abfliegenden Passagier und den Besuchern einen Ausblick über das Flugfeld, welches heute leider noch etwas mit Hangars der Sportfliegerei verstellt ist. Die Haupthalle, die gegen das Fenster immer breiter wird, enthält im schmälern Teil eine Galerie; im breitem aber ist sie auf ganze Raumböhe 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 und grüßt so die Ankommenden. 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 weit ausladenden Aluminiumdach überdeckten Vorfahrt ausgestattet, so daß die zum Abflug anziehenden 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 befinden sich der Lift und die geschwungene Treppe, die die Halle mit den im Erdgeschoß liegenden Zollschraken und Abflugräumen verbindet. In der gegenüberliegenden Ecke liegen die interne Treppe zum Flugrestaurant 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 Transitpassagiere in die Wartehalle abgezweigt, während diejenigen, die am Ziel ihrer Reise angelangt sind, zur Paßkontrolle geleitet werden. Die Wartehalle ist mit komfortablen Sitzmöbeln (überzogen mit dem Kunstleder STAMOID), 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 hintern 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

- 1 Hangars Nichtlinienverkehr
  - 2 Post- und Frachtgebäude
  - 3 Flughafen
  - 4 Autobushalt
  - 5 Auto-Einstellhalle
  - 6 Hangars
  - 7 Werften
  - 8 Motorenwerkstätten
  - 9 Motorenprüfstand
  - 10 Treibstofflager
  - 11 SBB-Haltestelle
  - 12 Proj. SBB-Haltestelle
  - 13 Radargebäude
  - 14 Denkmal Mittelholzer
  - 15 Unterkunft Restaurantpersonal
  - P Parkplätze
- (dick gestrichelt: zukünftige Bauten)



Situationsplan des Flughafenkopfes 1:10 000 | Plan de situation de l'aérogare | Site plan  
Cliché SBZ

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 Lifтанlagen 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 Abfliegenden, der Ankommenden und des Gepäcks auf die drei Hauptgeschosse des Passagiertraktes ist eine einfache Organisation entstanden, die es erlaubt, in der Stunde rund 3000 Passagiere und ihr Gepäck abzufertigen, was ungefähr der Höchstleistung des ausgeführten Pisten-systems entspricht, wobei 40 Bewegungen (Abflüge und Landungen) pro Stunde mit dem hohen Durchschnitt von



*Gesamtansicht vom Flugfeld aus, links Verwaltung, rechts Passagier-Flügel / Vue d'ensemble; à g., le bâtiment d'administration, à dr., le bâtiment pour les passagers, prolongé par les restaurants / General view from the airfield, at l., the administration wing, at r., the passengers' wing with restaurants*  
 Photo: Theo Frey, Zürich

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 abgesonderten 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 Dienstaugang zu den Flugzeugen. Das übrige Personal erreicht seine Arbeitsräume in allen drei Trakten auf separaten Wegen.

#### *Der Restaurantflügel*

Der südlich angeordnete Restauranttrakt enthält im obersten Geschoß das von der Haupthalle erreichbare Flugrestaurant. Im 1. Stock befindet sich das mit der Aussichtsterrasse verbundene Buffett 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 Flughafens von außerordentlicher Bedeutung werde. Diese Vermutung ist heute, nach vier Betriebsmonaten, bereits Wirklichkeit geworden, denn das Re-

staurant 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 Ausflugrestaurant, selbst Hochzeitsgesellschaften wählen es als Ausflugsziel. Es werden in Kloten auch Zusammenkünfte und Besprechungen abgehalten, die in besonderen Konferenzzimmern und Sitzungsräumen stattfinden können.

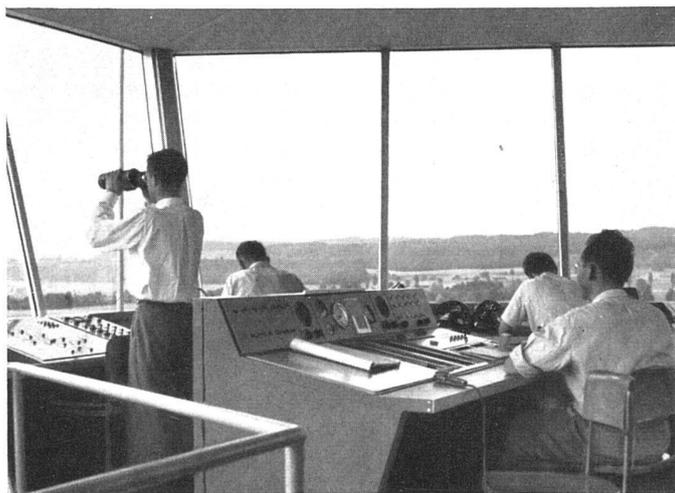
#### *Der Bürotrakt*

Er enthält, auf verschiedene Stockwerke verteilt, die Flughafenverwaltung, die Flugleitung, die Übermittlungszentrale, 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 Nebenräume, wie Sanität, Polizeistation, Grenzwachdienst, Zollamtvorstand usw., befinden sich im Erdgeschoß des Restauranttraktes.

#### *Vorkehrungen für die Zuschauer*

Besondere Erwähnung verdient noch die sorgfältige Verkehrsführung der Zuschauer, die eine besondere Vorkehrung im südlichen Teil des Vorgeländes mit geräumigen

*Inneres des Kontrollraumes / Intérieur de la tour de contrôle / Interior of control tower*



*Aussichtsterrasse, Gepäckrampe / Rampe conduisant à la salle des bagages / Ramp leading to the luggage room*





*Eingang für abfliegende Passagiere, Konstruktion in Aluminium | L'entrée pour le départ des passagers | Departing passengers' entrance  
Photo: F. Engesser, Zürich*

Parkplätzen erhalten haben. Von dort werden sie über die mit dem Zuschauerbuffet verbundene Zuschauerterrasse geleitet, die sich in rund 5 m Höhe vor dem ganzen Gebäude entwickelt. Sie ist für 20 Rappen zu begehren, eine bescheidene Entschädigung, die sich lohnt, denn von der Terrasse aus ist der interessanteste Teil des Flugplatzbetriebes zu beobachten.

#### *Konstruktion*

Als Konstruktionselemente wurden angewendet: für die Fundation Ortsbetonpfähle, für die Hochbauten Eisenbeton, teilweise Verbundbau, für die Vordächer Stahl mit Dachhaut aus Aluminium (durch den Flugzeugbau ange-regt), teilweise Glas.

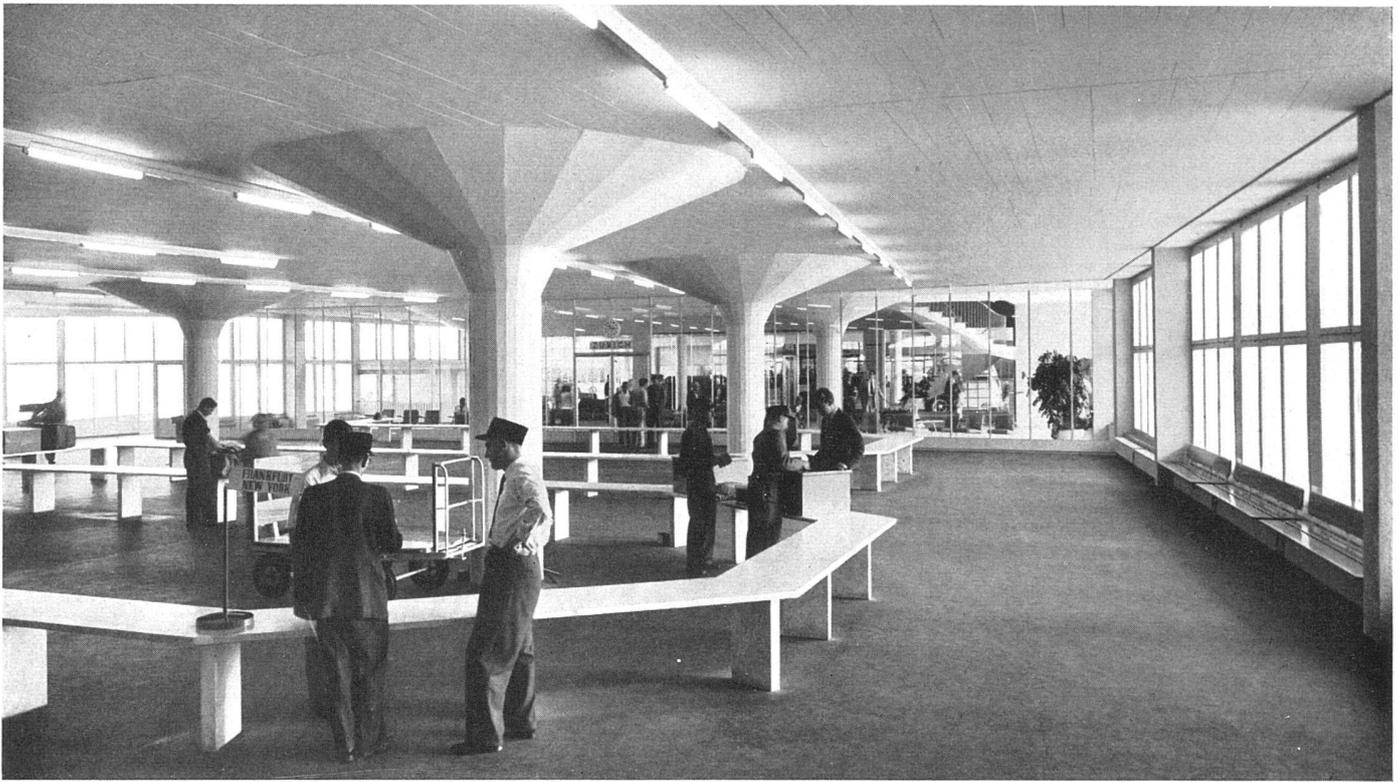
Besondere Sorgfalt wurde auf die Beleuchtung des Gebäudes gelegt. Das Aluminiumvordach der Vorfahrt und die gegen

den Flughafen gerichtete Hauptfront wurden mit Neonröhren versehen. Im Innern des Gebäudes wurden neuartige, aus Leuchtstoffröhren zusammengesetzte Leuchter in der Haupthalle entwickelt. Mit einem dreiröhri-gen Lichtstrang wird dem Abfliegenden der Weg über die Abflug-treppe zur Paßkontrolle gewiesen. Vornehm wirkende Leuchtziffern und Neontransparente aus Plexiglas tragen dazu bei, dem Gebäude nachts eine heitere Note zu geben.

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, überbordert und die gepflegte Parklandschaft zerstört.



*Vorfahrt zum Eingang für abfliegende Passagiere | Voie d'accès des passagers | Departing passengers' access road  
Photo: Peter Trüb, Zürich*



*Zollhalle im Erdgeschoß für ankommende Passagiere, Tische aus Marmor | Salle des douanes, rez-de-chaussée | Clearance hall on ground floor level*

Ausführungsdaten: Vorprojekte 1947 bis 1950, Baubeginn 1. März 1951, Rohbauvollendung 31. Dezember 1951, Bau- bezug Anfang April 1953. Bebaute Fläche rund 4600 m<sup>2</sup>, Bauvolumen rund 71500 m<sup>3</sup>.

#### *Finanzierung, Kosten*

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 Flughafes an ihre Benutzer.

Gemäß den gesammelten Erfahrungen auf dem alten Flugplatz 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

*Warteraum für abfliegende und Transit-Passagiere | Salle d'attente, départs et transit | Waiting room, departure and transit*



*Treppenaufgang von der großen Halle zum Restaurant | Hall principal, accès au restaurant | Main hall, stairs leading to the restaurant*





Haupthalle, rechts Passagierabfertigung, im Hintergrund Aussichtsfensterwand | Hall principal | Main hall

Photos: F. Engesser, Zürich

auf 5 Millionen 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 Millionen Franken, die durch eine Hypothek sichergestellt werden.

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

Ingenieure: *Schubert & Schwarzenbach*, Zürich, für die Fundation, und Dr. *G. Kruck*, Zürich, für den Hochbau, sowie Ing. *W. Stadelmann*, St. Gallen, für das Aluminium-Vordach. Örtliche Bauleitung: *K. Wyniger*, Architekt, Zürich.

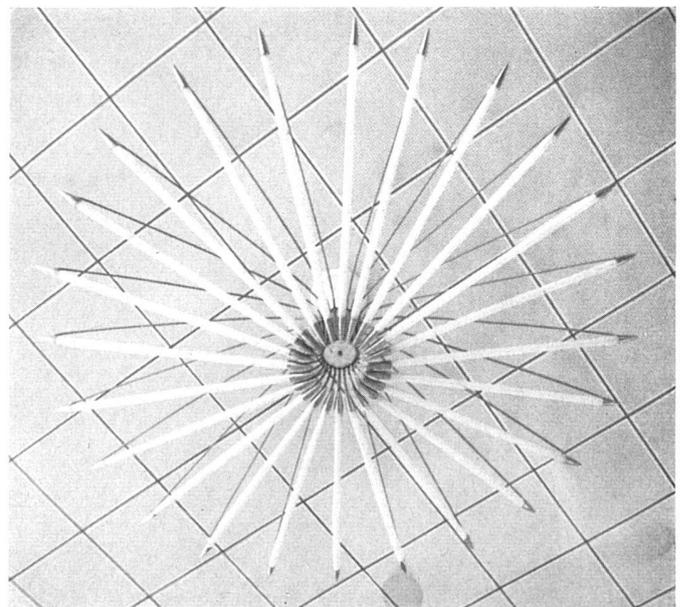
(Nach: Schweiz. Bauzeitung, Nr. 35, 1953)

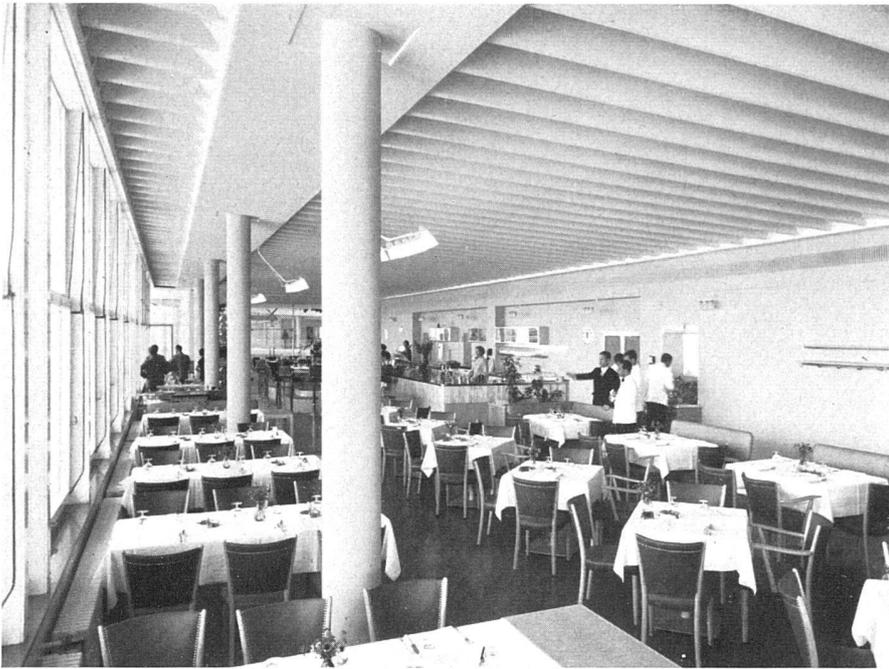
Glasdecke der Haupthalle | Détail du lanterneau du hall principal | Detail of glazed ceiling of main hall

Photos: Vicariot, Paris



Deckenlampe aus Leuchtstoffröhren | Lustre composé de tubes fluorescents | Lighting fixture made of fluorescent tubes

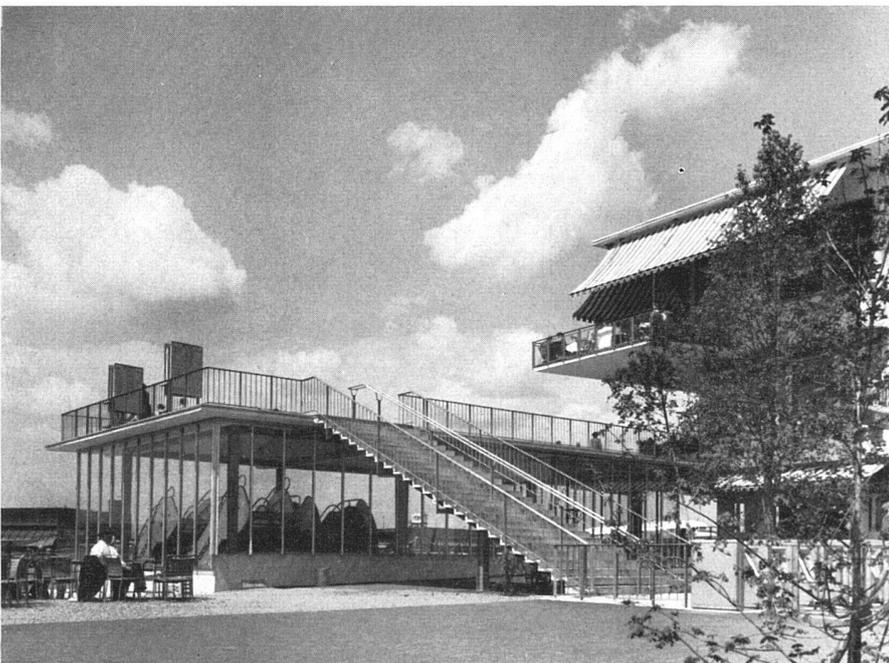




*Flughafenrestaurant im zweiten Ober-  
geschoß | Le restaurant du second  
étage | Main restaurant*

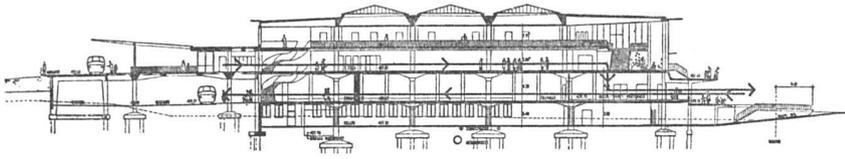


*Restaurant mit Terrassenausgang |  
Restaurant et accès à la terrasse |  
Exit to the restaurant terrace*



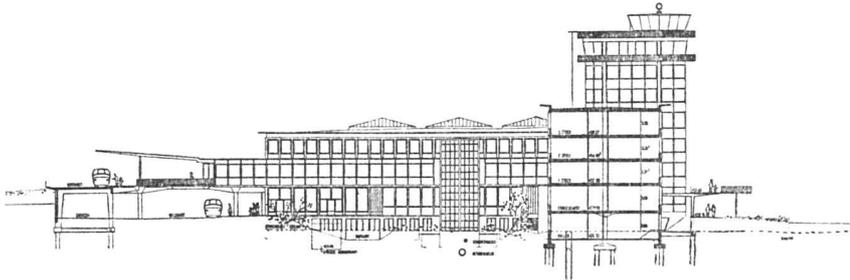
*Treppenaufgang zur Zuschauerter-  
rasse | Accès à la terrasse des visi-  
teurs | Access to the visitors' terrace*

*Photos: F. Engesser, Zürich*



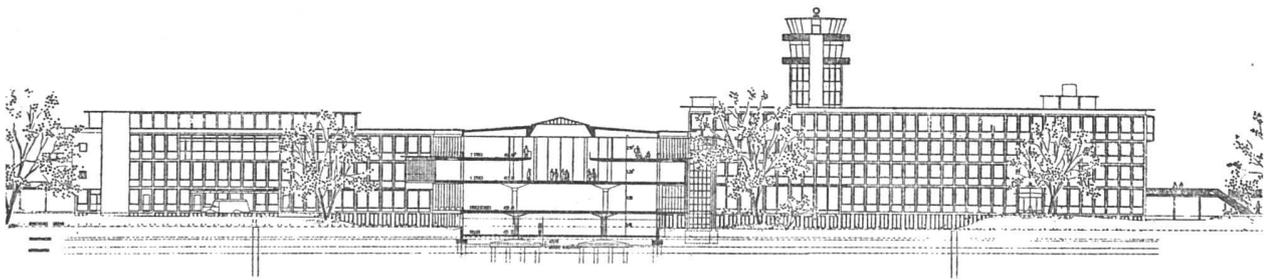
*Längsschnitt Passagierhallen 1:1000; oben Abfliegende, unten Ankommende | Coupe longitudinale des halls des passagers, départs et arrivées | Cross-section of passengers' halls, departures and arrivals*

*Querschnitt Verwaltungstrakt 1:1000 | Coupe de l'aile de l'administration | Cross-section of administration wing*

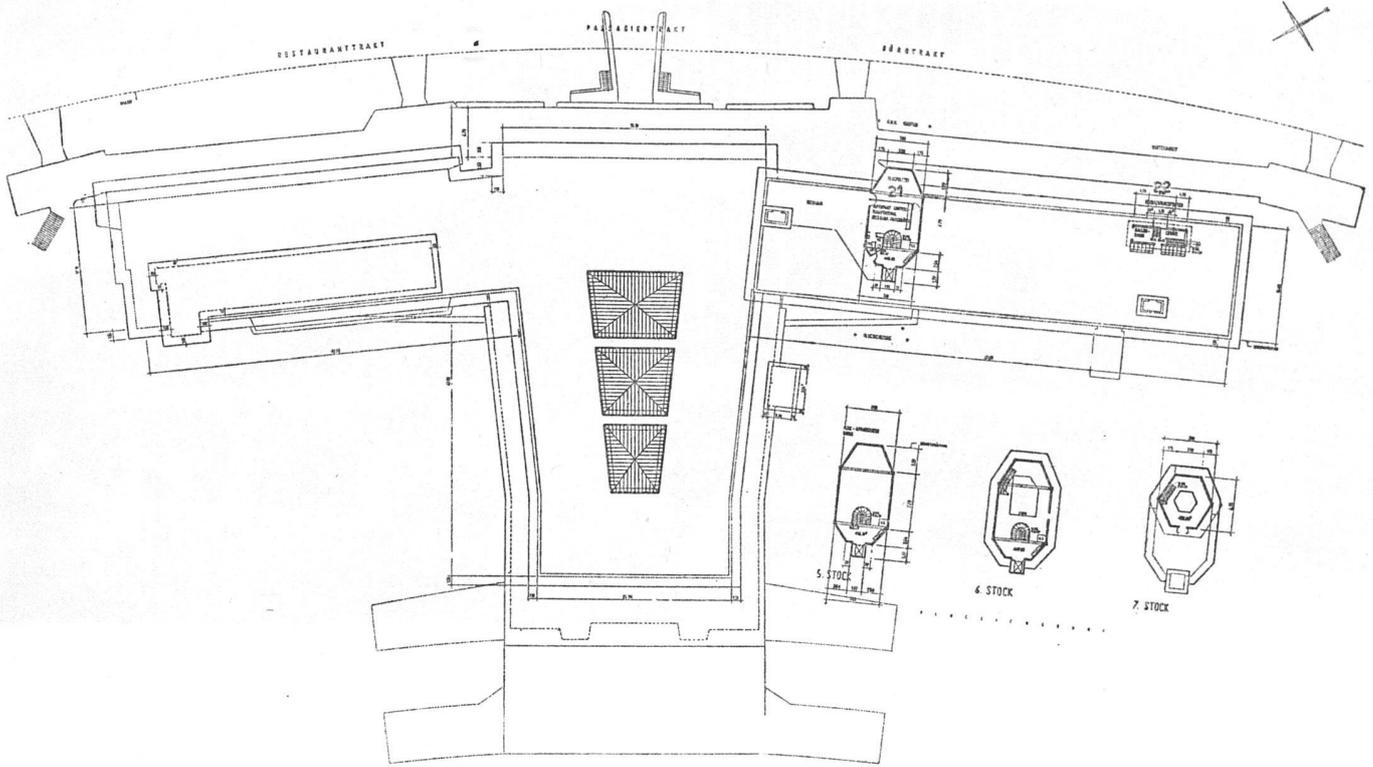


## Der Flughafen Kloten-Zürich

*L'aéroport de Kloten-Zurich | The airport of Kloten-Zurich*



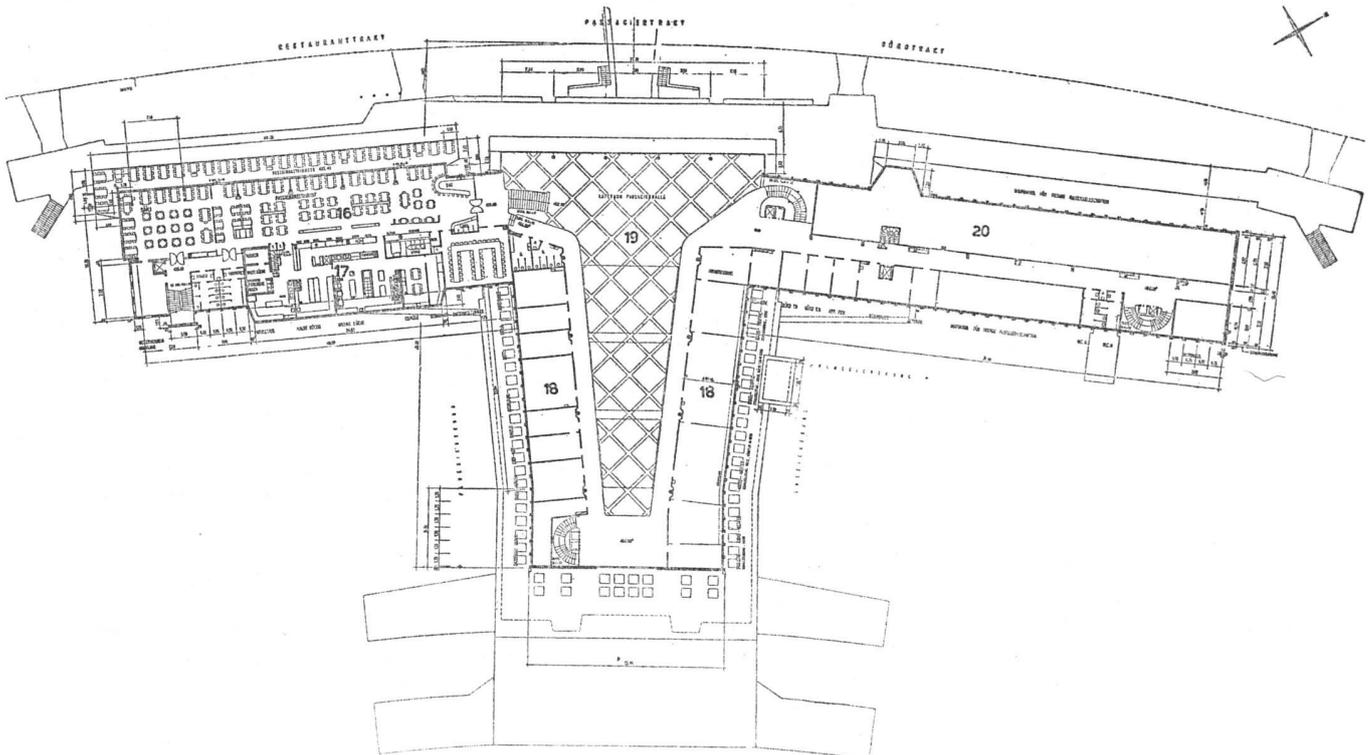
*Querschnitt Passagierhallen und Rückfassade Hauptgebäude 1:1000 | Coupe des halls des passagers et façade est | Cross-section of passengers' halls and east elevation*

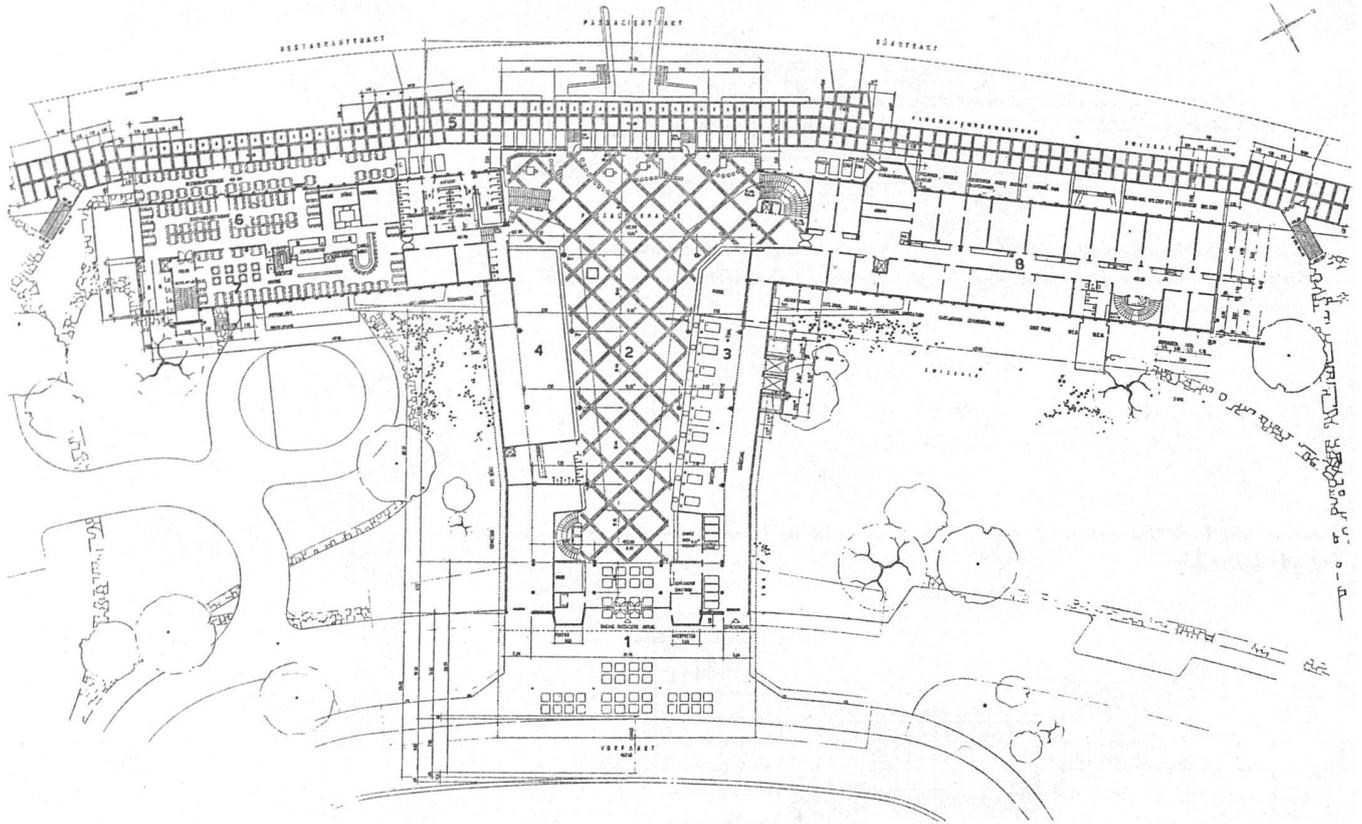


*Dachaufsicht und viertes bis siebentes Obergeschoß 1:1000 | Toits et 4<sup>e</sup> à 7<sup>e</sup> étages | Fourth to seventh floor*

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| 16 Passagierrestaurant  | 20 Verwaltung                           |
| 17 Küche                | 21 Aufenthaltsraum Kontrollturmpersonal |
| 18 Verwaltung           | 22 Beobachtungsposten                   |
| 19 Luftraum große Halle |   |

*Zweites Obergeschoß 1:1000 | Second étage | Second floor*

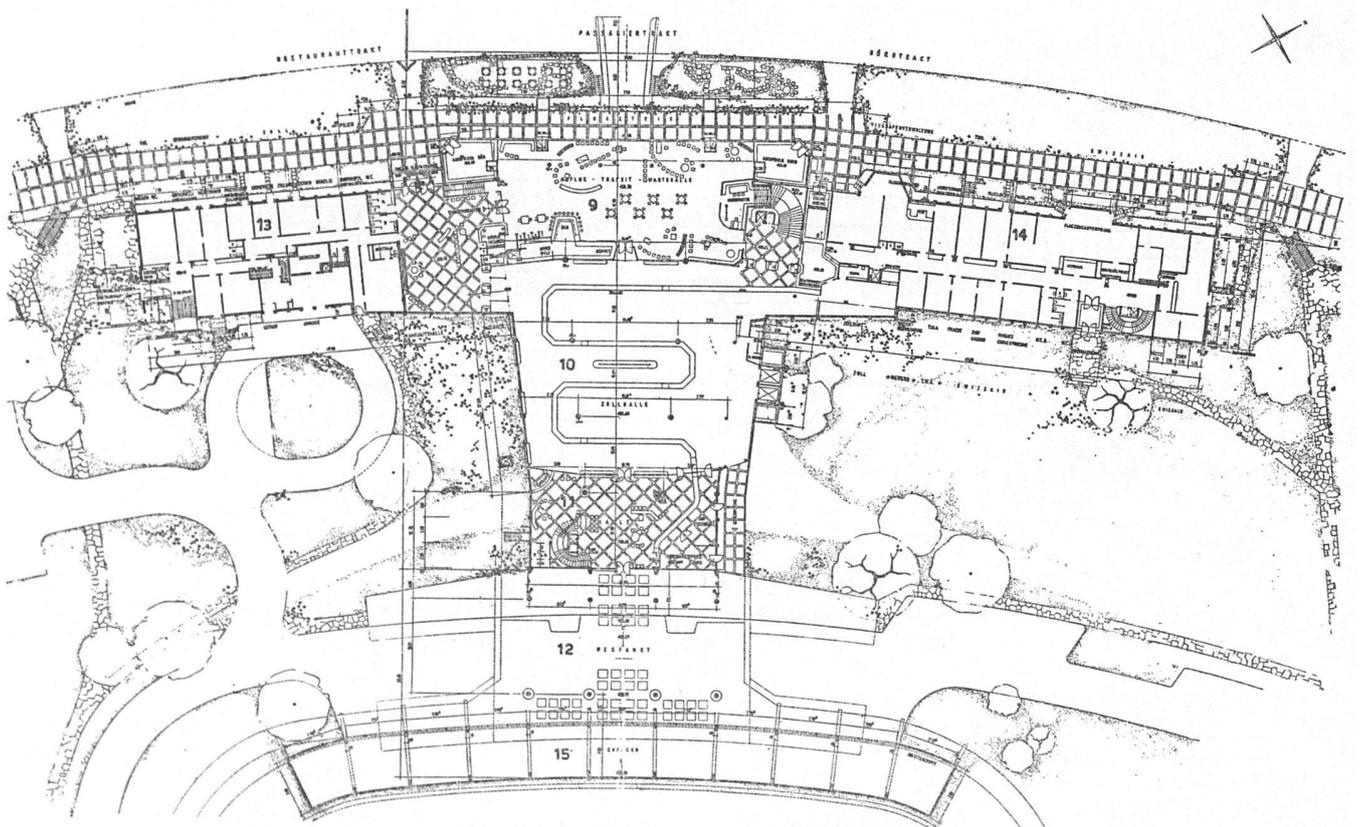


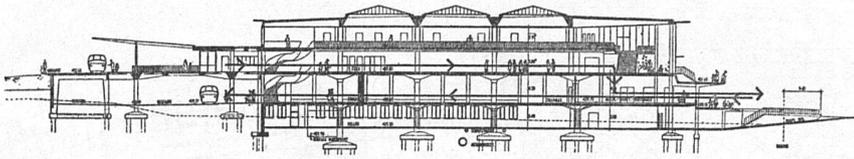


Erstes Obergeschoß 1:1000 | 1<sup>er</sup> étage, avec hall des départs | Upper floor with departure hall

- |                              |                                 |                                    |
|------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|
| 1 Eingang                    | 6 Zuschauerrestaurant           | 11 Besucherwartehalle              |
| 2 Halle der Abflugpassagiere | 7 Angestelltenkantine           | 12 Gedeckte Busvorfahrt            |
| 3 Abfertigung                | 8 Verwaltung                    | 13 Zollvorstand, Polizei, Arzt     |
| 4 Läden                      | 9 Abflug- und Transitwartehalle | 14 Verwaltung, Flugzeugabfertigung |
| 5 Zuschauerterrasse          | 10 Zollabfertigung              | 15 Garagen                         |

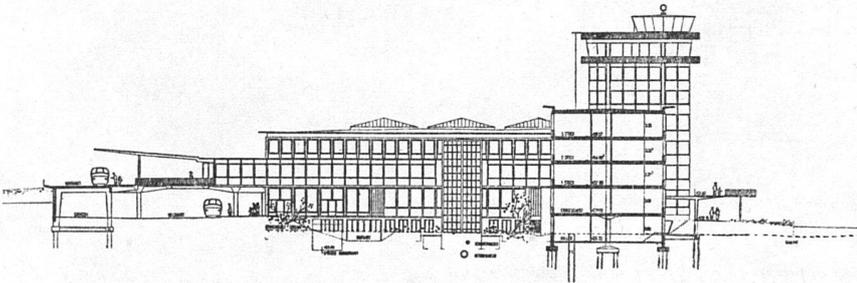
Erdgeschoß 1:1000 | Rez-de-chaussée, arrivées, transit, douane | Ground floor plan, arrivals, transit, clearance





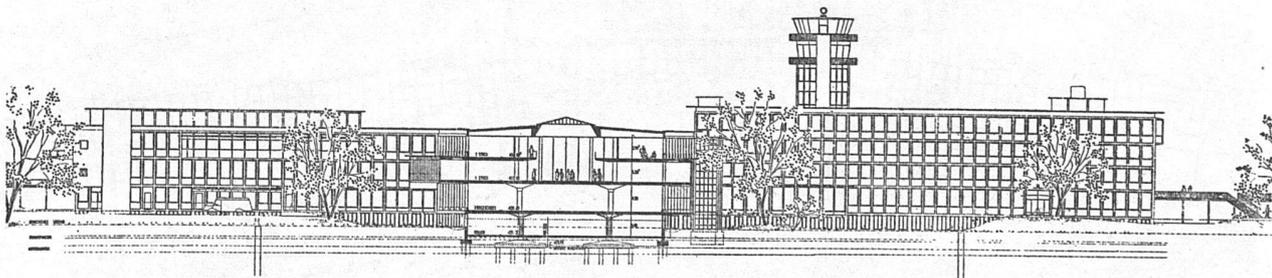
*Längsschnitt Passagierhallen 1:1000; oben Abfliegende, unten Ankommende | Coupe longitudinale des halls des passagers, départs et arrivées | Cross-section of passengers' halls, departures and arrivals*

*Querschnitt Verwaltungstrakt 1:1000 | Coupe de l'aile de l'administration | Cross-section of administration wing*



## Der Flughafen Kloten-Zürich

*L'aéroport de Kloten-Zurich | The airport of Kloten-Zurich*



*Querschnitt Passagierhallen und Rückfassade Hauptgebäude 1:1000 | Coupe des halls des passagers et façade est | Cross-section of passengers' halls and east elevation*

Leere Seite  
Blank page  
Page vide