

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 6 (1952)

Heft: 3

Artikel: Der Air-Kai-Flughof = L'Aérogare "Air-Quai" = The Air-Kai terminus

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-328252>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.04.2026

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

Der Air-Kai-Flughof

L'Aérogare «Air-Quai»
The Air-Kai Terminus

Ein neues Passagierabfertigungs-System
Un nouveau système d'admission des passagers
A new Airport Feeding System

Architekt: K. K. Perlsé SIA,
Genf

Fakten und Ziele

Wir stehen an der Schwelle eines neuen Zeitalters, das uns mit ungezählten flugtechnischen Aufgaben überschütten wird. Das Fliegen wird immer allgemeiner werden. Bis jetzt ist es noch die Konkurrenz der Fluggesellschaften untereinander, die eine Verbreitung des Luftverkehrs anstrebt; künftig werden es die Reisenden selbst sein, die die Massenprobleme und neue Probleme in Massen stellen werden. Dann wird es unumgänglich sein, den gesamten Fragenkomplex noch einmal von Anfang an durchzudenken.

Die großen materiellen Aufwendungen für Flughäfen und deren Gebäude lassen sich nur dann rechtfertigen, wenn sie einer optimalen Leistungsfähigkeit entsprechen. Diese bedeutet für den Reisenden Schnelligkeit und Bequemlichkeit, für die Luftfahrtsunternehmung weniger Zeit und weniger Personal und für die Flughafenbehörde leichte Anpassung an Frequenzschwankungen.

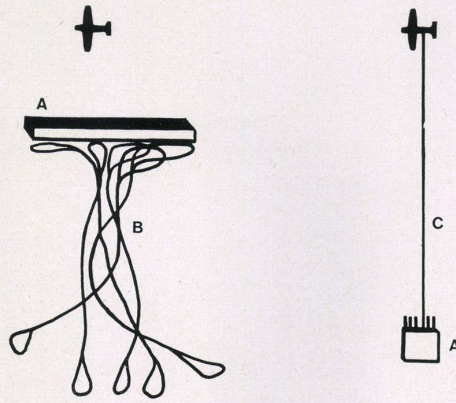
Die Leistungsfähigkeit eines Flugplatzes errechnet man nach der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer eines Flugzeuges, die etwa mit 30 Minuten anzunehmen wäre. Bietet der Flughafen nicht die Möglichkeit, so viel Apparate landen und abfliegen zu lassen, daß diese Durchschnittsleistung erreicht wird, so ist etwas nicht in Ordnung.

Je größer der Reisendenverkehr wird, desto mehr Abstellplätze werden in der Nähe des Empfangsgebäudes gebraucht, desto länger muß dieses werden und desto mehr muß der Reisende sich im Laufen trainieren. Je mehr der Flugverkehr wächst, desto größer das Dilemma. Aus den Skizzen Abb. 2 und 3 ist zu ersehen, daß unsere Rechnung nicht falsch ist. Wo soll das enden?

Die Personenverkehrsgebäude dehnen sich immer mehr aus, um den gesteigerten Ansprüchen zu genügen, obwohl sie bereits seit langem über das »menschliche Maß« hinausgewachsen sind: es ist der Aeroplan und nicht der Mensch, der die Gebäudemaße bestimmt. Gebäude müssen sich aber nach menschlichen Bedürfnissen richten.

Die Konzeption des Flughafens unterliegt einer fortschreitenden Entwicklung, welche von den technischen Neuerungen im Flugwesen abhängt. Es erscheint daher jeder Wirtschaftslogik zuwider, wenn das unbewegliche Bauwerk so intensiv mit dem im Wachstumsalter stehenden Flugplatz in Kontakt gebracht wird. Ein Bauwerk kann wohl im Innern neuen Bedürfnissen angepaßt werden, es kann aber nicht mit der rapiden Entwicklung des Flugverkehrs Schritt halten, ohne ständig Riesensummen für Umbauarbeiten zu verschlingen. Zwischen das Empfangsgebäude und den Flugplatz gehört deshalb eine neutrale Zone.

Der Verfasser des Projektes Air-Kai-Flughof entwickelt einige Ideen für ein ökonomisch und architektonisch verfechtbares Passagierabfertigungs-System, das bedeutende Vorteile finanzieller, administrativer und technischer Art bietet.



A Flughafen / Aérogare / Airport
B Autocarverbindung Stadt—Flughof / Service d'autocars ville—aérogare / Coach service between town and airport
C Relais-Autobusverbindung Flughafen—Flugzeug / Relais d'autobus aérogare—avion / Relay coaches between airport and airplane

1 Das Grundprinzip.

Schema links: Heute unterhält fast jede Luftfahrtsgesellschaft eigene Autocars, die den Reisenden zwar bis zum Flugplatz und zurück in die Stadt bringen, aber für die paar hundert Meter Distanz von Flughafen zu Flugzeug gibt es keine gedeckte Verbindung. Man muß diese Strecke immer noch, auch bei Wind und Regen, zu Fuß gehen. Schema rechts: Das Air-Kai-System sieht die direkte Verbindung Flughafen—Flugzeugtür ohne Umsteigen vor. Der Air-Kai-Flughof ist in seiner Lage nicht an den Flugplatz gebunden, sondern kann beliebig an einer Hauptverkehrsader oder direkt im Stadtinnern liegen.

Le principe.

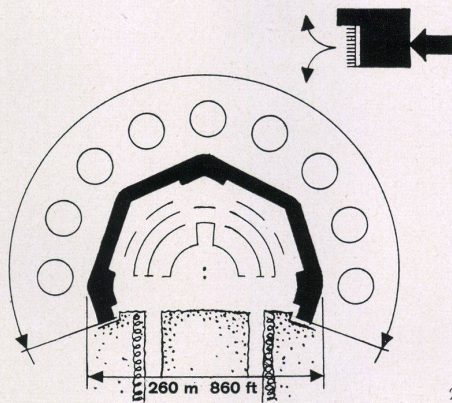
Schéma de gauche: Presque toutes les compagnies aériennes ont actuellement des autocars privés pour le transport des passagers du centre de la ville à l'aéroport, et vice-versa, mais de l'aérogare à l'avion reste un trajet non abrité que le voyageur, qu'il vente ou qu'il pleuve, doit parcourir à pied.

Schéma de droite: Le système «air-quai» permet la liaison directe, sans descendre de voiture, de l'aérogare à la porte de l'avion. L'aérogare «air-quai» peut fort bien se trouver situé ailleurs qu'à l'aéroport, au centre de la ville ou sur une grande artère urbaine.

Principe.

Diagram left: Today almost every Air Line operates its own motor-coaches taking the passengers out to the airport and back to the town, but there is no covered connection for the last few hundred yards between terminus and airplane. In rain and wind, this distance must still be covered on foot.

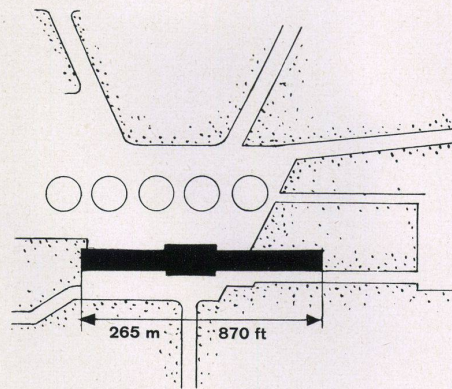
Diagram right: The Air Kai System provides a direct connection between terminus and airplane door without changing. The Air-Kai Terminus is not of necessity an element of the airport but may be placed at an arterial road or in the centre of a town direct as may be required.



2 Der geplante Flughafen von Rochester mit 530 m Frontlänge. Oben rechts ein leistungsgleicher Air-Kai-Flughof im selben Maßstab.

Projet pour l'aérogare de Rochester, longue de 530 m. A côté, une aérogare «air-quai» de même capacité, à la même échelle.

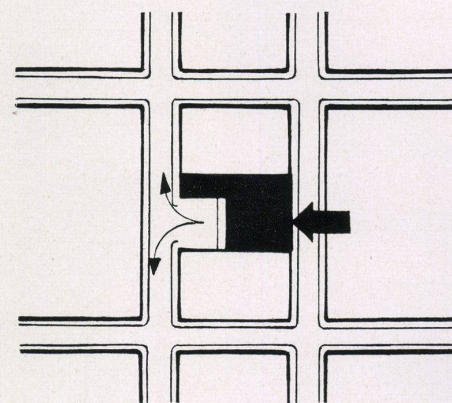
The projected Rochester airport with a front of 530 metres. Beside, an Air-Kai Terminus with the same capacity, shown at the identical scale.



3 Der neue Personen-Lufthafen von Genf, 1951. Das Gebäude ist ohne Restaurant bereits 265 m lang.

La nouvelle aérogare de Genève-Cointrin, 1951. Restaurant non compris, le bâtiment a 265 m de long.

The new passenger airport of Geneva, 1951. The building is 265 m long without the restaurant.



4 Der Air-Kai-Flughof kann irgendwo in der Stadt zwischen anderen Gebäuden errichtet werden. Situierung desselben in einem Häusergeviert von üblichen Abmessungen.

L'aérogare «air-quai» peut être aménagée n'importe où en ville, entre d'autres bâtisses. Elle ne paraît pas démesurée parmi des maisons de dimensions usuelles.

The Air-Kai Terminus may be erected anywhere in the town between other buildings. Location in a block of usual dimensions.

Das Lob des Kais

Vor der Beschreibung des Planes Air-Kai-Flughof sei noch ein kurzer Rückblick erlaubt.

Amsterdam: Auf dem trüben Wasser der Kanäle fahren noch heute wie vor dreihundert Jahren, freilich jetzt von Motorkraft angetrieben, Boote mit Frachten aller Art vorbei. Sie führen Waren von den im Hafen verankerten Hochseeschiffen in täglichem Pendelverkehr nach den Lagerdepots in der Stadt.

Zwischen Schiff und Lagerhaus schaltet der Amsterdamer ein flexibles Transportmittel ein, welches die Verbindung zwischen dem Stadtinneren und dem Hafen aufrechterhält.

Zwischen das Kleinfahrzeug und das Haus schiebt sich noch ein weiteres Übergangsmittel, ein Kai, ein, der trotz baulicher Bescheidenheit wertvollste Dienste leistet. Das Verladen der Kisten und Ballen geht längs der Kais vor sich.

Kilometer von Kais ziehen sich überall hin, wo Menschen oder Frachten umgeschlagen werden, Kilometer von Bahnsteigen und endlosen Kais in See- und Binnenhäfen dienen diesem Zweck. Kein Warengroßlager, keine Fabrik kommt ohne Kais aus, kein Welthafen hätte sich ohne sie entwickeln können. Kais sind unvermeidliche, aber nützlichste Bestandteile von unerkanntem Wert für jedes Transportsystem von gestern wie auch von heute — nur nicht des Flugverkehrs.

Erst mit der Einschaltung eines flexibel funktionierenden Verkehrsmittels zwischen Flugzeug und Flughafen kann man die langerprobten Vorteile der Kaianlage für den Flugverkehr wieder nutzbar machen und das Flughafen-Problem einer brauchbaren Lösung näherbringen.

Das Relaisystem als Lösung

Der Entwurf Air-Kai-Flughof schlägt vor, für den Transport der Reisenden zwischen dem Passagiergebäude und dem Flugzeug ein Pendelverkehrssystem von Autobussen, eine Art Relaisverkehr, einzurichten. Der Reisende betritt das Empfangsgebäude an einer Seite und verläßt es im Fahrzeug an der anderen, wie in einem Bahnhof. Der Relais-Autobus bringt seinen Fahrgast bis an die Flugzeugtür. Das Gebäude ist mit einem Autobus-Kai ausgestattet, längs welchem der Relais-Autobus anlegt.

Die Einschaltung des Autobusses und des Kais zwischen Luffahrzeug und Bau hat zur Folge:

1. Das Flugzeug kann wo immer auf dem Flugfeld abgestellt sein, der Autobus fährt bis auf zwei Meter an die Flugzeugtür heran.
2. Da kein Personen-Empfangsgebäude mehr die Anlage der Rollbahnen hindert, ist eine bessere Ausnutzung des Flugplatzareals und größere Hindernisfreiheit gewährleistet.
3. Das Empfangsgebäude kann räumlich dem effektiven Bedarf angepaßt werden.
4. Der Reisende ist vom Betreten des Flughafes in der einen Stadt bis zum Verlassen des Flughafes in einer anderen vor Wind und Wetter geschützt.
5. Die Unzulänglichkeit von weit auseinanderliegender Ankunft und Abfahrt, das viele Hin- und Herlaufen der Fahrgäste längs großer Strecken, ist vermieden.
6. Das Gebäude kann an irgendeiner beliebigen Stelle, auch außerhalb des Flugplatzgebäudes, angeordnet werden.
7. Die Lage des Passagiergebäudes kann sich dem städtischen Verkehrssystem zwanglos einfügen.
8. Die Einschaltung eines flexiblen Verkehrsmittels zwischen Luffahrzeug und Bauwerk legt den Gedanken nahe, das Bauwerk überhaupt in die Stadt zu verlegen und da-

mit den Stadt-Flughof zum zentralen und einzigen Flughafen auszubilden. Die Relais-Autobusse könnten dann nicht nur beliebig viel Flugzeuge, sondern auch beliebig viel Flugfelder bedienen (Abb. 4).

9. Die Relais-Autobusse sind besonderer Art: sie lassen sich infolge ihrer Bauart Seite an Seite reihen, wie die Züge eines Kopfbahnhofes. Sie werden an der Frontseite bestiegen und an der Frontseite verlassen. Dadurch können z. B. an einem Perron von nur 40 Meter Länge alle fünf Minuten zehn Autobusse abgefertigt werden. Das übersteigt bei weitem das theoretische Bedarfsmaximum des größten Flughafens, da nicht alle 30 Sekunden ein Personenflugzeug aufsteigen kann.

10. Der Bauaufwand für ein Passagier-Empfangsgebäude braucht nie den »Personenbedarf« zu übersteigen. Man braucht weniger Terrain, man kann kleiner bauen und vor allem, man hat es hier mit einem Bauwerk zu tun, das infolge der flexiblen Relaisverbindung allen Anforderungen eines gesteigerten Verkehrs auf lange Sicht gerecht werden kann.

Der Relais-Autobus (Patent angemeldet)

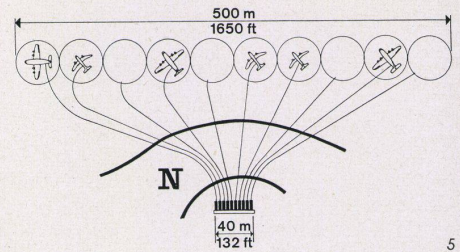
Der Relais-Autobus entspricht ungefähr dem heutigen Überlandfahrzeug, das unsere Städte und Autobahnen bevölkert. Er ist an der Stirnwand mit einer Türe versehen, durch welche die Reisenden den Wagen besteigen. Die Sitzplätze sind etwas erhöht angebracht. Unter ihnen befindet sich der Kofferraum. Der Passagier betritt den Autobus von einem auf gleicher Höhe befindlichen Kai aus. Nähert sich das Auto dem Flugzeug, so öffnet sich nach einem einfachen System eine Falltreppe von nur zwei Meter Länge, welche imstande ist, die kleinsten wie die größten Luffahrzeuge zu bedienen. Über diese Treppe steigt man direkt, ohne den Boden betreten zu müssen, von Fahrzeug zu Fahrzeug. Das Gepäck, Post und eventuelles Frachtgut wird auf einem tieferliegenden Gepäcksteig verladen.

Die Situierung des Empfangsgebäudes

Hier ist vor allem zu überlegen, daß Geschwindigkeit ein Kriterium des Luftverkehrs ist und daß die Vorteile einer Luftreise weniger nach Reisedauer von Flughafen zu Flughafen als von Stadt zu Stadt beurteilt werden. Am Ausgangspunkt und Endpunkt der Flugreise steht der Flughafen, das Gegenstück zum Bahnhof, der zu allen Verkehrsmitteln der Innenstadt und der Vororte Umsteigemöglichkeiten erlaubt.

Ein Optimum könnte erreicht werden, wenn dem Mischmasch von städtebaulichen und flugtechnischen Interessen ein Ende gesetzt werden könnte und wenn das Personen-Empfangsgebäude ausschließlich nach bodenverkehrstechnischen Gesichtspunkten placiert würde, so daß es schnell und leicht erreicht werden kann. Der Flughafen muß früher oder später an eine Hauptverkehrsader gelegt werden. Dies geht allerdings nur, wenn er sich vom Flugfeld lösen kann und wenn zwischen ihm und dem Flugplatz eine elastische Verbindung besteht, wie das vorgeschlagene Relais-Auto-System.

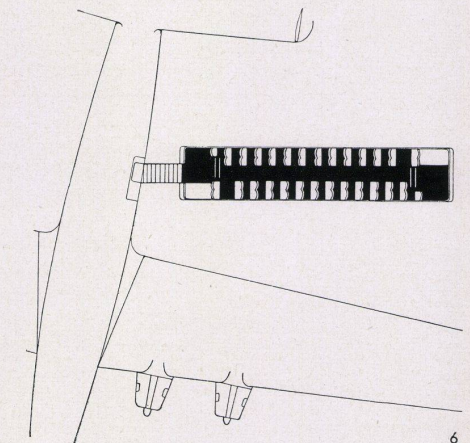
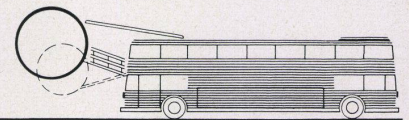
Die Frage, ob der Flughafen mehr beim Flugplatz oder mehr in der Stadt errichtet werden soll, bleibt dann eine städtebauliche Angelegenheit, die von Fall zu Fall von den städtischen Behörden abzuklären wäre. Würde diesem Gedanken nähergetreten werden, so würde sich zeigen, daß der Air-Kai-Flughof außerordentlich anpassungsfähig ist und das Relais-Auto-System sich zwanglos jedem Stadtverkehr einfügt (Abb. 4).



5
Zehn Flugzeug-Abstellplätze vor einem Flughafen aneinandergereiht benötigen 500 m. Hingegen brauchen zehn Relais-Autobusse angefahren vor dem Air-Kai-Flughof nur 40 m. Je ein Autobus faßt ungefähr die gleiche Personenzahl wie ein Constellation-Flugzeug.

Dix places de transbordement pour avions alignés devant un aéroport occupent un espace de 500 m de long. En revanche, dix autobus de relais devant un aéroport «air-qui» ne nécessitent pas plus de 40 m. Un autobus charge environ le même nombre de passagers qu'un avion «Constellation».

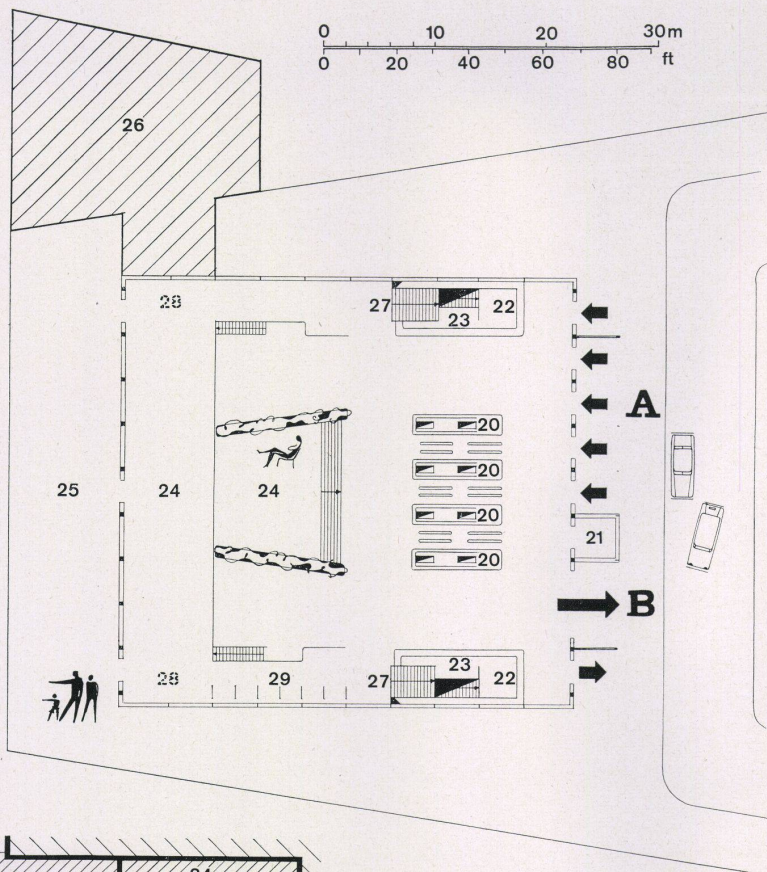
Parking lots for 10 airplanes in front of a terminus require 500 m. But ten relay coaches drawn up in front of the Air-Kai Terminus require but 40 m. Every coach accommodates roughly the same number of passengers as a Constellation airplane.



6
Der Relais-Autobus mit öffnbarer Falltreppe für große und kleine Verkehrsflugzeuge. Zwei Führerstände. Heck und Bug gleich ausgebildet. (Patent angemeldet.)

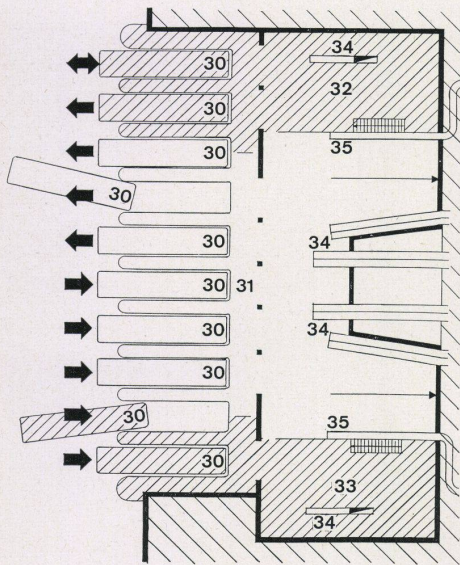
L'autobus de relais avec passerelle rabattue pour les transbordements sur petits et grands avions. (Brevet déposé.)

The relay coach with open gangway for large and small airplanes. Two driving stands. Front and rear identical (patent applied for).



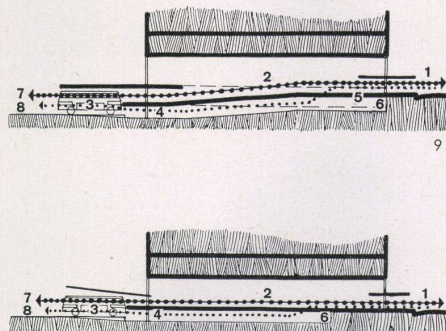
7 Grundriß des Erdgeschosses / Plan du rez-de-chaussée / Ground-floor plan

- A Eingang / Entrée / Entrance
- B Ausgang / Sortie / Exit
- 20 Schalter und Handgepäckaufgabe / Guichets et consigne / Tickets and Hand luggage
- 21 Auskunft / Renseignements / Information Desk
- 22 Gepäckannahme und -abgabe / Bagages à main (consigne et retrait) / Luggage
- 23 Verkaufsladen / Magasin de vente / Shop
- 24 Wartezimmer, teilweise auf gleichem Niveau wie Personenkai, teilweise auf Niveau wie Aussichtsterrasse / Salle d'attente, en partie au niveau du quai des passagers, en partie au niveau de la terrasse / Waiting room, partly on same level as passenger platform, partly on terrace level
- 25 Aussichtsterrasse, darunter Personenkai / Terrasse dominant le quai des passagers / Terrace; below, passenger platform
- 26 Restaurant-Bar / Restaurant-bar / Restaurant and Bar
- 27 Treppe nach dem Obergeschoß zu den Büros / Escalier conduisant à l'étage des bureaux / Stairs to upper-floor offices
- 28 Zollamtsräume, auf gleichem Niveau wie Personenkai / Douane, au niveau du quai d'embarquement / Customs premises at same level as passenger platforms
- 29 Fahrpläne / Horaires / Timetables



8 Grundriß des Untergeschosses / Plan du sous-sol / Basement plan

- 30 Relais-Autobusse / Autobus de relais / Relay coaches
- 31 Gepäcksteig / Quai de chargement / Luggage platform
- 32 Zollfreilager, Abfahrt und Transit / Dépôt franc de douane, départ et transit / Bonded warehouse, outgoing and transit goods
- 33 Zollfreilager, Ankunft / Dépôt franc de douane, arrivée / Bonded warehouse, incoming goods
- 34 Rollbahn abwärts / Plan incliné à rouleaux, descente / Downward roller track
- 35 Transporteur aufwärts / Transporteur, montée / Upward conveyor



9 Schema eines Querschnittes durch einen Air-Kai-Flughof mit abfallendem Fußboden der Haupthalle. Freie Sicht auf das Flugfeld.

Vue en coupe d'une aéroport «air-quai»; hall principal en pente, donnant la vue libre sur le champ d'aviation. Diagrammatic section of Air-Kai Terminal with sloping floor in principal hall. Unobstructed view of airfield.

10 Schema eines Querschnittes durch einen Air-Kai-Flughof mit ebener Haupthalle, keine Rücksicht auf freie Sicht.

Vue en coupe d'une aéroport «air-quai» à sol horizontal dans le hall principal, sans souci de la vue. Diagrammatic section of Air-Kai Terminal with level principal hall, view not considered.

- 1 Städteingang / Entrée côté ville / Town entrance
- 2 Halle / Hall
- 3 Relais-Autobus / Autobus de relais / Relay coach
- 4 Gepäckkai / Quai des bagages / Luggage platform
- 5 Zollamtsräume / Locaux de douane / Customs premises
- 6 Diensträume / Locaux de service / Service rooms
- 7 Reisende / Voyageurs / Passengers
- 8 Gepäck / Bagages / Luggage

Das Gebäude

Die Anlage des Air-Kai-Flughofes fußt auf dem Relais-Auto-System mit dem dazugehörigen Kai. Ein rasches Ein- und Ausströmen der Reisenden und leichte Orientierungsmöglichkeit sind erste Voraussetzung. Der Kai, an welchem die Relais-Autos anfahren, liegt quer vor dem Gebäude, nach Art der Hauptverbindungshalle eines Hauptbahnhofes.

Der Entwurf sieht eine Abfahrts- und Ankunfts- halle vor. Unter Berücksichtigung der Verkehrsordnung des Landverkehrs kommt der Ankunfts-kai der Relaisbusse gegenüber dem Stadt- ausgang und umgekehrt zu liegen. Der Ausgangstüre zum Kai gegenüber hält der Relais-Autobus. Man weist an der Türe dem

Kontrollbeamten sein Fahrbi- llett vor, überquert den vier Meter breiten Kai und besteigt den Relais-Autobus, der die Reisenden direkt zum Flugzeug bringt.

Unter dem Personenkai befindet sich der Ge- päcksteig. Die Handgepäckstücke werden wie üblich beim Wiegen übernommen und rutschen über eine Rollbahn, ohne noch einmal den Weg der Passagiere zu kreuzen, zum Unter- geschoß.

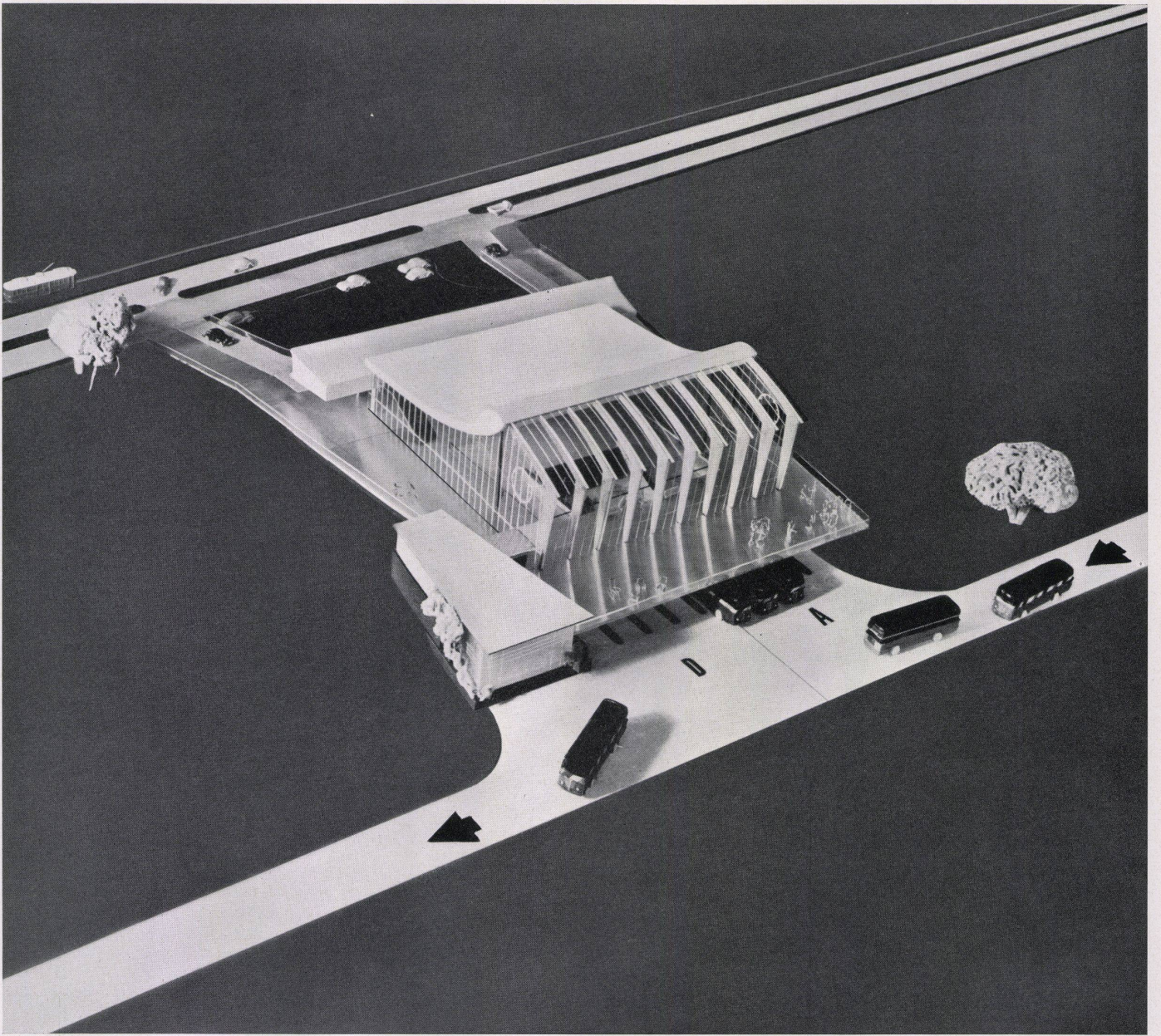
Auf der Höhe des Personenkais liegen die Zoll- amtsräume und die Räume für das Freizonen- Restaurant mit dem Wartesalon für die Transit- reisenden. Die Vertretungen der einzelnen Flug- gesellschaften, die Mannschaftsräume, die Lokale für den Nachrichtendienst, den »Sta-

- A Ankunftsseite der Relais-Autos / Arrivée des autobus de relais / Approach of relay coaches
- D Abfahrtsseite der Relais-Autos / Départ des autobus de relais / Departure of relay coaches

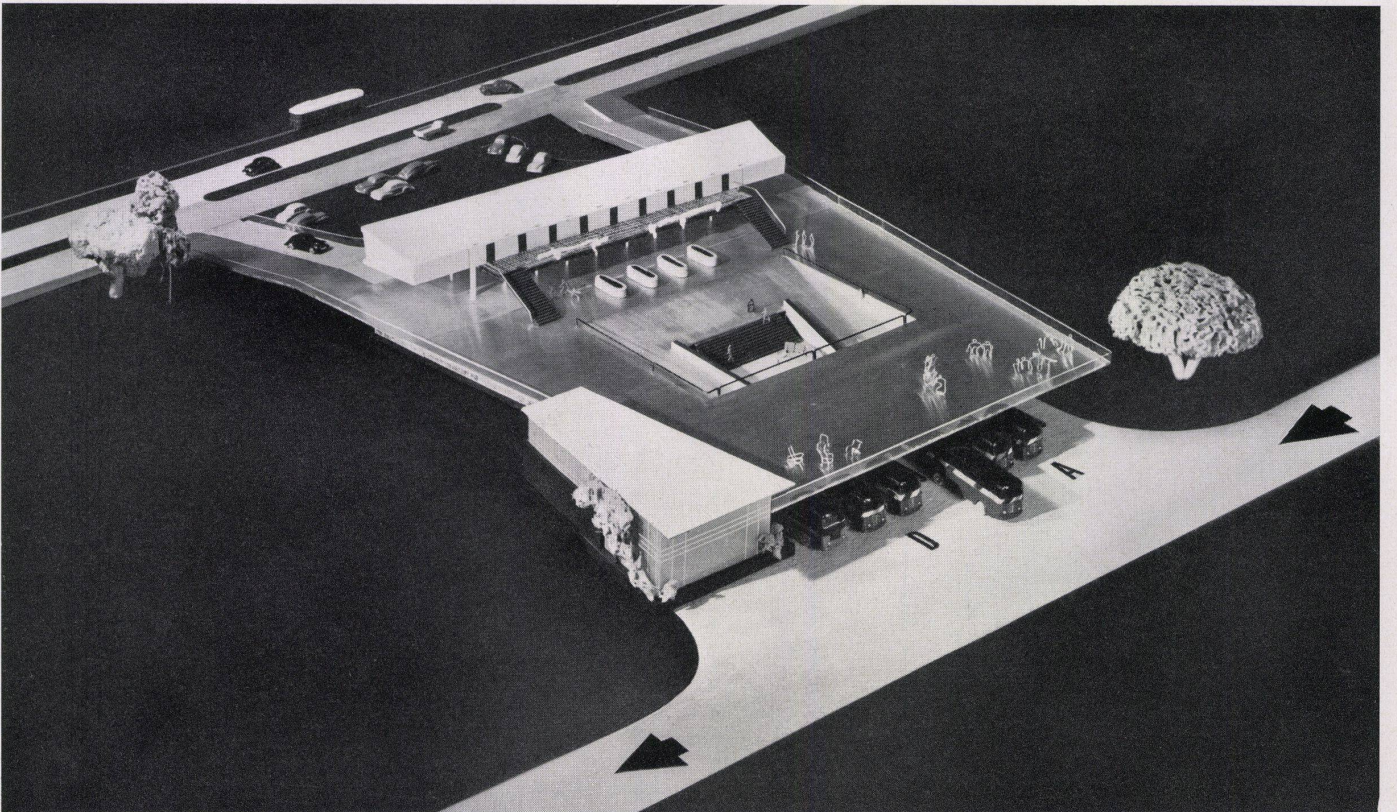
12 Einblick in die abgedeckte Halle des Air-Kai-Flughofes. Unter dem weißen Baublock: Haupteingang stadts- weis, davor vier Schalterbänke mit 24 Schaltern. Diese stehen mittels einer Rollbahn in direkter Verbindung mit dem Gepäcksteig.

Vue sur le hall ouvert de l'aéroport «air-quai». Sous le corps de bâtiment blanc, l'entrée principale côté ville et, en avant, quatre rangs de guichets. Ceux-ci, au nombre de 24, sont reliés au quai de chargement par un plan incliné à rouleaux.

View into opened hall of Air-Kai Terminal. Below the white cube, main entrance in town front, four desks with 24 counters in front. The latter are directly connected with the luggage platform by means of a roller track.

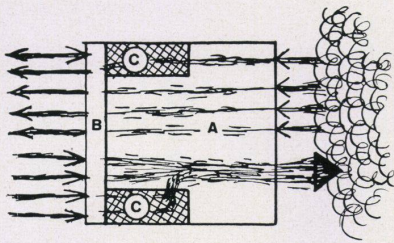


11



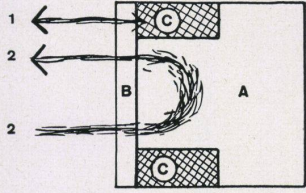
12

151



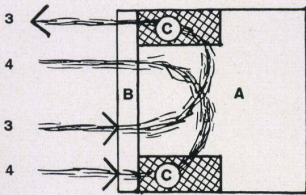
13

13
 Schema der Zu- und Abgänge des Air-Kai-Flughofs.
 Schéma des voies d'accès de l'aérogare «air-quai».
 Diagrammatic view of connections of Air-Kai Terminus.
 A Schalterhalle / Hall des guichets / Ticket, luggage etc. hall
 B Personenkai / Quai des passagers / Passenger platform
 C Zoll / Douane / Customs



14

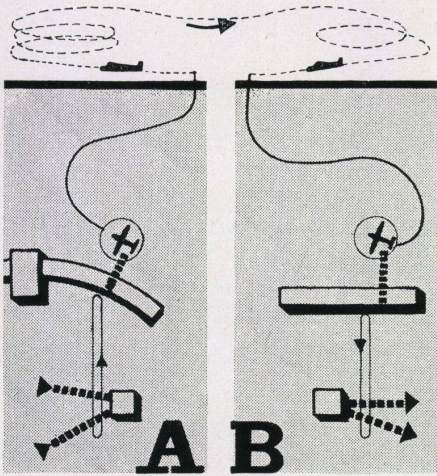
14
 Transitverkehr sowie Paß- und Zollkontrolle.
 Transit, douane et passeports.
 Transit traffic, passport and customs control.



15

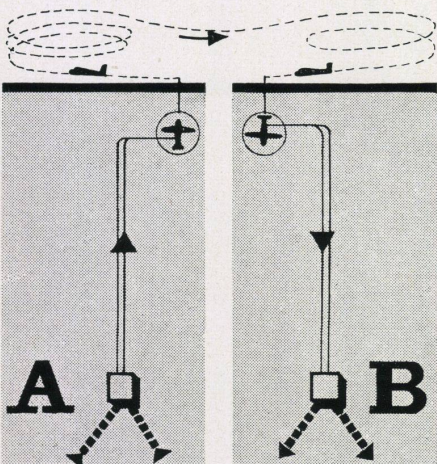
14
 1 Transitverkehr Ausland—Ausland / Transit extérieur / Transit traffic abroad/abroad.
 2 Transitverkehr Inland—Inland / Transit intérieur / Transit traffic inland/inland.

15
 3 Transitverkehr Inland—Ausland / Transit intérieur—extérieur / Transit traffic inland/abroad.
 4 Transitverkehr Ausland—Inland / Transit extérieur—intérieur / Transit traffic abroad/inland.



16

16
 Eine Flugreise von der Stadt A nach der Stadt B nach dem herkömmlichen System mit Stadthof und Flughafen-gebäude.
 Un voyage en avion de la ville A à la ville B selon le système usuel, l'aérogare se trouvant à l'aéroport.
 An air trip from town A to town B on the conventional system with town terminus and airport building.



17

17
 Die gleiche Reise von der Stadt A nach der Stadt B nach dem Air-Kai-System: direkte Verbindung zwischen Flughafen und Flugzeug mit Relais-Autobussen.
 Le même voyage de la ville A à la ville B selon le système «air-quai»; transport direct de l'aérogare à l'avion par des autobus de relais.
 The same trip from town A to town B on the Air-Kai system: direct connection between airport and airplane by relay coaches.

tionsmanager«, die Frachtkontrolle, Polizei usw. können über dem Haupteingang oder im freistehenden Bürotrakt untergebracht werden. Das Untergeschoß beherbergt die Gepäcklager und die übrigen Räume für Heizung, Kühlung und Lüftung, für Kontrollapparaturen und Maschinen.

Transit- und Zielhafen

Das Projekt Air-Kai-Flughof kann für Transit- und für Zielhäfen als Entwurfsunterlage dienen. Bei einem Zielhafen gestalten sich Zu- und Abgang der Reisenden recht einfach und unkompliziert. Wie sich der Transitverkehr abspielt, ist aus Abb. 14 und 15 zu ersehen.

Zoll- und Paßabfertigung

Zoll- und Paßkontrolle wird nötig für Personen, die 1. aus dem Ausland kommen und im Inland bleiben, und 2. solchen, die aus dem Inland kommen und ins Ausland weiterreisen. Die Kontrolle erfolgt in den hierfür vorgesehenen Zollabfertigungsräumen des Air-Kai-Flughofes. Sie befinden sich stets auf gleicher Höhe wie der Personenkai.

Passagiere, die aus dem Ausland kommen und ohne das Inland zu betreten weiterreisen, benutzen eine hierfür geschaffene Freizone des Empfangsgebäudes mit eigenem Restaurationsbetrieb, Bar, Toiletten, Bädern, Ruheräumen usw., ohne sich einer Kontrolle unterziehen zu müssen. Desgleichen wird durchgehendes Auslands-Reisegepäck innerhalb einer Freizone im Untergeschoß unter Aufsicht des Kontrollorgans umgeladen, ohne geöffnet werden zu müssen. Bei Anlage des Air-Kai-Flughofes innerhalb der Stadt könnte zur Beschleunigung der »Zoll- und Paßzeit« wenigstens die Paßkontrolle wie in der Eisenbahn bereits im Relais-Autobus vorgenommen werden. Die Anwesenheit des Kontrollbeamten im Autobus bietet die gleiche Sicherheit für die ordnungsmäßige Personenkontrolle wie im Eisenbahnzug. Etwa nötige Leibesvisiten werden im Zollabfertigungsraum des Flughofes gemacht. Das Aufgabegepäck durchwandert automatisch den Zollabfertigungsraum wie an jeder anderen Grenzstation.

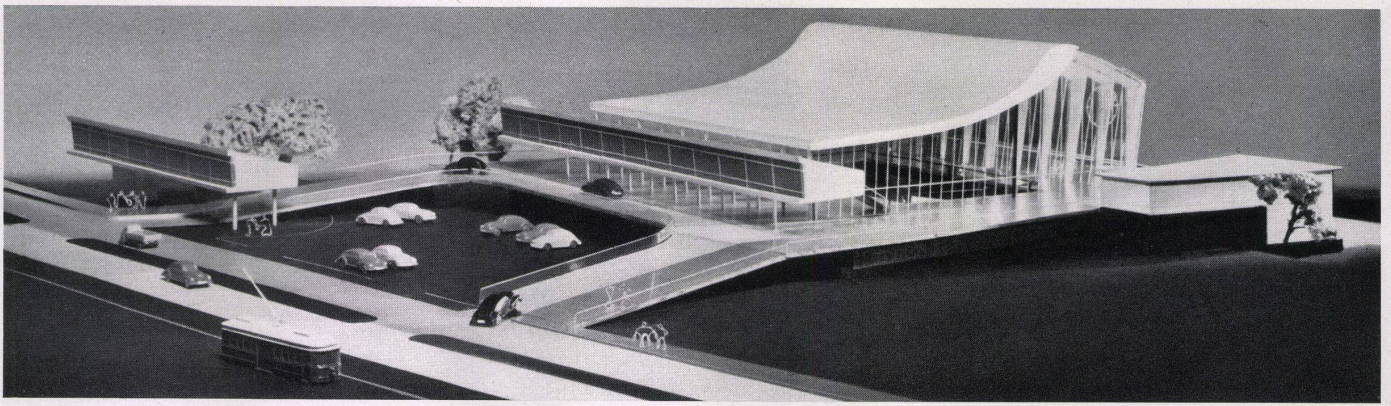
Anpassungs- und Erweiterungsfähigkeit

Eine drohende Gefahr für jeden Flughafen-neubau ist die schnelle Überalterung. Auch bei der größtmöglichen Wandlungsfähigkeit des Gebäudes wird man stets mit dem Problem zu kämpfen haben, ein starres Bauwerk dem hemmungslos wachsenden Luftschiff anzupassen.

Alle diese Hemmnisse fallen aber weg, sobald man sich des flexiblen Relais-Auto-Dienstes bedient. Die Umbauten bleiben in verhältnismäßig beschränktem Rahmen, und Erweiterungen dürften für längere Zeit kaum erforderlich sein, da die Leistungsfähigkeit der Kais die der Pisten von Anfang an bei weitem übersteigt.

Verkürzung der Reisedauer

Wer Zeit sparen will und es eilig hat, benützt das Flugzeug. Aber die Erfahrung zeigt, daß die Zeitersparnis in groteskem Mißverhältnis steht zu der Geduldsprobe, die man über sich ergehen lassen muß. Wohl reist man von Flugplatz zu Flugplatz in Windeseile, aber man büßt den Zeitgewinn wieder mit langen Wartezeiten zwischen Flugplatz und Stadt ein. Zu etwa 150 Minuten Flugzeit muß man heute 160 Minuten Warte- und Abfertigungszeit hinzu-rechnen. Von 100 Prozent Gesamtreisedauer entfallen auf den Anteil »Luft« 49 Prozent, auf den Bodenaufenthalt die restlichen 51 Prozent. Diese 160 Minuten sind keine Ausnahme, sondern ein allgemeiner Durchschnitt. Das System der Relais-Autobusse ermöglicht der Boden-Personenbeförderung, sich dem Luft-



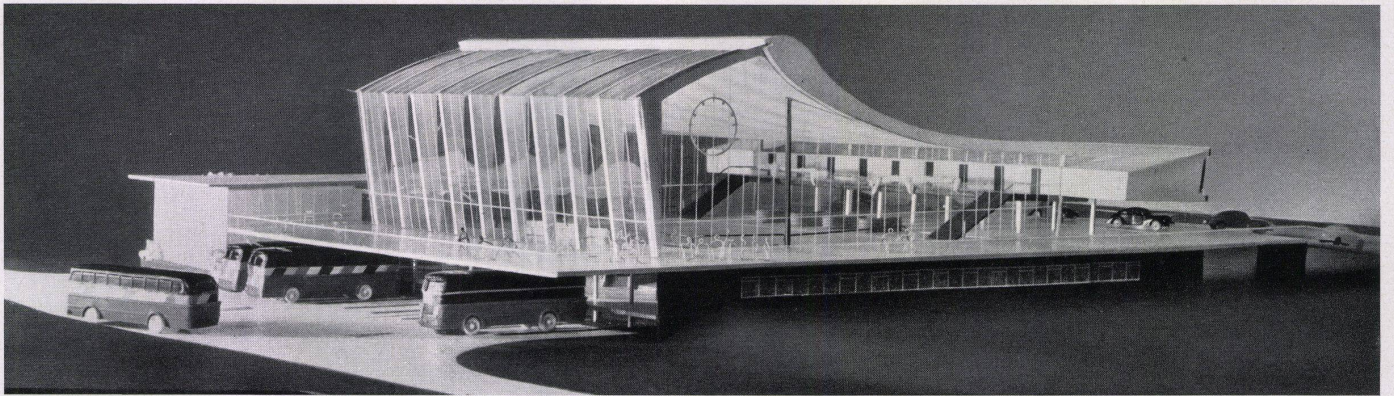
verkehr anzupassen und zeitsparender zu arbeiten. Der Boden-»Zoll« von 50 Prozent der Reisezeit kann leicht auf ein Minimum von 10 bis 20 Prozent herabgesetzt werden.

Der Entwurf des Air-Kai-Flughofes rechnet mit Massenbetrieb. Er ist das Ergebnis langer Beobachtungsstunden, Unterhaltungen und Studien und sucht alle jene Mängel zu vermeiden, die als Hindernis einer flüssigen Reisendenabfertigung angesehen werden können. Die heute von jeder Flugunternehmung selbst durchgeführte Gepäckabfertigung ist im Air-Kai-Flughof konzentriert. Bis dorthin hat sich

Stadtseitige Ansicht des Air-Kai-Flughofs mit Anfahrtsrampen und Parkplatz. Die flachen Baublocks enthalten Büros.

Vue de l'aérogare «air-quai» côté ville. Rampes d'accès et place de stationnement. Les bâtiments plats abritent les bureaux.

Town side of Air-Kai Terminus with approach ramps and parking lot. The flat cubes accommodate the offices.



jeder Fahrgast um sein Gepäck selbst zu kümmern. Er gibt seinen Handkoffer am Flughofschalter ab und erhält ihn am Ende der Reise an der Gepäckausgabe wieder zurück. Für große Gepäckstücke besteht eine eigens dafür eingerichtete Gepäckannahme. Diese vereinfachte Gepäckabfertigung wird sich vor allem dort bewähren, wo der Flughafen an einer städtischen Hauptverkehrsader liegt und wo die Reisenden kommen und gehen können wie in einem Bahnhof.

Ansicht des Air-Kai-Flughofes. Kleiner Bau links: Restaurationstrakt. Vor dem Gebäude die Relais-Autos.

Vue de l'aérogare «air-quai». Restauration dans le petit bâtiment à gauche. Devant l'édifice, les autobus de relais.

View of Air-Kai Terminus. Small structure on left: restaurant wing. In front of building: relay coaches.

Profilsansicht des Air-Kai-Flughofs. Links Ausfahrt für die Relais-Autos, rechts städtische Hauptstraße. Im Erdgeschoß Zollamtsräume, Toiletten und Lagerräume.

L'aérogare «air-quai» vue de profil. A gauche, la sortie des autobus de relais, à droite, l'artère urbaine. Au rez-de-chaussée, les locaux de douane, lavabos et dépôts. Profile of Air-Kai Terminus. Left, OUT drive for relay coaches; right, urban main street. Ground-floor with customs premises, cloakrooms and store-rooms.

