

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **17 (1963)**

Heft 7: **Flugplatzbauten = Constructions d'aéroports = Air terminals**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



## Zu unserem Heft

Die ungeheure Entwicklung der letzten Jahre im Flugwesen veranlaßt ganz außerordentliche Vorkehrungen für alle Bauherren von Flugplatzanlagen.

Wir geben einen Querschnitt durch das Gesamtproblem:

Hauptthema ist die Reduktion der Fußgängerwege und damit der Verlust- und Wartezeiten für die Passagiere. Die Flugzeiten selbst verringern sich jedes Jahr enorm, zuletzt durch den Einsatz von Jet-Flugzeugen. Die Entwicklung ist nicht abzusehen.

Was bisher blieb, sind die langwierigen Prozeduren vor dem Abflug. Zwei Systeme zeichnen sich ab: die konzentrierte Lösung in einem großen Gebäude (z. B. Orly, Zürich) und die dezentralisierte Lösung durch Satellitenflugsteige (z. B. Los Angeles oder Projekt Genf). Hart geht der Kampf um diese beiden Lösungen.

In manchen Städten wird ein Teil der gesamten Abfertigung in City-Terminals verlegt, die dann – in einer späteren Zukunft – durch Helikopterdienste mit den Flugplätzen verbunden werden müssen (Stockholm, Paris, Zürich).

Die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten der Empfangsgebäude mit Trennung der Ebenen für abfliegende und ankommende Passagiere, die Gepäckein- und -ablieferung sind Probleme, die unser Heft anzudeuten versucht.

Zu einer Luftbasis gehört eine große Zahl technischer Bauten, von denen wir aus Frankfurt ein Borddienst-, ein Simulator- und ein Heizgebäude zeigen.

Die Redaktion

## Notre volume

Le développement énorme de l'aviation implique des conséquences très amples pour les constructions aériennes au sol.

Dans ce numéro, nous cherchons à cerner ces problèmes dans leur ensemble:

Comme la durée des vols diminue d'année en année, surtout depuis la venue des avions à réaction, on cherche à simplifier les systèmes de contrôle des passagers, les distances à franchir à pied et le temps d'attente.

Deux types d'aéroports offrent une amélioration de ces problèmes:

La solution concentrée en un seul bâtiment (Orly, Kloten) ou la solution décentralisée avec des constructions annexes (Los Angeles, projet pour Cointrin).

Dans quelques villes, le contrôle des passagers se fait déjà dans une gare au centre de la ville, d'où les passagers seront conduits en hélicoptères aux aéroports (Stockholm, Paris, Zurich).

Actuellement, nous publions quelques exemples qui illustrent les fonctions principales des aéroports, comme les circulations des passagers (arrivée et départ séparés), l'enregistrement et la livraison des bagages sur deux niveaux différents.

Un aéroport comprend également de nombreuses constructions techniques dont nous montrons des bâtiments de l'aéroport de Francfort (service à bord, bâtiment-école et chaufferie).

La rédaction

## Our issue

The incredible development of air traffic over the past few years has occasioned an equally remarkable volte-face on the part of architects, and in this issue we offer a cross-section of the entire problem.

The main theme will be the reduction of pedestrian traffic in order to eliminate as far as possible time-consuming passenger movements. The advent of the jet-age has reduced enormously flying-hours and a corresponding acceleration of passenger movements is indispensable.

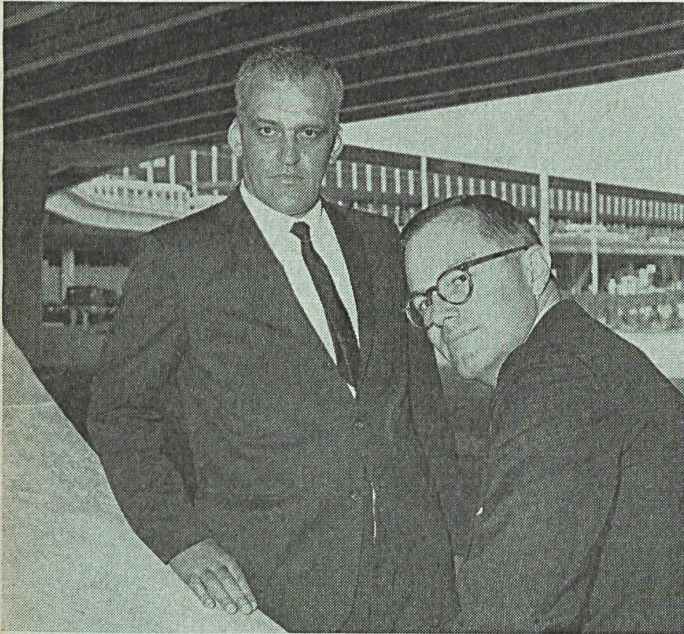
Two systems are indicated: firstly, the concentration of passengers in one large terminal building (Orly, Zürich) and secondly, the introduction of satellites to reduce passenger congestion (Los Angeles or the projected Geneva terminal).

In many cities passenger control will be regulated by city terminals which will be connected with the terminal proper by helicopter (Stockholm, Paris, Zurich).

In the present issue we also attempt to indicate various possible solutions for reception facilities, above all the problems involved in the construction of separate levels for enplaning and deplaning passengers and in baggage manipulation.

As a considerable number of technical buildings are part and parcel of an air base we show also, from Frankfurt, flight service, a simulator and a heating plant.

The Editors



**Stanislaw Z. Gladych**

Geboren 1921 in Warschau, Polen. 1942 besuchte er die Offiziersschule der polnischen Armee, 1944-1946 studierte er an der University of Liverpool, 1946-1949 an der University of London. Arbeitete in Architekturbüros in England und Amerika, seit 1956 bei C. F. Murphy Associates, Chicago.

**Carter H. Manny, Jr.**

Geboren 1918 in Michigan City, Indiana. Studierte von 1937-1942 an der Harvard University, 1946 bei Frank Lloyd Wright, von 1947-1948 am Illinois Institute of Technology. Arbeitet seit 1948 bei C. F. Murphy Associates, Chicago.

## Inhaltsverzeichnis

E. Zietzschmann, Zürich-Hannover	Flughafen-Architektur	275-280
C. F. Murphy Associates, Chicago	Internationaler Flughafen Chicago-O'Hare	281-292
Charles Eames, Los Angeles	Tandem-Sitzmöbel für Chicagos Flughafengebäude	293-295
Murray-Jones-Murray, Tulsa	Tulsa Municipal Airport Terminal Building, Tulsa, Oklahoma	296-299
Otto Apel und Hannsgeorg Beckert, Mitarbeiter: Hansjörg Kny, Rudolf Jäger	Lufthansabasis am Flughafen Frankfurt am Main	300-305
Jürgen Joedicke, Stuttgart	Zum Problem des Manierismus in der heutigen Architektur. TWA-Empfangsgebäude Idlewild, New York von Eero Saarinen & Associates	306-311
Sergio Bernardes, Rio de Janeiro	Interkontinentaler Flughafen Brasilia	312-314
Klaus E. Müller, Tokio/New York	Das japanische Hotel	315-316
Kenzo Tange, Tokio	Atami Garden Hotel, Tokio	317-324
Chronik		
Konstruktionsblätter		