

# Der neue internationale Flughafen in Winnipeg : Weiterausbau des kanadischen Flugwesens

Autor(en): **W.S.**

Objektyp: **Article**

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

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

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

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-331647>

## **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.

schränkungen erlassen, wie zum Beispiel Bestimmungen über Nachtflüge und Laufenlassen von Motoren. Weiter hat man in Paris Zonen festgelegt, die allerdings verhältnismäßig klein sind, in welchen vom Wohnbauministerium die Erstellung von Wohnbauten untersagt wurde. Diese Zonen sollen zu Grünflächen werden. Zur gleichen Zeit eröffnete der Aéroport de Paris, der die Flughäfen Orly und Le Bourget leitet, eine Dienststelle, die enge Beziehungen mit den Nachbarn der beiden Flughäfen aufzunehmen hat und deren Aufgabe es ist, Beschwerden und Vorschläge der Gemeinden und deren Bewohner zu prüfen. Wenn auch die Lösung des Problems noch im-

mer nicht gefunden ist, so darf man doch annehmen, daß eine aufmerksame Pflege der Beziehungen zu den Nachbarn dazu beiträgt, die Lösung der Probleme zu ermöglichen. Paris hat zwei Flughäfen, Orly und Le Bourget. Weshalb wohl? Weil es in den Großstädten einfach nicht möglich ist, den gesamten Flugverkehr auf einem Gelände zu konzentrieren. New York und Moskau haben je drei, bald sogar je vier Flughäfen, Chicago und London haben je zwei, in Paris, wo man annimmt, daß 1965 der Verkehr insgesamt 6 Millionen Fluggäste zählen und 1975 vermutlich auf 12 Millionen steigen wird, dürfte Orly auch bei einem weiteren Ausbau nicht mehr als 8 Millionen

abfertigen können. Was Le Bourget anbetrifft, so dürfte seine Aufnahmefähigkeit nach gewissen Änderungen auf 4 Millionen Fluggäste steigen. Es könnte freilich auch dazu kommen, daß die Flugzeuge wegen ihrer technischen Eigenschaften nicht in Orly starten oder landen können und man folglich gezwungen sein wird, im Norden der Hauptstadt einen neuen Flughafen anzulegen, der Le Bourget ersetzen müßte. Orly und Le Bourget haben einen großen Vorteil: Kein Standort in Paris ist von den beiden Flughäfen mehr als 35 Autominuten entfernt. Das Problem der Verbindungen zwischen Orly und Le Bourget einerseits und Groß-Paris andererseits

nimmt indessen an Bedeutung immer mehr zu. Infolge der steigenden Geschwindigkeit der Flugzeuge werden lange Bodenreisezeiten und zeitraubendes Warten in den Abfertigungsgebäuden unerträglich. Dieses Problem der Verbindungen ist zwar noch nicht gelöst, aber schnelle direkte Verbindungen zwischen Groß-Paris und den beiden Flughäfen sind bereits projektiert und sollten in den nächsten 2 Jahren verwirklicht werden. Wer in Orly ankommt, ist von dem Schauspiel, das sich seinen Augen bietet, überrascht und überwältigt. Orly, das ist bereits der Flugplatz des Paris von 1975, Umschlagplatz des Weltverkehrs von morgen.

J. H., Paris

## Der neue internationale Flughafen in Winnipeg

Weiterausbau des kanadischen Flugwesens

Die kanadische Regierung hat mit Tatkraft ein System von Flughäfen über das ganze Land verstreut, teils neu gebaut, teils ausgebaut. In Benützung stehen bereits die neuen Flughäfen von Gander, Halifax, Montreal, Ottawa, Sault-Sainte-Marie, Windsor, Saskatoon und Regina sowie eine Vergrößerung in Lakehead. Im Bau sind neue Flughäfen in Winnipeg, Toronto und Edmonton. Der neue internationale Flughafen in Winnipeg nähert sich der Vollendung. Das Hauptgebäude ist von Nebengebäuden umgeben, in denen Kraftstationen, Garagen usw. untergebracht sind. Der Entwurf des Hauptgebäudes stammt von der Architektenfirma Green, Blankenstein and Russel, Associates. Die ganze Anlage ist darauf bedacht, den riesenhaften Düsenflugzeugen der modernen Zeit bereits gerecht zu werden wie auch künftige, vielleicht noch umfangreichere Jetflugzeuge beherbergen zu können.

### Flughafen Winnipeg

Der eigentliche Flughafen besteht aus zwei großen Gebäuden. Das eine ist der eigentliche Bahnhof mit Schaltern, Büros, Wartehallen, Restaurant usw., das andere enthält wichtige Serviceabteilungen, wie Kontrolle des Flugverkehrs, Fernsprech- und Radioanlagen, Meteorologie usw. Jedes dieser beiden Gebäude ist zwei Stockwerke hoch. Der auftragende Kontrollturm strebt sechs weitere Stockwerke in die Höhe.

Vorläufig sind acht Ausgangstore zu den Flugzeugen im Bau. Es ist bei der Anlage bereits Sorge getragen worden, daß diese Anzahl bis auf zwanzig Tore erhöht werden kann, wenn zunehmender Verkehr dies notwendig macht. Die Fluggastpassagiere haben vom Ausgangstor nur

ganz kurze Strecken zum wartenden Flugzeug zurückzulegen. Die Ausgangstore liegen im Erdgeschoß. Es ist beabsichtigt, in absehbarer Zukunft die Flugzeuge direkt vom ersten Stockwerk des Gebäudes aus besteigen zu lassen.

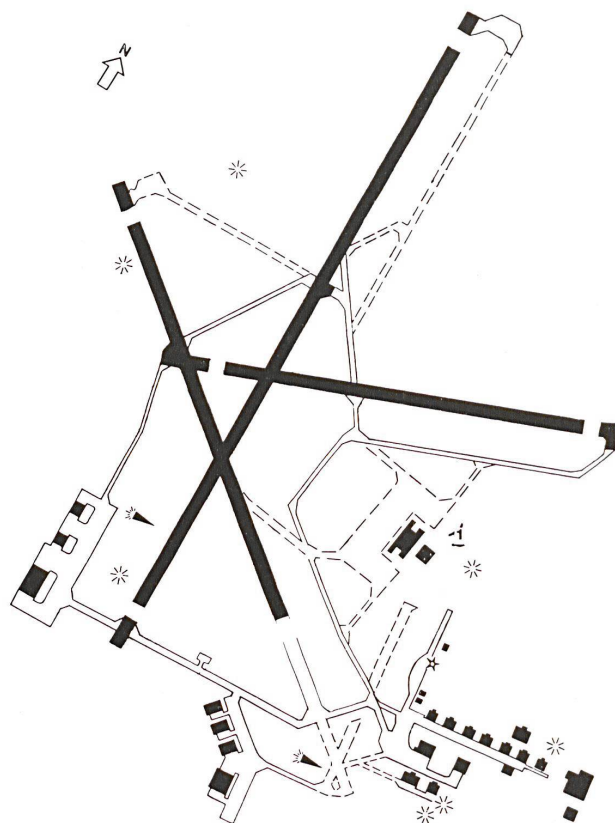
Die beiden Gebäude sind durch eine breite Straße voneinander getrennt. Diese für den Autoverkehr bestimmte Straße läßt sich aber vom oberen Stockwerk der Gebäude mittels einer Brücke überschreiten. Ferner ist ein unterirdischer Tunnel zur Verbindung der beiden Gebäude im Bau, in dem auch Gepäckbeförderung mittels kleiner Lastautos vor sich geht. Der Umfang der beiden Gebäude des Flughafens beträgt 461 000 Quadratfuß.

Die Passagiere, die per Auto oder Autobus ankommen, gehen direkt vom Wagen aus in die Schalterhalle, wo die Fahrkarten ausgegeben werden. Es ist dafür gesorgt worden, daß an den Schaltern das Gepäck bequem abgestellt werden kann. Zum Hauptwarteraum im oberen Stockwerk gelangt man über eine Rolltreppe, die sich von der Fahrkartenhalle aus bewegt.

Besucher des Flughafens haben die Möglichkeit, von einer eigens konstruierten Beobachtungsplattform aus die Flugzeuge ankommen und abfliegen zu sehen.

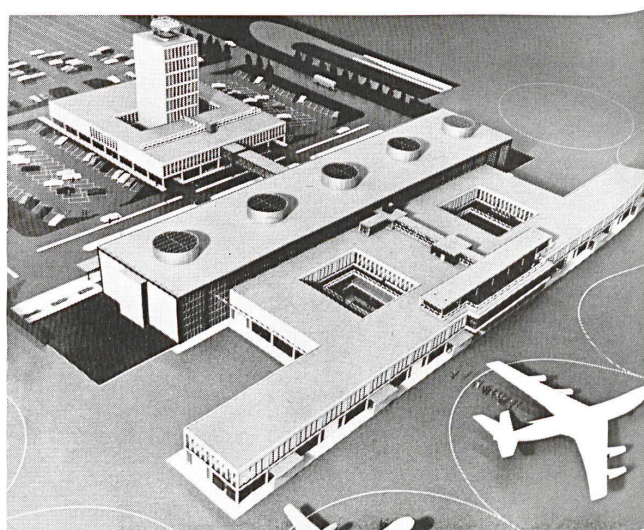
Vom Hauptwarteraum aus können die wartenden Fluggastpassagiere das Hauptrestaurant aufsuchen oder ein Kaffeehaus, eine Bankfiliale, einen Raum, in dem kleine Kinder sich unter Aufsicht einer Kinderschwester aufhalten können, ein Coiffeurgeschäft sowie Einzelzimmer für Fluggastpassagiere, die sich längere Zeit aus Anschlußgründen im Flughafen aufhalten müssen.

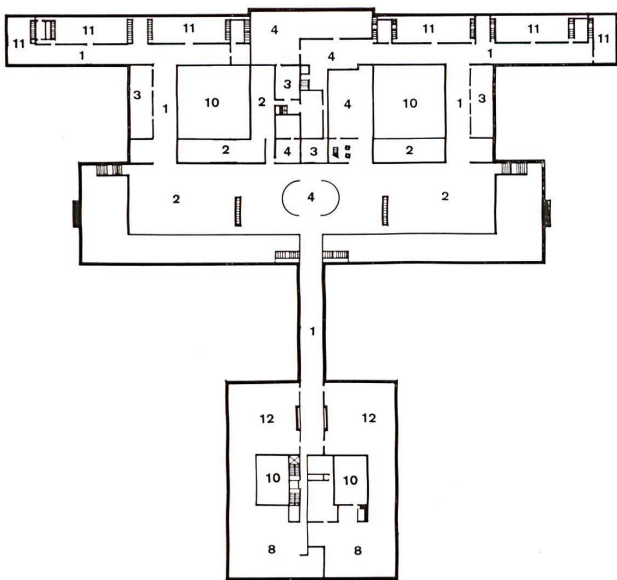
Wie auf allen modernen Flughäfen ist besonders darauf Rücksicht genommen worden, daß die ankommenden Fluggastpassagiere so rasch wie möglich zu ihrem Gepäck kommen. Mechanisierte Anlagen schaffen das Gepäck unmittelbar vom Flugzeug auf runde Drehscheiben innerhalb des Bahnhofes. Diese Drehscheiben haben einen Durchmesser von je 8 m und drehen sich so langsam, daß die Passagiere bequem die ihnen gehörenden Gepäckstücke herabnehmen können. Auf dem Gelände des internationalen Flughafens lassen sich 750 Automobile für Besucher und Fluggastpassagiere parken sowie 300 weitere für das am Flughafen beschäftigte Personal. Die Pläne des Flughafens sehen vor, daß in kommender Zeit ein dreistöckiges Parkgebäude für



1 Situation 1: 30 000.

2 Modell der Architekten Green, Blankenstein and Russel, Associates.





1

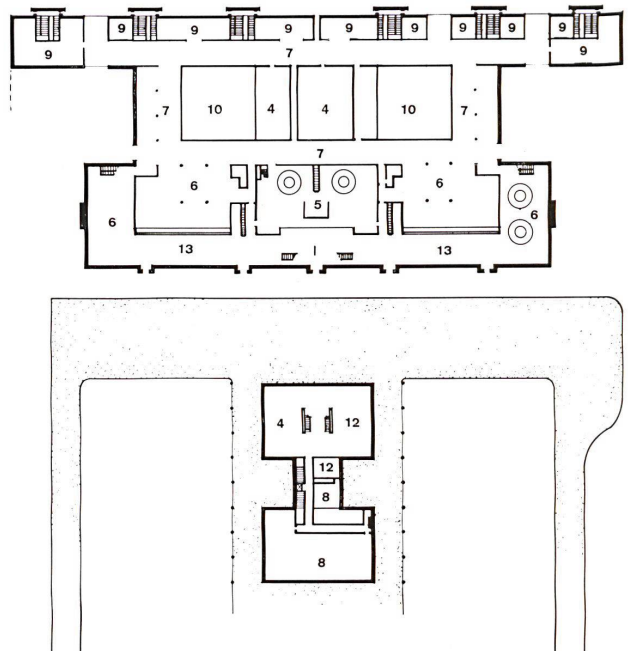
weitere Autos errichtet werden soll. Der Kontrollturm ist 50 m hoch. Die beiden großen Gebäude sind aus Stahl erbaut, mit Curtain-wall-Fassaden aus rostfreiem Stahl, Glas und Manitoba-Tyndall-Stein. Etwa 4000 t Stahl kamen dabei zur Verwendung.

Alle Räume des Flughafens von Winnipeg sind klimatisiert. Bei der Innenausstattung wurde durch geeignete Wahl der Materialien darauf Bedacht genommen, den Lärm der Flugzeuge möglichst zu verringern und den Brennstoffgeruch weitgehend auszuschalten.

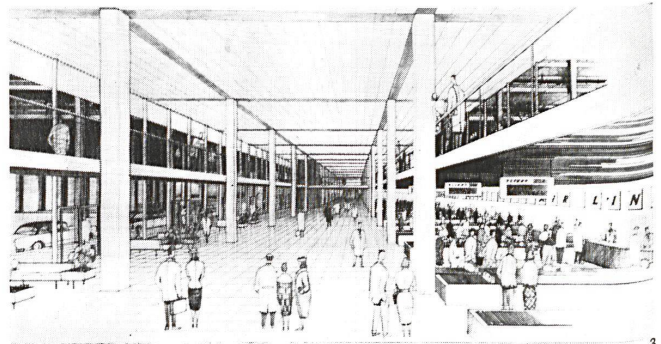
Der kanadische Westen war lange Zeit ein Stiefkind des Verkehrs. Der neue Flughafen in Winnipeg wird weitgehend dazu dienen, die Stadt und ihre weite Umgebung in das reiche Handels- und Kulturleben des nordamerikanischen Kontinents einzugliedern.

Dr. W. Sch.

- 1 Grundriß des 1. Stockes 1:2000.  
 2 Erdgeschoßgrundriß 1:2000.  
 1 Öffentliche Räume (Korridore usw.)  
 2 Wartegelegenheiten (Sitze)  
 3 Waschräume  
 4 Geschäfte  
 5 Inspektionservice (Gesundheit, Einwanderung, Zoll)  
 6 Fluglinien  
 7 Wege für Gepäckwagen  
 8 Abteilung für Transporte  
 9 Randbüros der Fluglinien  
 10 Offener Hof  
 11 Tore  
 12 Büros  
 13 Billettschalter  
 3 Halle für ankommende Flugpassagiere.



2

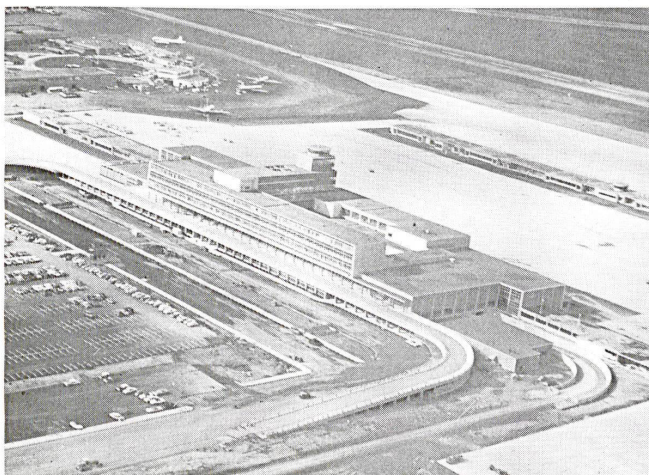


3

## Neue Flughäfen in Kanada

Von unserem New-Yorker Korrespondenten

1 Flugaufnahme des Flughafens Dorval bei Montreal. Architekten: Illsley, Templeton and Archibald, Larose and Larose, Montreal.



1

Im Lauf der letzten 10 Jahre ist im kanadischen Luftverkehr die Zahl der Flugpassagiere von 1 Million auf über 5 Millionen im Jahr gestiegen. Es ist mit Sicherheit zu erwarten, daß diese Zahl noch weiter ansteigen wird.

So hat sich die Notwendigkeit einer grundlegenden Erneuerung des bisherigen Flughafensystems in Kanada ergeben. Die kanadische Regierung hat im ganzen Land den Bau von Flughäfen teils neu in Angriff genommen, teils läßt sie bestehende modernisieren. Ein Betrag von nicht

weniger als 1 Milliarde Dollar soll dafür im nächsten Jahrzehnt aufgewendet werden.

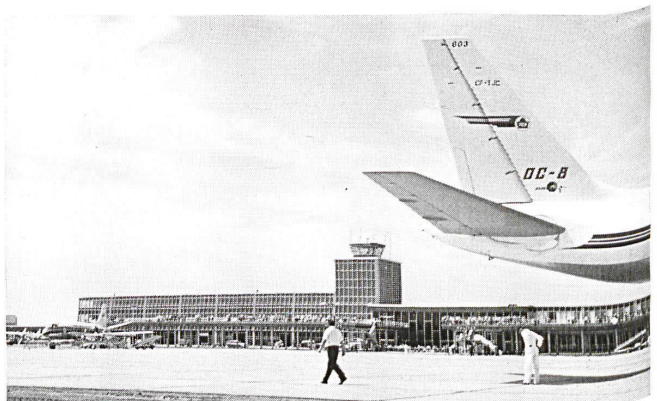
Die neuen oder modernisierten Flughäfen verteilen sich von Gander in Neufundland über Halifax in Neuschottland, über Montreal und Ottawa (Uplands), über Toronto und Victoria nach Sault-Sainte-Marie, Regina in Saskatchewan, Winnipeg und Edmonton.

Montreal

Der neue Flughafen in Dorval bei Montreal mit seinem 30-Millionen-

Dollar-Aufnahmegebäude ist bewußt in großzügiger, moderner Weise errichtet worden. Er sollte mit dem Ehrgeiz Montreals übereinstimmen, das sich gern als «Air capital of the world» bezeichnet. Diesen Titel hat es daraus abgeleitet, daß Montreal der Sitz der «International Air Transport Association» und der «International Civil Aviation Organization» ist.

Im Vorjahr benützten rund 235 000 Flugzeuge das Flugfeld zum Start oder zur Landung. Mit ihnen kamen mehr als 902 000 Personen an, und



2 Kontrollturm und Hauptgebäude des Flughafens Halifax, Neuschottland. Architekten: Gilleland and Strutt, Ottawa.