

Zeitschrift: Cementbulletin
Herausgeber: Technische Forschung und Beratung für Zement und Beton (TFB AG)
Band: 18-19 (1950-1951)
Heft: 10

Artikel: Der Flugbahnhof Genf-Cointrin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-153267>

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: 24.04.2025

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

CEMENTBULLETIN

OKTOBER 1950

JAHRGANG 18

NUMMER 10

Der Flughafenof Genf-Cointrin

Bahnhöfe sind Zweckbauten, die einer bestimmten Aufgabe genügen müssen. Ihre einmal gefundene Grundkonzeption bleibt lange bestehen. Zu den Gebäuden dieser Art gehören auch die Flughäfen. Eine feste Tradition hat sich aber noch nicht deutlich herausgebildet. Jeder neue Bau trägt dazu bei, einer idealen Lösung näherzukommen, die der konstruktiven Phantasie des Architekten gewisse Richtlinien gibt, ohne sie aber einzuengen — abgesehen von den örtlichen Gegebenheiten, die bei jeder Anlage mit zu berücksichtigen sind. Das gilt auch für den Flughafenof Genf-Cointrin.

Das Projekt (von J. Camoletti und J. Ellenberger) geht auf verschiedene Vorprojekte zurück und musste in der Folge den ständig wachsenden Anforderungen und den sich ändernden finanziellen Möglichkeiten angepasst werden. Heute ist die von den Projektverfassern ausgeführte Anlage, die sich vergrößern lässt, schon von den verschiedensten Diensten in Anspruch genommen.

Das mit Kupfer gedeckte, in der Länge nahezu 250 Meter messende Gebäude hat ein Gerippe aus armiertem Beton und ist aus Nützlichkeitsgründen einfach gehalten; seine Aus-, Zu- und Wandelgänge vermögen aber jeden Verkehr zu bewältigen und reibungslos den verschiedenen Abteilungen zuzuführen.



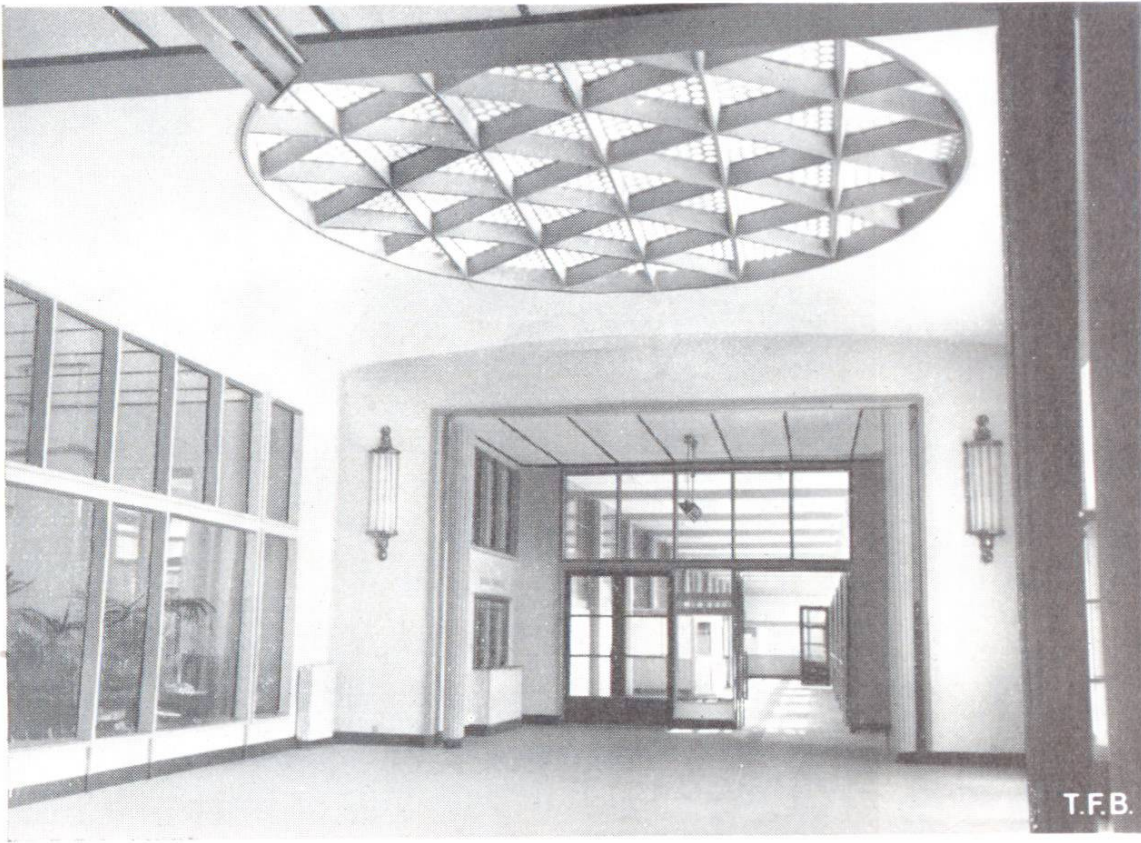
Die Haupthalle (12 m × 20 m) ist in der Mittelpartie offen, um sowohl der Helle Zutritt zu gewähren, als auch den lastenden Eindruck einer zu grossen kompakten Decke zu beheben. Die Balustraden der dabei sichtbar gewordenen beiden Stockwerke sind — nach Gesichtspunkten der Dekoration — mit Fluoreszenzröhren versehen. Die übrige Beleuchtung besteht aus kleinen Glühlampen mit senkrechtem, zylindrischem Schirm, der ein leichtes Auswechseln der Birnen ermöglicht und jede lästige Reinigung unnötig macht



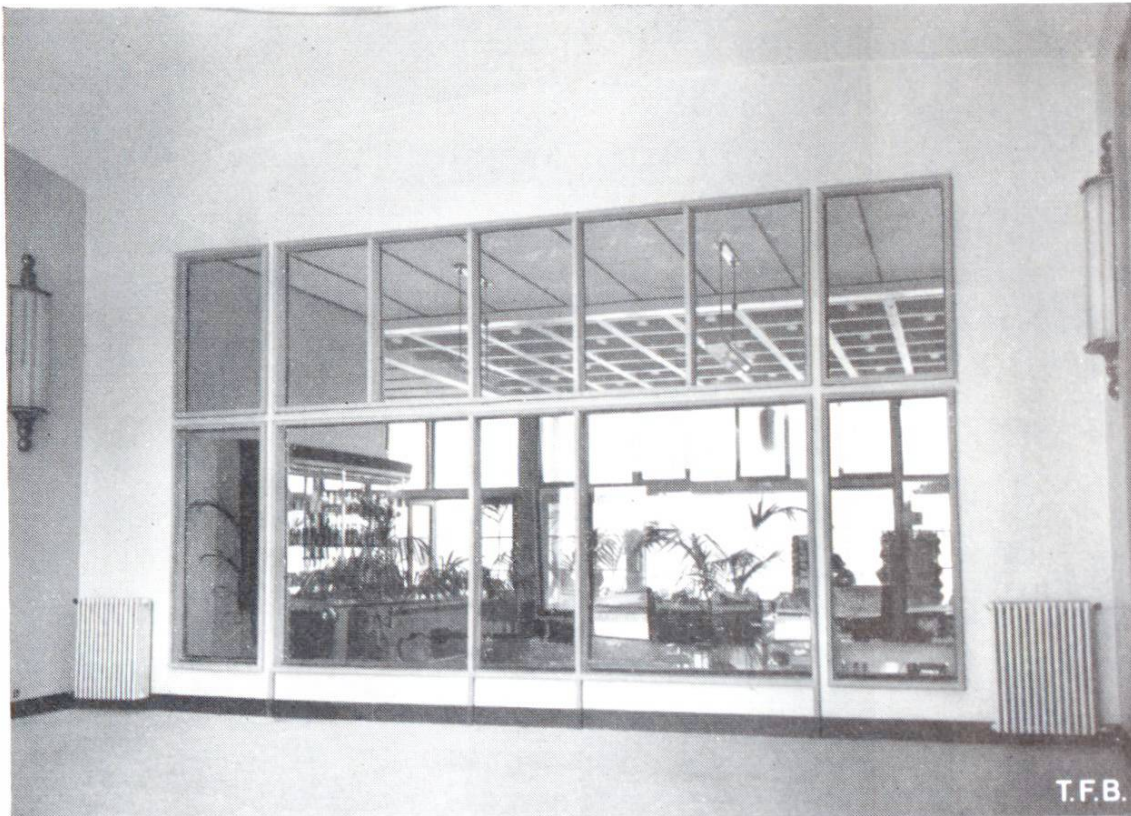
Die grosse Wandelhalle des Mittelteiles (66 m × 6 m) verbindet die beiden Abteilungen „Départ Suisse“ und „Départ Etranger“. Das Tageslicht hat freien Zutritt. Die Deckenbeleuchtung ist so angebracht, dass sich ein harmonisches Zusammenspiel ergibt



Eine der zu den oberen Stockwerken führenden Treppen, die sich an den beiden Enden des Hauptgebäudes befinden. Der armierte Beton gestattet, Leichtigkeit und Solidität aufs beste zu vereinen. Die Stufen bestehen aus Granit; das Geländer ist aus Bronze



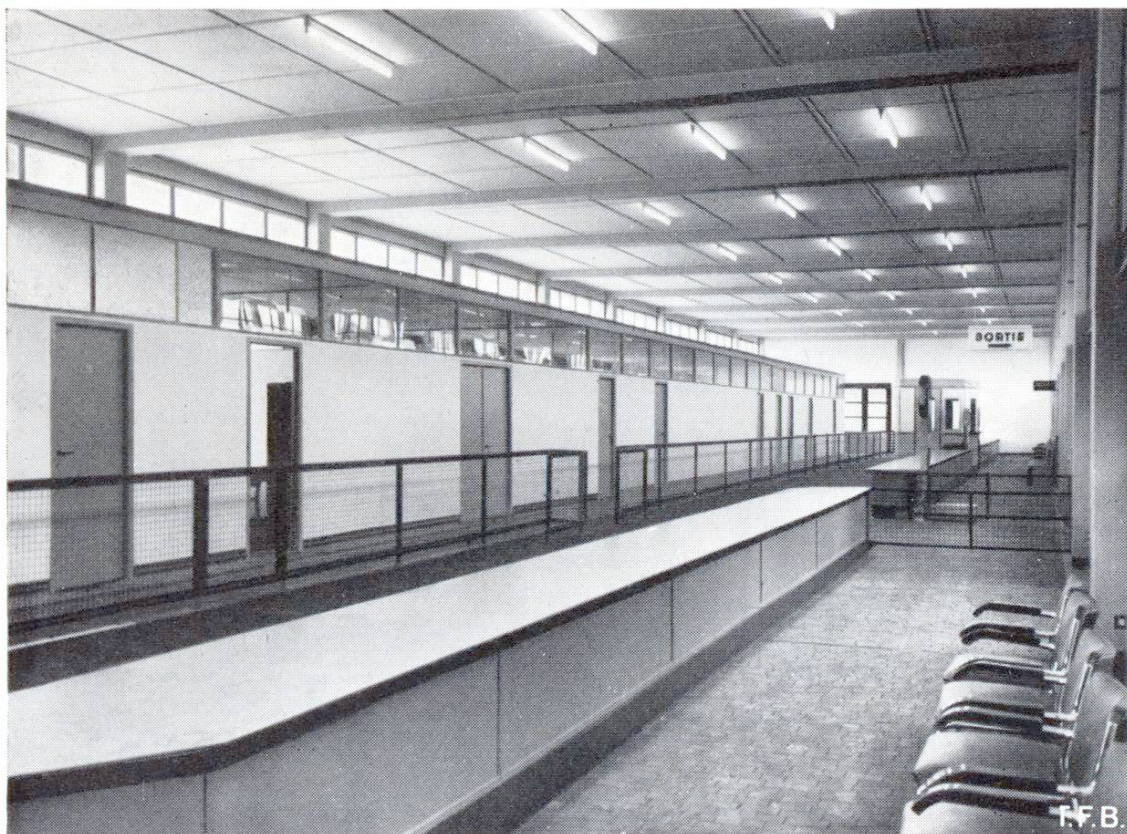
Blick in die Halle „Départ Etranger“ (10 m × 10 m). Im Hintergrund befindet sich der Zoll, links vorn die Transit-Buffer-Bar. Die Mitte der Decke trägt ein Masswerk aus Glasbeton



Hinter grossen Fenstern befindet sich die Transit-Buffer-Bar, die für jene Reisenden bestimmt ist, die, ohne den Zoll zu passieren, ihre Anschlüsse abwarten. Von hier aus öffnet sich die weite Sicht auf Piste und Berge



Die beiden Eingänge zu den Hallen „Départ Etranger“ (im Vordergrund) und „Départ Suisse“ (im Hintergrund) flankieren das Hauptgebäude, wo sich über dem Verbindungsgang im 1. und 2. Stock die Bureaux befinden



Die 64 Meter lange Halle der Zollabfertigung ist auf das einfachste eingeteilt: auf der einen Seite werden die Ankommenden, auf der andern Seite die Abreisenden kontrolliert, und zwar so, dass die Gepäckstücke parallel mit den Passagieren vorrücken

6 Die gesamte Betonkonstruktion dieses Flughafens ist auf das äusserste kalkuliert, was dessen beschwingte Eleganz erklärt; zugleich wiederholt sich im einzelnen der Stil des Ganzen, wie es u. a. die kannelierten Säulen zeigen.

Zu jeder weitem Auskunft steht zur Verfügung die

TECHNISCHE FORSCHUNGS- UND BERATUNGSSTELLE DER E. G. PORTLAND
WILDEGG, Telephon (064) 8 43 71