

sprünglichen "Canadian Pacific"-Gesellschaft.

15. April 1947 - "Trans Canada Air Lines" nimmt mit "North Star"-Maschinen die ersten Übersee-Kurzverkehrsflüge zwischen Montreal und Prestwick auf.

29. September 1962 - Start des ersten kanadischen Satelliten "Alouette", der Angaben über die Beschaffenheit der Ionosphäre bringen soll.

20. Oktober 1966 - Die zunehmende Bedeutung regionaler Luftverkehrsgesellschaften führte zur "Grundsatzklärung für regionale Luftverkehrsträ-

(Fortsetzung vom Kasten auf Seite 2)
ger", durch welche die Regelbefugnis des Luftverkehrsrats auf Gesellschaften wie Pacific Western, Transair, Nordair, Quebecair und Eastern Provincial Airlines ausgedehnt wird.
27. März 1969 - Das Verkehrsministerium gibt Pläne bekannt, in Ste. Scholastique bei Montreal einen Flughafen "der dritten Generation" zu bauen.
24. Juli 1974 - "Airtransit" eröffnet die erste STOL-Verkehrslinie zwischen den Innenstädten von Montreal und Ottawa.

Der erste Abschnitt

Die erste Baustufe in Mirabel wird sich auf die Zeit von 1975-79 erstrecken. Für diesen Abschnitt sind zwei Pisten und eine Fluggast-Empfangsanlage vorgesehen, die für 300 000 Starts und Landungen und für 3,7 Millionen Fluggäste pro Jahr ausreichen dürften. Die Passagiere werden das Flugzeug jeweils in einiger Entfernung vom Flughafengebäude verlassen, in das sie mit Zubringerfahrzeugen gebracht werden sollen, die bis zu 150 Personen aufnehmen und 24,1 Stundenkilometer erreichen können.

Im Jahre 2025 sollen alle Bauarbeiten in Mirabel vollendet sein. Der Flughafen wird dann über sechs Pisten verfügen, die in drei Gruppen von je zwei parallelen Pisten eingeteilt sind. Davon sollen zwei Gruppen von Nordosten nach Südwesten verlaufen und eine Gruppe in Richtung des Seitenwinds. Ferner wird der Flughafen dann alle erforderlichen Einrichtungen aufweisen, um die jährlich dort erwarteten 50 Millionen Fluggäste abfertigen zu können.

Verbindung zwischen Flughafen und Stadt

Eine wichtige Rolle bei dem Projekt Mirabel wird der Verkehr zu Lande spielen, der die Verbindung zwischen dem Flughafen und dem Kern der Großstädte Montreal und Ottawa schaffen soll. Für den ersten Abschnitt wird voraussichtlich eine Reihe von neuen Zubringer- und Verbindungsstraßen für den Kraftfahrzeugverkehr ausreichen. Sie sollen jedoch zu Beginn der achtziger Jahre durch ein elektrisches Schnellbahnnetz (TRRAMM) ergänzt werden, das unter Benutzung der vorhandenen Eisenbahntrasse den Stadtkern von Montreal mit Mirabel verbindet. Auf dieser Strecke sollen Eisenbahnwagen eingesetzt werden, die bis zu 161 Stundenkilometer erreichen. Unter Zugrundelegung der Verhältnisse von 1973 wird dieses Projekt auf 438 Mio \$ veranschlagt. Die geplante Bahnstrecke würde in das Montrealer Verkehrsnetz eingegliedert werden und 16 Stationen aufweisen, von denen die meisten Parkplätze und Busverbindung erhalten sollen. Wird das TRRAMM-Projekt genehmigt, dann könnte es 1981 den Betrieb aufnehmen und täglich über 100 000 Fahrgäste befördern.

Neben der Fluggast-Empfangsanlage wird der Frachtabfertigung im Betrieb des Flughafens Mirabel besondere Bedeutung beigemessen. Im Hinblick auf den Umfang der Frachtabfertigung steht Montreal heute an sechster Stelle unter den nordame-