

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 101/102 (1933)
Heft: 12

Artikel: Die architektonische Durchbildung der Bauten: ... Kündig & Oetiker, Architekten, Zürich, ... Hochbauamt des Kantons Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83056>

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: 17.11.2024

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

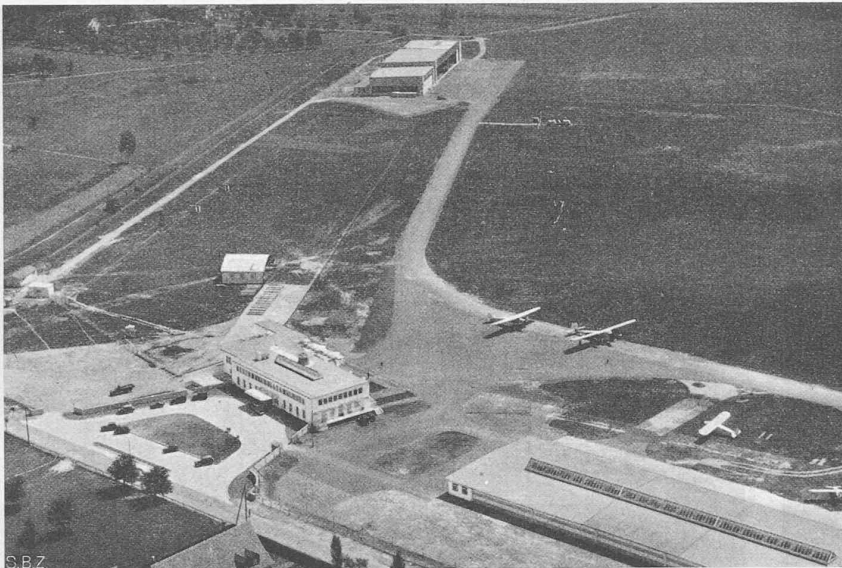


Abb. 5. Gesamtbild der Neubauten aus NW, vorn rechts der Sportflugzeughangar.

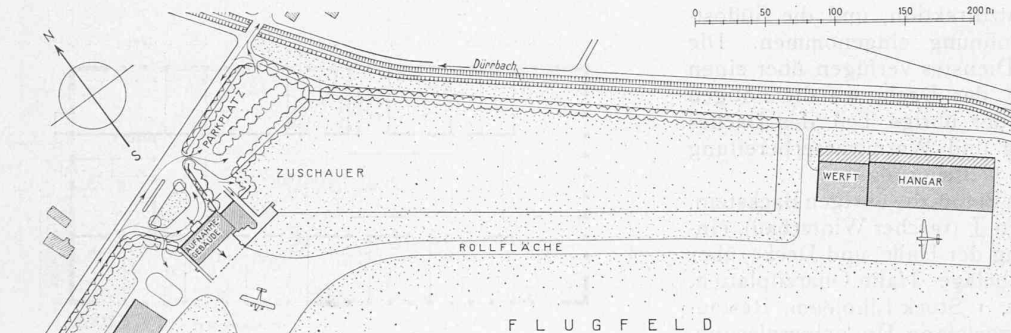


Abb. 4. Lageplan der Neubauten des Verkehrsflugplatzes, Masstab 1 : 5000.

rieren. Die verschiedenen Düsen der Geschwindigkeitsmesser, des künstlichen Horizont usw. können auch vereisen, sodass die Messungen unbrauchbar werden.

Lässt uns das Isobarenbild im Zweifel ob Gewitter entstehen können, so geben uns Strömungskarte und „Tempkarte“ meist Aufschluss. Wenn in den untersten 2000 bis 4000 m grosse Feuchtigkeit herrscht und wenn in diesen Höhen die Strömungen konvergent sind, so sind Gewitterbildungen wesentlich erleichtert. „Tempkarte“, sowie Strömungskarte sind also nicht nur meteorologisch, sondern auch flugtechnisch von grosser Bedeutung. Besteht eine ausgeprägte Gewitterfront, so wird eine Spezialkarte gezeichnet, die über Zugrichtung, Geschwindigkeit und Intensität der Gewitter Aufschluss gibt.

Die Deutsche Zentrale für Flugwetterdienst übermittelt jeden Morgen eine Uebersicht über die Bewegung der Luftkörper (Polar-, Aequatorial-, maritime Luftmassen usw.), Abgleit- und Aufgleitflächen usw. über Deutschland. Diese technischen Berichte benützen wir zur Ergänzung unserer eigenen Ansichten.

Anhand der um 14.00 h gezeichneten Druck- und Wolkenkarte bestätigt, ergänzt oder korrigiert der Meteorologe seine am Morgen aufgestellte Prognose. Je nach der Verteilung der Hoch- und Tiefdruckgebiete kann man eine Vorhersage für einige Tage aufstellen, oder aber es können nur ganz kurzfristige Prognosen gegeben werden.

Für jeden flugplanmässigen Start erhält die Wetterwarte Meldungen einiger Streckenmeldestellen. Diese wer-

den gleichzeitig mit den vorhandenen Höhenwindmessungen der Strecke in einen Wetterzettel eingetragen, der vom Piloten abgeholt wird. Könnten (wegen tiefen Wolken oder Regen usw.) keine Windmessungen ausgeführt werden, so wäre es möglich, die vorliegenden Bergwinde einzutragen. Richtung und Stärke der Bergwinde entsprechen nicht ganz den Strömungsverhältnissen der freien Atmosphäre. Weil sich das Wetter oft sehr rasch entwickelt, und das Flugzeug die Beobachtungsstationen gewöhnlich erst einige Stunden später überfliegt, wird der Pilot nicht mehr die mitgeteilten Wetterangaben der Hilfsstationen antreffen und deswegen wird jeder Wetterzettel mit einer Streckenberatung und -Vorhersage versehen. Eine Besprechung zwischen Meteorologen und Piloten ergänzt die schriftlichen Angaben. Je nach der Witterung wird man eventuell der normalen Flugstrecke einen Umweg vorziehen.

Es kommt immer häufiger vor, dass Privat-Flieger unerwartet fragen wie das Wetter sei auf dem Weg nach London, Prag, Wien, Mailand, Berlin, kurz nach allen Richtungen. Die vorhandenen Wetterkarten und die vielen vorliegenden Streckenmeldungen erleichtern es dem Meteorologen sehr, eine rasche Vorhersage für die betreffenden Strecken aufzustellen.

kraft der Flügel abnimmt. Durch Vereisung kann der Propeller unsymmetrisch werden; wenn z. B. nur ein Flügel schwerer wird und sein Profil ändert, wird der Propeller unrichtig arbeiten und vibrieren.

Die architektonische Durchbildung der Bauten.

Aufnahmegebäude, Werft und Sportflugzeughangar: KÜNDIG & OETIKER, Architekten, Zürich.

Hangar und Umgebungsarbeiten: HOCHBAUAMT DES KANTONS ZÜRICH.

Das Aufnahmegebäude (Abb. 7 bis 16).

Die Funktionen des Aufnahmegebäudes entsprechen denen eines Bahnhofs: Uebergang der Reisenden und Waren vom Strassen- zum Luftverkehr. Die hierfür nötigen Räume, vor allem durch die schweizerische Fluggesellschaft „Swissair“ belegt, sind im Grundriss Abb. 8 bezeichnet: während die Passagierräume möglichst zentral angeordnet sind, liegen Gepäck- und Zollabfertigung am Rand, wo sie von aussen durch die Anfahrrampe direkt bedient werden können. Die Räume für den Startdienst sowohl der Flugplatzdirektion als auch der Swissair und das Startbureau der Flugplatzdirektion sind durch eine besondere Wendeltreppe mit den darüber liegenden Bureau-Räumlichkeiten, sowie mit dem Aufbau über dem Dache verbunden.

Abseits von den eigentlichen Verkehrs- und Abfertigungsräumen, doch gleichzeitig leicht zugänglich, ist das Restaurant angeordnet. Die Staffelung seines Grundrisses soll möglichst allen Plätzen gute Sicht nach dem Flugplatz bieten; die Rücksicht auf Beobachtung der Flieger in der Luft hat auch dazu geführt, das Terrassendach (Abb. 14) schmal zu halten. Buffetanlagen und Küche sind sorgfältig studiert, damit bei Stossbetrieb eine rasche Abfertigung möglich ist. Die Küche ist elektrisch, es sind keinerlei Hilfskochstellen anderer Art vorhanden. Die Grösse des Restaurants ist aber bewusst nicht auf die allergrössten Veranstaltungen, Flugmeetings u. dergl. berechnet, weil bei solchen Veranstaltungen zahlreiche fliegende Buffets errichtet werden; auch wäre die Finanzierung eines ganz grossen Restaurants unmöglich gewesen.

Im ersten Geschoss (Abb. 10) ist hauptsächlich die Swissair untergebracht, anschliessend an deren Bureau-

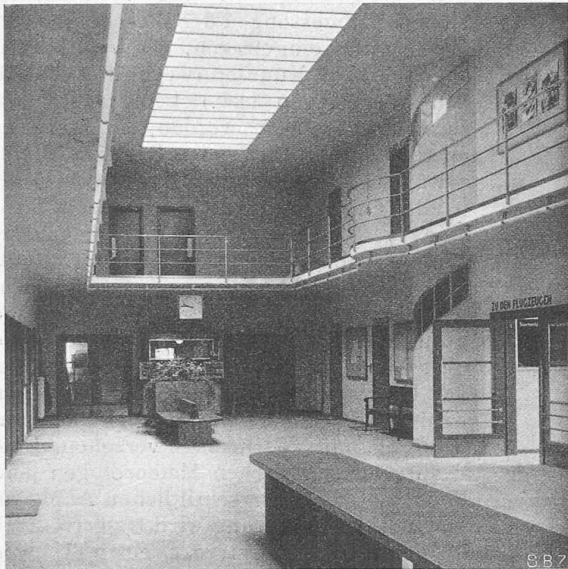


Abb. 12. Halle im Aufnahmegebäude, Flugplatzseite mit Wendeltreppe.

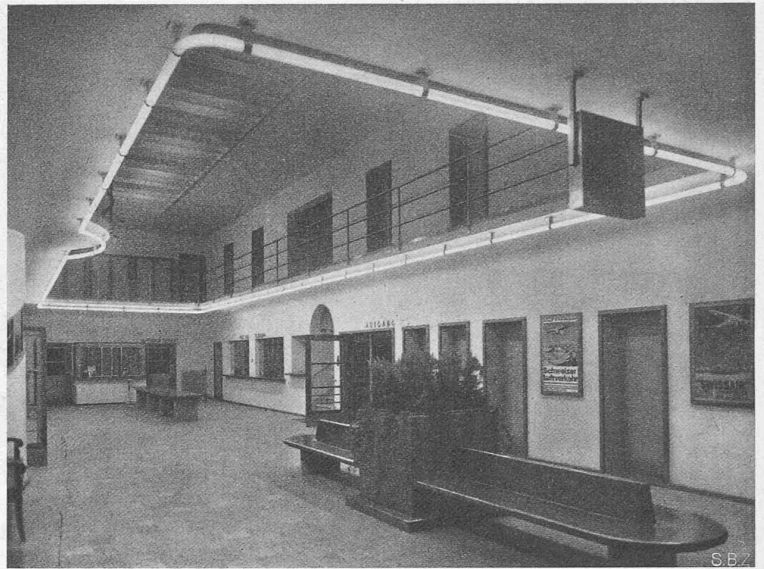


Abb. 13. Strassenseite der Halle bei künstlicher Beleuchtung (Osram-Linestra-Lichtband).

räume folgen jene der Flugplatzdirection, und die Südost-ecke wird von der Abwartwohnung eingenommen. Die Zimmer des meteorologischen Dienstes verfügen über einen eigenen direkten Ausgang auf das Dach, wo die nötigen Instrumente aufgestellt sind; der übrige Teil des Daches ist nicht begehbar. — Heizung und Warmwasserbereitung für das ganze Gebäude haben Oelfeuerung.

Ausführung: Kellermauern Beton, die übrigen Backstein, Decken Beton zwischen eisernen I (rascher Winterbau), einzelne Teile (z. B. Galerieumgang der Halle und Decke über Restaurant) Eisenbeton. Bodenbeläge: Halle Quarzitplatten, Bureaux Parterre Eichenparkett, 1. Stock Linoleum, Restaurant Gummi. Fenster im allgemeinen Doppelverglasung, im Restaurant Spiegelglas-Schiebefenster. Die Wände sind im Restaurant aus Birkenholz-Sperrplatten, in der Halle getüncht in den Zürcher Farben Weiss und Blau.

Durch diese Differenzierung im Ausbau der Publikums-Haupträume ist eine vorzügliche Kontrastwirkung erreicht: in der Halle, wie auch schon im Aeussern bei der Strassenzufahrt, kurz im Bereich des Verkehrs, der Arbeit, der Konzentration herrscht eine technisch-sachliche Haltung vor, die gerade durch die hellen Farbtöne mit den blauen Akzenten einen unvergleichlich frischen und zugleich bestimmten Ausdruck gewinnt, während das warmbraune und leuchtend gemaserte Holz im Restaurant Entspannung, Ruhe und Behaglichkeit ausströmt. Der blau-weiße Akkord, der im Aufnahmegebäude anklingt, kommt in allen andern Bauten ebenso klar zum Widerhall: Hangar, Werft und Sportfliegergeschuppen sind in breiten, horizontalen Bändern blau-weiß gestreift (Abb. 5, 18, 22). Diese kraftvolle Einheitlichkeit rings um den Zivilflugplatz fasst das aus einem Guss geschaffene Werk straff zusammen und lässt es auf den grünen Feldern ausgezeichnet zur Geltung kommen.

Hangar und Werft (Abb. 6 u. 21 bis 27 Seite 147/149).

Der „Hangar“ ist im Gegensatz zu den übrigen Gebäuden, die die Flugplatzgenossenschaft errichtet hat, vom Kanton Zürich unter Leitung seines Hochbauamtes ausgeführt worden. Der Hangar dient der blossen Unterbringung der Flugzeuge und ist deshalb nicht heizbar. Er hat 40 m weite und 7 m hohe, vom eidg. Luftamt vorgeschriebene Toröffnungen zur Einfahrt auch grosser ausländischer Flugzeugtypen. Die kleinere „Werft“ wird für Reparaturen und Unterhalt ihrer Flugzeugflotte durch die in Dübendorf beheimatete Gesellschaft „Swissair“ in Anspruch genommen; die Toröffnungen der Werft sind den Flugzeugtypen angepasst, die voraussichtlich für den schweizerischen Luftverkehr in Betracht kommen und erreichen eine Breite von 30 m bei einer Höhe von 6 m. Durch

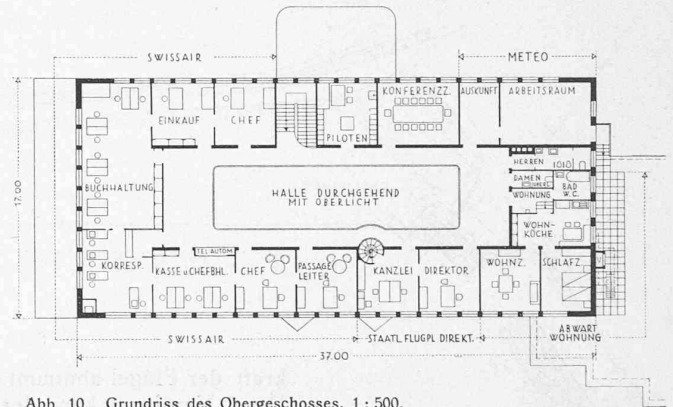


Abb. 10. Grundriss des Obergeschosses, 1 : 500.

verschiedene Einbauten sind Reparaturen aller Art möglich, so auch das Bespritzen (Anstrich) der Flugzeuge. Die Tankanlagen für Oel und Benzin fassen in vier Einzelbehältern 110 m³.

Längs Hangar und Werft sind in einem Anbau die Werkstätten, Magazine usw. untergebracht, worüber die Legende zu Abb. 21 Auskunft gibt. Werft und Werkstätten werden durch eine Oelheizung geheizt und zwar sind für die Werfthalle Ventilatoren für Luftheizung eingebaut, die im Sommer auch zu Ventilationszwecken gebraucht werden können.

Ausführung: Sowohl Werft als auch Hangar sind in Eisenkonstruktion erstellt. Die Wände bestehen beim Hangar

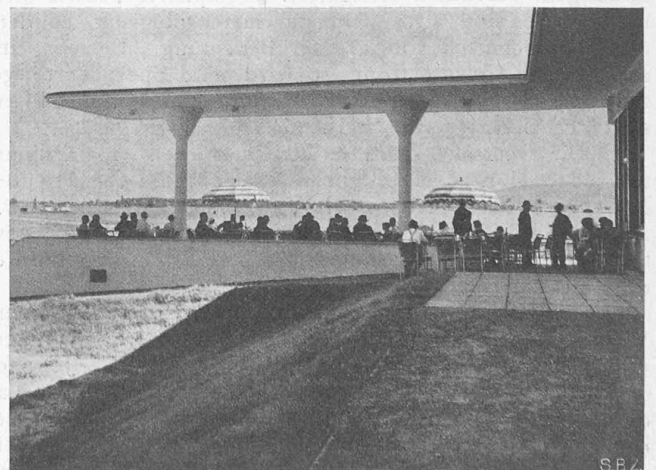


Abb. 14. Teilweise überdeckte Terrasse am Restaurant, Blick gegen Flugplatz.

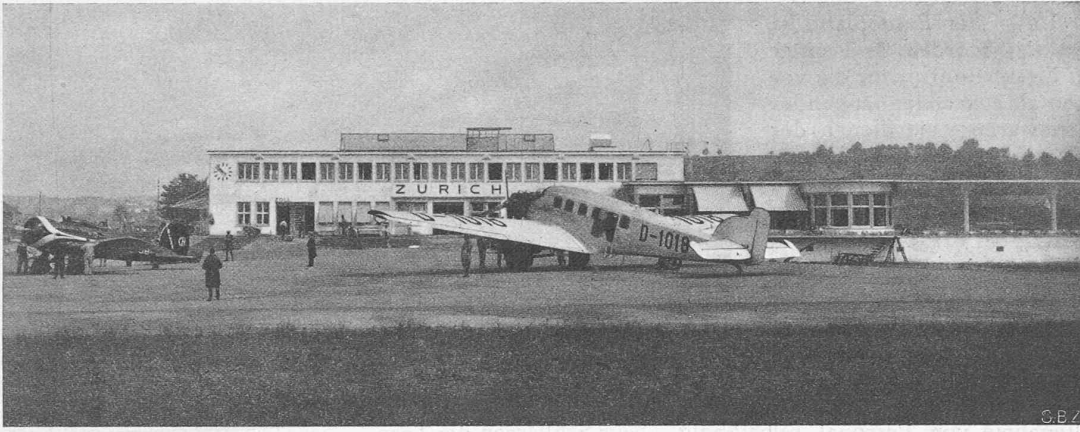


Abb. 11. Hauptansicht des Aufnahmegebäudes; auf dem Dach Oberlicht der Halle, davor Ausguckkabine, rechts Meteorologie.

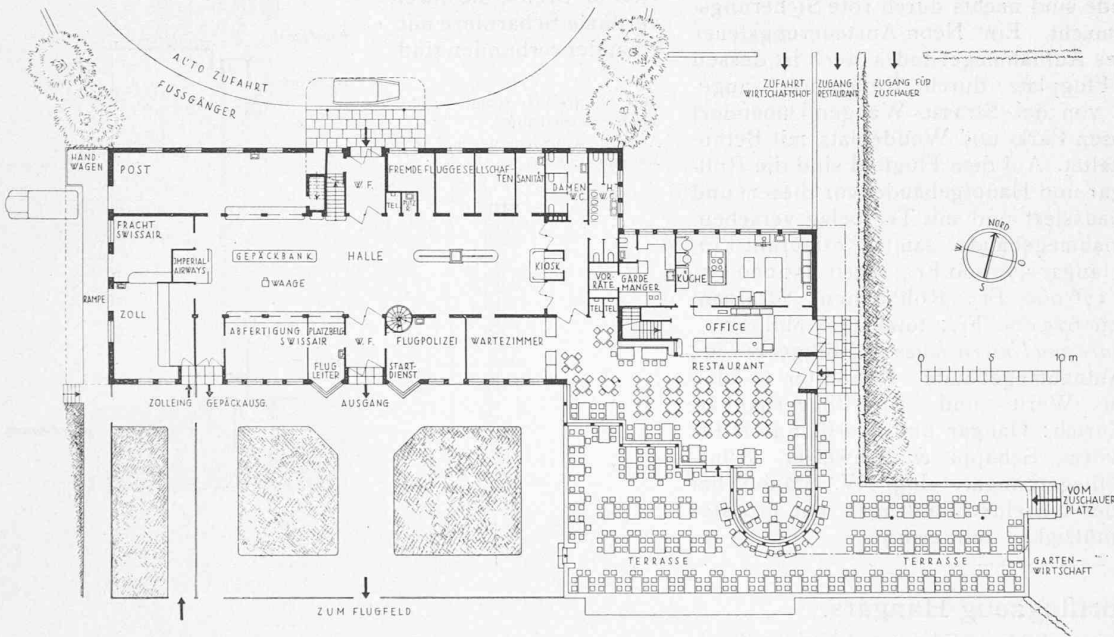
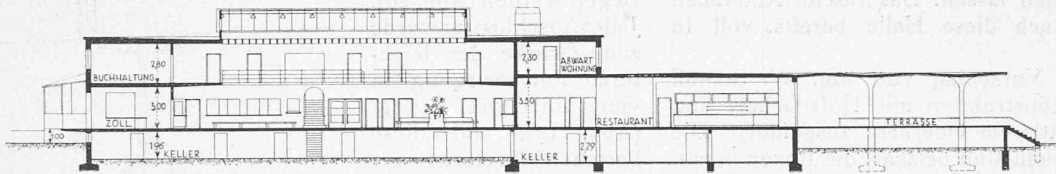


Abb. 8 u. 9. Erdgeschossgrundriss und Längsschnitt des Aufnahmegebäudes, Masstab 1 : 500.

aus einer Bimsplatten-Verkleidung, die an den Eisenständern befestigt ist. Bei der Werft dagegen wurde Backstein-Ausmauerung gewählt, weil gegen Bimsplatten Bedenken wegen Rissgefahr entstanden waren. Decke: Holzgebälk auf Eisenträgern, über Holzgebälk Bretterschalung und Pappdach, unter Holzgebälk Schilfbretter-Decke zur Verbesserung der Isolierung und zur Erhöhung der Feuersicherheit. Die Eisenkonstruktionen sind auf S. 147/150 beschrieben.

Auch für die Ausbildung des Hallenbodens konnte auf Grund der Erfahrungen im Hangar für die Werft eine bessere Lösung erzielt werden. Die obere Bodenschicht besteht nämlich aus Torf von rd. 1,5 m Mächtigkeit. Im Hangar war die ganze Torfschicht ausgegraben und durch Einfüllen von kiesigem Material ersetzt worden, dessen Oberfläche man chaussiert hat. In der Werft wurde die Torfschicht nicht entfernt. Deren Boden ist nach Vorschlag von Ingenieur J. Bolliger mit armierten Platten von rd. 5 x 5 m Grösse



Abb. 15. Restaurant von innen.

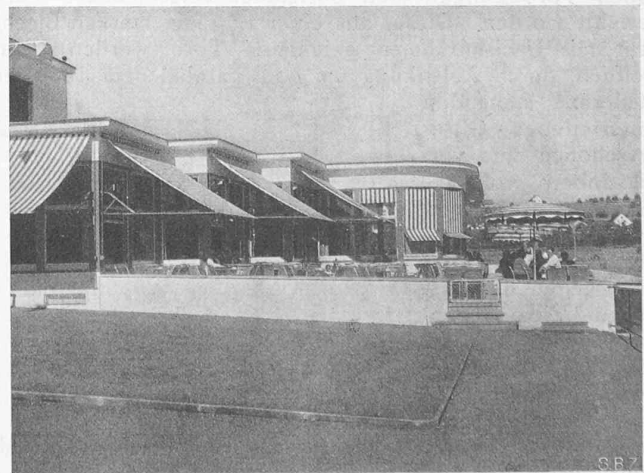


Abb. 16. Restaurant von aussen.

Architekten KÜNDIG & OETIKER, Zürich.

abgedeckt, deren Fugen verschränkt und mit Asphalt ausgegossen sind. Unter der Betonplatte ist eine Geröllschicht eingewalzt worden und unter allen Plattenfugen liegen Eisenbetonrippen, die vor dem Herstellen der Platten als zusammenhängendes Gerippe betoniert worden waren; sie dienen der Lastverteilung besonders im Fall schwerer Einzelasten auf Platten-Ecken. Diese Bodenkonstruktion, die sich im Betrieb gut bewährt hat, ist praktisch, hart, staubfrei und stellt sich trotzdem billiger als die erstbeschriebene.

Sportflugzeug-Hangar (Abb. 17 bis 20).

Diese Halle enthält zehn Boxen für je zwei Flugzeuge. Sie ist sowohl in der Grundrissanordnung wie in der Durchbildung der Einzelheiten (Schiebefalttore, s. unten) so eingerichtet, dass die Sportflieger ohne Zuhilfenahme von Personal selbständig ihre Apparate unterbringen können, und dass sich im Innern durch die wegnehmbaren Drahtgeflechte zwei Grössen von Boxen bereitstellen lassen. Das rasche Aufblühen der Sportfliegerei hat auch diese Halle bereits voll in Anspruch genommen.

Ausführung. Nach Vorschlag von Ing. W. Stäubli ist eine einfache Eisenkonstruktion mit Holz-Gebälk und -Dach (Abb. 19) mit mittlerem Oberlicht ausgeführt. Die Werkstätten und Garderoben sind heizbar, die Boxen nicht.

Allgemeines.

Sämtliche Gebäude sind nachts durch rote Sicherheitslampen kenntlich gemacht. Ein Neon-Ansteuerungsfeuer steht auf dem Dach des Aufnahmegebäudes, auch ist dessen Fassade gegen den Flugplatz durch Reflektoren angeleuchtet. Die Zufahrt von der Strasse Wangen-Dübendorf her ist zu einem grossen Park- und Wendeplatz mit Betonbelag (Abb. 5) ausgestaltet. Auf dem Flugfeld sind die Rollbahnen zwischen Hangar und Hauptgebäude, vor diesem und nach dem Startfeld chaussiert und mit Teerbelag versehen.

Baukosten. Aufnahmegebäude samt Restaurant-Einrichtung 534 000 Fr., Hangar 370 000 Fr., Werft 250 000 Fr., Sportfliegerschuppen 176 000 Fr., Rollbahnen, Strassen- und Umgebungsarbeiten 625 000 Fr.; total 1,96 Mill. Fr.

Beteiligte Ingenieure und Unternehmer: J. Bolliger & Cie., Zürich: Eisenbeton Aufnahmegebäude. P. Soutter & Cie., Zürich: Foundationen Wert und Sportfliegerhangar. Eisenbaugesellschaft Zürich: Hangar und Werft. Fabrik für Eisenkonstruktionen vorm. Schächli & Schweizer, Albisrieden-Zürich: Sportfliegerhangar. Ing. W. Stäubli hat auch an der Lösung der einzelnen Baufragen mit grösster Hingabe und Uneigennützigkeit mitgewirkt.

Die Tore des Sportflugzeug-Hangars.

Fabrik f. Eisenkonstruktionen vorm. Schächli & Schweizer, Albisrieden-Zürich.

Für den Abschluss der 15,50 m breiten und 3,20 m hohen Toröffnungen sind horizontal verschiebbare Tore gewählt worden. Diese, aus einer 1,75 mm starken Blechhaut mit U-Eisenrahmen gebildeten Tore werden beim Öffnen, durch Ablenkung um 90°, parallel dem in jeder Pfeileraxe stehenden Unterteilungs - Gitter verschoben und verschwinden vollständig hinter den 0,50 m breiten Torpfeilern. Zum Abschluss der Tore gegen die Pfeiler sind die anliegenden Torelemente als Eingangstüren ausgebildet. Dadurch, dass diese Türen mit ihren Enden nicht in die Führungsschienen eingreifen, können sie

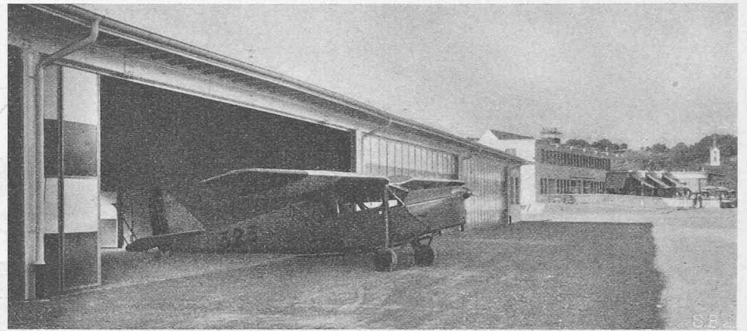


Abb. 18. Sportflugzeug-Hangar auf dem Flugplatz Dübendorf.

beim Schliessen der Tore an die Abschlusspfosten herangeklappt und verriegelt werden (Abb. 20). Jedes Abschlussstor wurde zum Zwecke der leichteren Fortbewegung in vier Einzeltore zerlegt (Abb. 17), und diese bestehen ihrerseits aus je vier Teilstücken von 1,00 m Breite, die durch vertikale Scharniere miteinander verbunden sind.

Abb. 19. (rechts) Schnitt 1 : 10 durch Schiebe-Falttor. Abb. 20. Grundriss davon, Masstab 1 : 30.

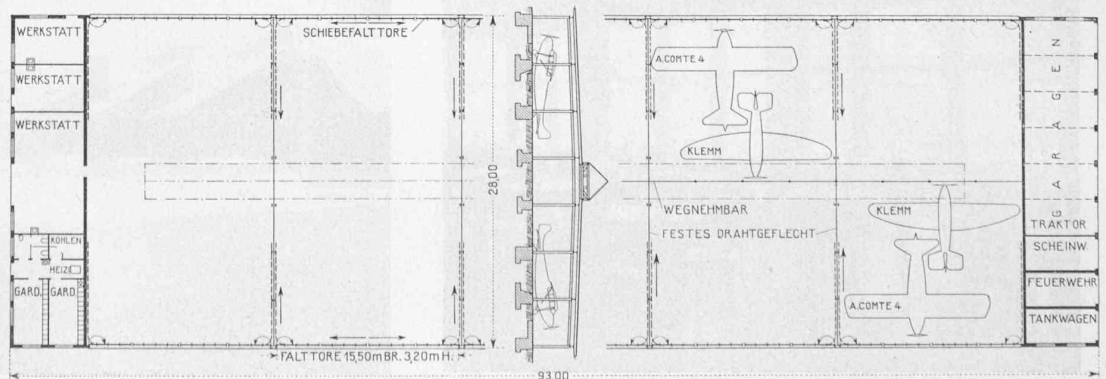
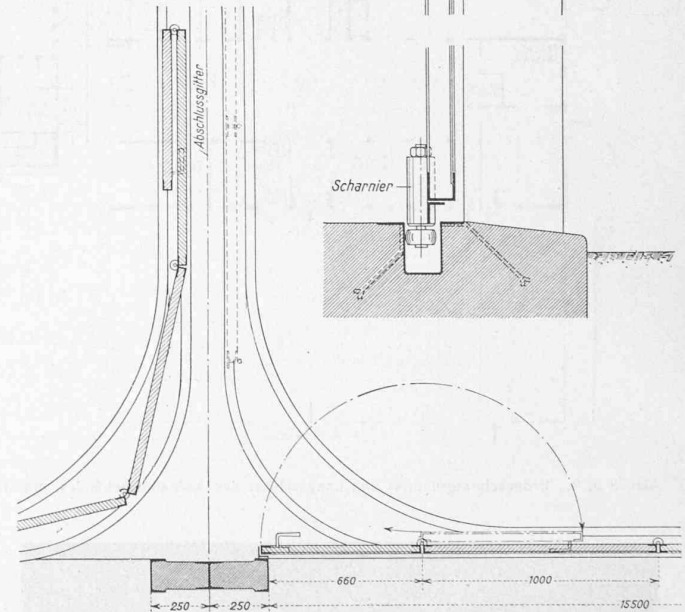
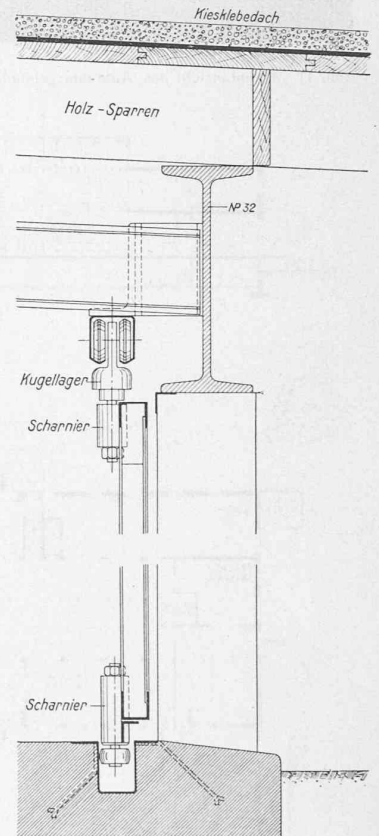


Abb. 17. Sportflugzeug-Hangar auf dem Flugplatz Zürich-Dübendorf. — Grundriss und Schnitt, Masstab 1 : 600.