

Objektyp: **Advertising**

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

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

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

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.



Promonta-Platte

Erste Trockenbauplatte aus Gips in der Schweiz

Kennzeichnende Merkmale:

Massive Bauplatten aus Gips in Stärken von 6, 8 und 10 cm, von vollkommener Glätte und im Bauwesen bisher unbekannter Paßgenauigkeit der Verbindungsstücke. Sie werden mit der Präzision von Maschinenteilen trocken verklebt. So erhalten wir im reinen Trockenbau planebene, nach Flucht, Lot und Waage gerade Zimmertrennwände. Die Fugen werden verspachtelt,

was einen schattenlosen Malgrund ergibt. Bei starken unebenen Massivböden wird die erste Plattenreihe auf eine Mörtelleiste gelegt und genau eingemessen. Bei Holzbalkenzwischenböden, sofern die Wand nicht auf einen Balken zu stehen kommt, ist es ratsam, ein Kantholz mit mittig angenagelter Führungsleiste zu legen. Verlangen Sie bitte Auskunft und Beratung.

Promonta-Platten AG
Egnach TG, Tel. 071/6 65 33



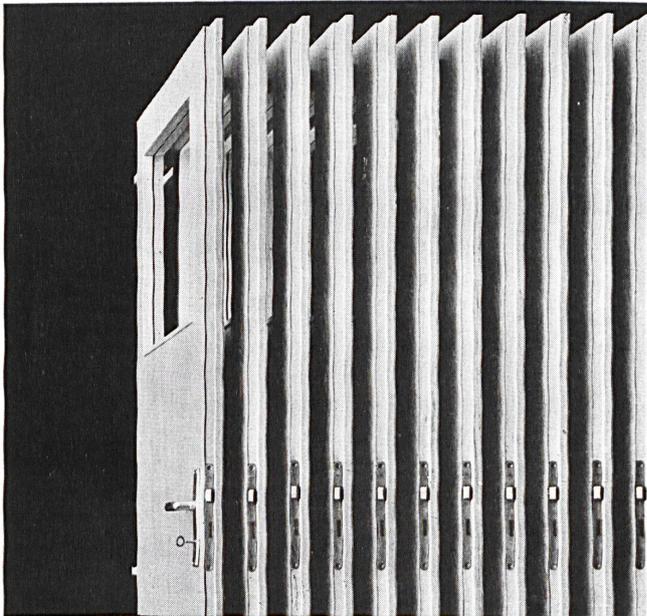
Spülkasten **MIRA-SUPERFORM** aus erstklassigem Kunststoff, formschön, lichtecht, schlag-, druck- und absolutgefrierfest, korrosionsbeständig – in 5 modernen Farben erhältlich – mit der bewährten **SUPERFORM-Innengarnitur** ausgerüstet, garantieren jederzeit ein einwandfreies und sehr geräuscharmes Funktionieren der Anlage bei bester Spülwirkung. **SUPERFORM-Kunstharzsitze** mit bemerkenswerten technischen Neuerungen – in verschiedenen Modellen lieferbar.

**Super
form**

..für moderne WC-Anlagen
= Qualitätsfabrikate
für höchste Ansprüche

Zu beziehen bei den Firmen des Schweiz. Grosshandelsverbandes der sanitären Branche
F. Huber & Co., Sanitäre Artikel, Zürich, Imfeldstrasse 39-43, Tel. 051 28 92 65

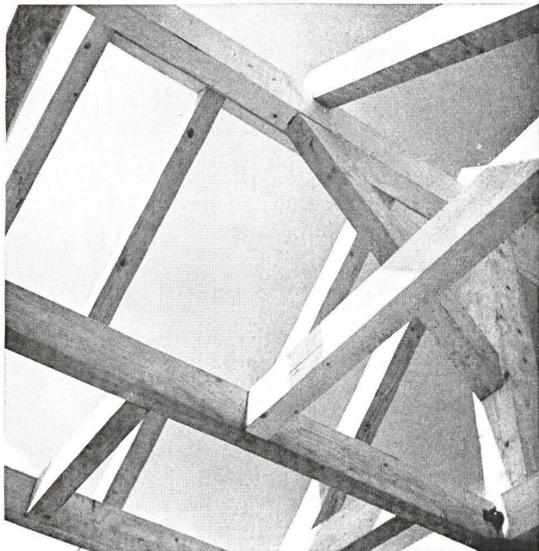
wahli türen



wahli + cie bern

Türenfabrik Scheibenstrasse 22-24
Telefon 031 41 11 55

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