

Neue Flughäfen in Kanada

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-331649>

Nutzungsbedingungen

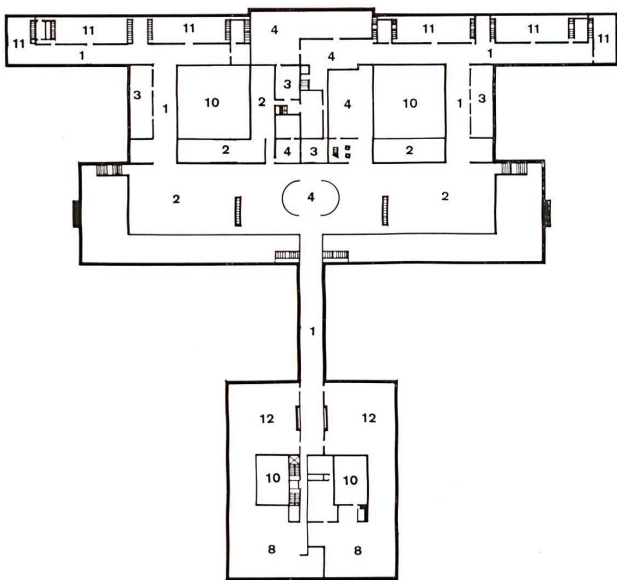
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



1

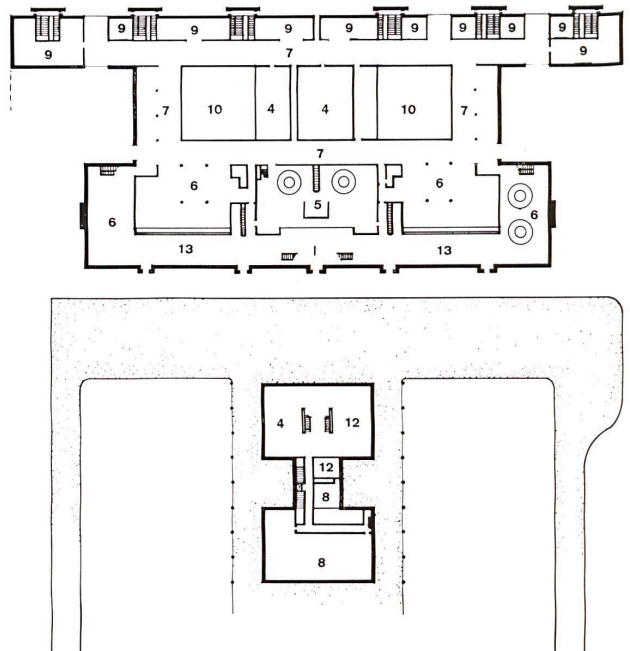
weitere Autos errichtet werden soll. Der Kontrollturm ist 50 m hoch. Die beiden großen Gebäude sind aus Stahl erbaut, mit Curtain-wall-Fassaden aus rostfreiem Stahl, Glas und Manitoba-Tyndall-Stein. Etwa 4000 t Stahl kamen dabei zur Verwendung.

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.

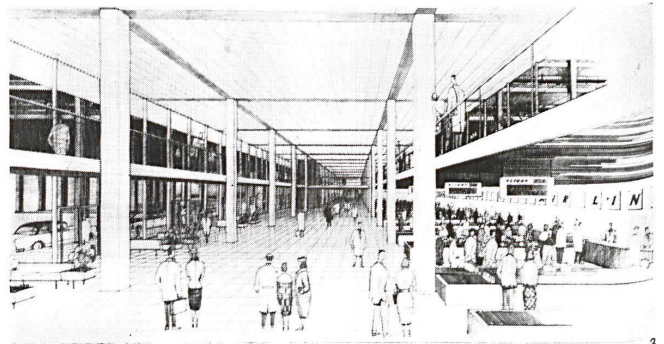
Der kanadische Westen war lange Zeit ein Stiefkind des Verkehrs. Der neue Flughafen in Winnipeg wird weitgehend dazu dienen, die Stadt und ihre weite Umgebung in das reiche Handels- und Kulturleben des nordamerikanischen Kontinents einzugliedern.

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.

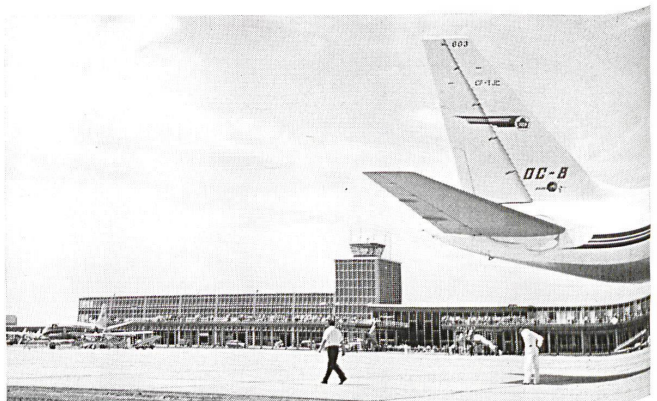
Die neuen oder modernisierten Flughäfen verteilen sich von Gander in Neufundland über Halifax in Neuschottland, über Montreal und Ottawa (Uplands), über Toronto und Victoria nach Sault-Sainte-Marie, Regina in Saskatchewan, Winnipeg und Edmonton.

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.

nur

60

60



cm
Grundfläche

155 l Kühlraum
+ 132 l Tiefgefrierraum
= 287 l Modell ST 95

Eine neue Rechnung? Nein, eine neue Ära der Lebensmittelkonservierung.

2 Ideen vereint im kombinierten Electrolux-Kühl- und Tiefgefrierschrank ST 95.

**287 Liter Inhalt
auf einer Grundfläche
von nur 60 x 60 cm**

ST 95, die moderne Linie für die neuzeitliche Küche; zum An- und Einbauen oder zum Freistellen.

Bedenken Sie, wie viele Lebensmittel heute schon tiefgefroren gekauft werden! Wie viele werden es morgen sein?

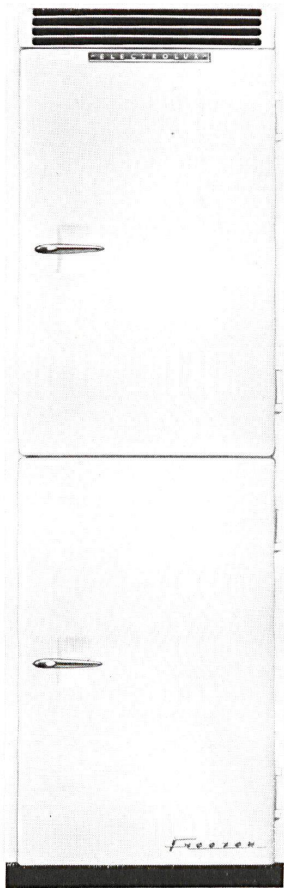
Electrolux-Kühl- und Tiefgefriergeräte von 50–500 Liter Inhalt.

Im guten
Fachgeschäft
oder direkt bei



Electrolux

Badenerstr. 587, Zürich 9/48
Filialen in Basel, Bern, Genf,
Lausanne, Luzern, Lugano,
St. Gallen



etwa 904 000 flogen mit ihnen ab. Was diese Zahlen für die Belastung des Flughafens bedeuten, geht aus einer Berechnung hervor, wonach auf jeden Fluggast, der im Aufnahmegebäude ankommt oder es verläßt, 2,7 andere Personen kommen, die ihn empfangen oder verabschieden oder die nur kommen, um den neuen Flughafen und seine Bauten anzusehen. Alle Einzelvorgänge auf dem Flughafen Montreal sind in eine straffe Organisation einbezogen worden, in der folgende Hauptpunkte hervortreten:

1. Das Hauptgebäude ist fünf Stockwerke hoch. In ihm befindet sich der Kontrollturm. Inländische und ausländische Fluglinien führen von hier in alle Richtungen. Restaurants, Geschäfte verschiedener Art, medizinische Einrichtungen sind hier vorhanden. Alle Räume sind klimatisiert.
2. Ein «Aeroquai» ist vom Hauptgebäude getrennt, aber mit ihm durch zwei unterirdische Tunnel verbunden. Dieser einstöckige Bau entspricht in seiner Länge etwa dem Hauptgebäude. Er ist hauptsächlich für die Düsenflugzeuge bestimmt.
3. Vom Hauptgebäude gehen zwei Außengebäude aus, die als «Finger» bezeichnet werden. Sie nehmen vor allem Piston- und Düsenpropellerflugzeuge auf.
4. Eine neue Startbahn mit einer Länge von 3200 m wurde errichtet. Sie ermöglicht es, die größten Düsenflugzeuge aufzunehmen.
5. Auf dem Dach des Aufnahmegebäudes ist eine Beobachtungsplattform eingerichtet. Sie steht dem Publikum zur Verfügung.

Im neuen Aufnahmegebäude sind die ankommenden von den abfliegenden Passagieren völlig getrennt. Ankommende Passagiere verlassen das Gebäude im Erdgeschoß, im darüber liegenden Stockwerk befinden sich alle Räume, die den Personen, die das Gebäude betreten, zu dienen haben.

Architekten des neuen Flughafengebäudes sind Illsley, Templeton & Archibald, Larose & Larose in Montreal. Die Oberleitung hatte die Hochbaubehörde des Department of Transport inne.

Besondere Beachtung findet bei den ankommenden Fluggästen die interessante Gepäckverteilung. Diese sonst zeitraubende Angelegenheit geht auf völlig mechanisiertem elektronischem Wege vor sich. Die Apparatur wurde von Mathews Conveyors Ltd. in Zusammenarbeit mit dem Department of Transport und den Fluglinien entwickelt.

Selbstrotierender Gepäckverteiler beschleunigt die Abfertigung des Reisepäckes im Flughafen Dorval.

Ein neues Hotel, «Holiday Inn», wurde 4 Meilen von dem Aufnahmegebäude für den Betrag von 1½ Millionen Dollar errichtet. Es enthält 105 Zimmer und ein Schwimmbecken. Es gehört zur «Holiday-Inn»-Hotelkette der USA, wird aber selbstständig geleitet. Es zeigt sich immer deutlicher, wie notwendig Hotels sind, die direkt mit dem Flughafen in Beziehung stehen. Nicht nur Gäste, die übernachten wollen, ziehen diese bequem gelegenen Hotels vor, sondern viele Fluggäste mieten ein Zimmer für einige Stunden am Tag ihrer Ankunft, wenn sie auf ein Anschlußflugzeug zu warten haben. So kommt es, daß die Hotels an den Flughäfen mehr als voll vermietet sind, weil eben zahlreiche Zimmer zweimal innerhalb von 24 Stunden vermietet werden.

Zwei weitere, benachbarte Hotels sind im Bau begriffen: das «Skyline Hotel», das mit einem ähnlichen Hotel am Flughafen Malton bei Toronto in Verbindung steht, und ein neues Motel der «Holton»-Hotelkette mit 300 Zimmern.

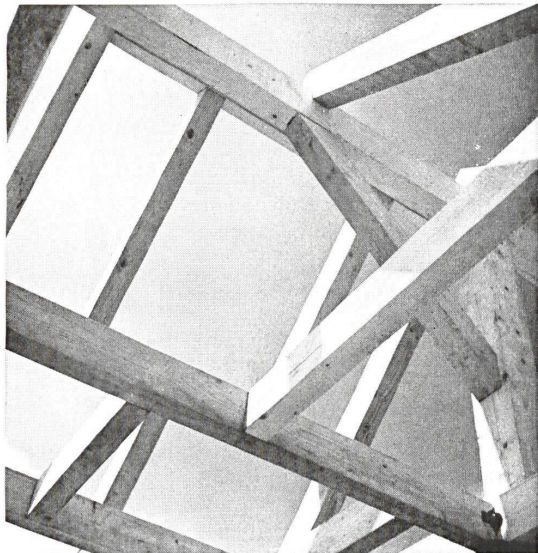
Flughafen Gander

Europäischen und amerikanischen Fluggästen über den Atlantik ist der Name Gander eine wohlvertraute Bezeichnung. Der internationale Flughafen in Gander, Neufundland, ist ein bekannter Halteplatz der Transatlantikflugzeuge; hier wird ihnen neuer Brennstoff zugeführt. Die Passagiere sind immer wieder von der mächtigen Anlage des Flughafens in einer Gegend größter nördlicher Einsamkeit beeindruckt. Sie benutzen den Aufenthalt zu kurzen Spaziergängen, zu einem flüchtigen Imbiß oder – bei der Heimkehr – zum Einkauf steuerfreier Spirituosen und anderer steuerfreier Reiseerinnerungen.

Das neue Aufnahmegebäude in Gander wurde mit einem Kostenaufwand von 3 Millionen Dollar errichtet. Es bietet die modernsten Anlagen, wie sie im Zeitalter der Düsenflugzeuge notwendig sind. Gander liegt besonders günstig für Transatlantikflüge. Es ist 1021 Meilen von Ottawa, der Hauptstadt Kanadas, entfernt, 1100 Meilen von New York und 1981 Meilen von dem nächsten europäischen Flugfeld in Shannon, Irland.

Während des zweiten Weltkrieges war Gander ein Militärflughafen. Nach dem Krieg nahm der Verkehr rasch und stark zu. Mehr als 13 000

Solide Baufinanzierung



durch
die älteste
Schweizerbank

Landkredite
Baukredite
Hypotheken



**BANK
LEU**

Bank Leu & Co AG, Zürich
Bahnhofstrasse 32, Tel. 051/23 16 60
Filialen: Richterswil und Stäfa
Depositenkassen in Zürich: Heim-
platz, Limmatplatz, Schwamendingen

Flugzeuge mit 250 000 bis 300 000 Passagieren landen jährlich in Gander. Tag und Nacht sind in Gander 20 oder mehr Verkehrskontrolleure tätig. Sie stehen in Radioverbindung mit allen Flugzeugen in einem Bereich, der sich ungefähr von Labrador und dem Golf von St. Lawrence zum 30. Längengrad erstreckt, halbwegs über dem Atlantik.

118 Flüge gehen von Gander am Tag allein auf der Hauptstrecke nach Südwesten, New York zu. Von großer Bedeutung für das ganze Flugwesen auf und um den Atlantik ist die Wetterstation in Gander mit einem Stab von 58 Angestellten. Sie gibt Wetterinformationen aus, die fast den ganzen nordamerikanischen Kontinent, den Nordatlantik, Westeuropa mindestens bis zum eisernen Vorhang, das westliche Mittelmeer und Nordwestafrika einbeziehen.

Halifax, Neuschottland

Das Aufnahmegebäude des internationalen Flughafens in Halifax in

der kanadischen Provinz Neuschottland wurde in 27 Monaten von Ellisdon Ltd. errichtet. Es kostete 4 1/2 Millionen Dollar. Der Flughafen liegt bei Enfield, 25 Meilen von Halifax entfernt. Die Entfernung von London ist rund 3000 Meilen, mit dem Düsenflugzeug eine Strecke von etwa über 5 Stunden. Die 590 Meilen nach New York werden in 1 Stunde zurückgelegt.

Das Hauptgebäude, in dessen Zentrum der Kontrollturm steht, ist fünf Stockwerke hoch. Architekten des Aufnahmegebäudes sind Gilleland und Strutt in Ottawa, unter Oberaufsicht des Department of Transport. Zwei neue Startbahnen von 2900 und 2600 m Länge sollten den Erfordernissen auch der neuesten Düsenflugzeuge gerecht werden; es ist aber die Möglichkeit vorhanden, sie noch weiter zu verlängern. Das neue Flugfeld soll im wesentlichen nebelfrei sein, und das waren die früheren Halifaxer Flugfeldanlagen nicht.

Dr. W. Sch.

Vorschläge der Lufthansa für schnellere Abfertigung

Das dezentralisierte System arbeitet rascher und einfacher

Die Flugzeuge werden immer schneller, die Abfertigungszeiten aber bleiben gleich. Das bedeutet, daß die Abfertigung einen wachsenden prozentualen Anteil an der Gesamtdauer einer Flugreise beansprucht – sehr zum Leidwesen der Fluggäste und der Luftverkehrsgesellschaften, die sich ständig darum bemühen, außer den Flug- auch die Wartezeiten zu verkürzen. Die Lufthansa ist der Meinung, daß sich die Abfertigung auf Flughäfen mit sogenannten «Fingerflugsteigen» wesentlich vereinfachen und beschleunigen läßt, wenn man das gesamte System dezentralisiert und alle Funktionen einschließlich der Gepäckabfertigung so nahe wie möglich an das Flugzeug verlegt. In einer kürzlich fertiggestellten Studie, die das künftige Passagieraufkommen berücksichtigt, hat die Lufthansa ihre Vorschläge zusammengefaßt und erläutert.

Auf mehreren deutschen Flughäfen hat das jährliche Fluggastaufkommen Größten erreicht, die vor 10 Jahren nur wenige zu prophezeien wagten. In weiteren 10 Jahren werden Fluggastzahlen Tatsache werden, die wiederum heute utopisch anmuten mögen, auf die man sich aber schon jetzt mit allem Ernst einstellen muß, will man dann nicht vor einem völligen Fiasko stehen.

Schon heute entspricht die Bodenabfertigung der Fluggäste nur unvollkommen dem schnellsten aller Verkehrsmittel. Das macht sich besonders bei den großen Drehscheiben des Luftverkehrs bemerkbar, bei denen das jährliche Fluggastaufkommen die Millionenengrenze überschreitet. Die Erfahrung zeigt, daß von einer bestimmten Größe eines Flughafens an die internen Betriebsabläufe so vielfältig werden, daß sie nur noch mit größter Mühe überschaubar bleiben. Die Abfertigungsprozedur, die der Fluggast dabei über sich ergehen lassen muß, wird verständlicherweise als lästig empfunden.

Der Weg eines Fluggastes von der Vorfahrt auf einem solchen Großflughafen bis zum Besteigen des Flugzeuges sieht gegenwärtig so aus:

Lange vor dem Abflug muß sich der Reisende auf dem Flughafen einfinden. Kommt er dabei in eine der Verkehrsspitzen hinein, ist die Suche nach dem richtigen Abfertigungsschalter in einer überfüllten Empfangshalle, in der sich Fluggäste mit Begleitpersonen, Gepäckträger mit ihren Karren, Personal der Luftverkehrsgesellschaften und des Flughafens kreuz und quer bewegen und in der überall Gepäck hindernd im Wege steht, kein leichtes Unterfangen. Hat er den Schalter gefunden, seinen Flugschein vorgezeigt und sein Gepäck abgegeben, bekommt er seine Bordkarte und muß nun den gleichen beschwerlichen Weg gehen, um in den Warteraum zu gelangen. Hier trifft er mit sämtlichen anderen Passagieren zusammen, die mit ihm nur das eine gemeinsam haben, nämlich ebenfalls abfliegen zu wollen, zum größten Teil aber weder zum gleichen Ziel noch zur gleichen Zeit. Er ist daher gezwungen, alle Abrufe zu beachten, obwohl ihn nur ein einziger interessiert. Kommt dieser endlich, ist er wenigstens seiner Zweifel enthoben, ob er nicht bei den ständigen Lautsprecheransagen für andere Abflüge den für ihn bestimmten Ruf überhört hat.

Jetzt versammelt er sich mit den übrigen Passagieren seines Abfluges in einer Abrufschleuse, die er nicht eher unter Führung von Begleitpersonal wieder verlassen kann, bis auch der langsamste seiner Mitreisenden sich eingefunden hat. Ist durch wiederholte Zählung festgestellt worden, daß sämtliche Passagiere beisammen sind, werden sie zu einem Vorfeldbus geführt. Steigt er als einer der letzten in diesen Bus ein, muß er sich meistens mühsam den Weg zu einem noch freien Platz bahnen, da «erfahrene» Fluggäste den Eingang belagern, um als erste wieder draußen sein zu können und im Flugzeug einen ihrer Meinung nach günstigen Platz zu bekommen. Bevor er nun schließlich die Flugzeugtreppe hinaufgehen darf, muß er seine Bordkarte abgeben, an Hand