

PÅ CLAUD BREMERS TEGNESTUE
1974-1983

og

OM CLAUD BREMER

Arkitekten 1/85

KASTRUP – LANGTIDSPLANEN P 2000

Københavns Lufthavn i Kastrup var midt i 70'erne en statsejet virksomhed administreret af KLV, København Lufthavns Væsen.

KLV havde ingen langtidsplan for lufthavnen i Kastrup af den simple grund at Væsenet var sat i verden for at afvikle den og implementere et nyt og pragtfuldt lufthavnsanlæg på Saltholm.

Desværre kom en kendt komiker øens frøer til undsætning og stoppede projektet.

Husarkitekten for Kastrup var dengang Vilhelm Lauritzens Tegnestue, VLT, ejet af Mogens Boertmann som overtog firmaet efter Vilhelm Lauritzen. VLT havde allerede bygget Afgangshallen i 58 (i dag Terminal 2), den *midlertidige* Ankomsthal mellem Finger B og C og Indenrigsgården i dag kaldet *Domestic*.

I 1975 arbejdede VLT lidt på skråt på en "1½ plans løsning" for Kastrup, - en 2 plans løsning ville have krævet en decideret opdeling af til- og frakørselstrafik i to niveauer, en *kerb* for afgang og en anden for ankomst.

VLTs/KLVs ½ løsning kunne SAS ikke leve med. SAS havde på det tidspunkt 85% af al handling i Kastrup men blev af KLV behandlet som blot "én af lufthavnens 144 brugere [flyselskaber]" og skulle ikke bilde sig noget ind.

Med Jan Carlsen i spidsen stod SAS ved en korsvej: enten skulle Kastrup udvides og indrettes til at klare 20 mio pax i år 2000 eller også skulle der fældes flere træer i Göteborg.

Hidtil havde svenskerne måtte besvære sig med transfer i København, hvor danskerne mageligt kunne tage direkte herfra ude i verden. Nu risikerede rollerne at blive byttet om.

Det foranledigede SAS [stationschefen i Kastrup, Helge Skjoldager] til at kontakte VLT m.h.p. at få udarbejdet en decideret langtidsplan uden om KLV; men det turde Mogens Boertmann ikke bind an med, det ville næppe begejstre hans bygherre i Kastrup.

Derfor kontaktede Mogens Boertmann sin kollega og barndomsven Claus Bremer, og således (takket være Jesper Klein) fik Claus Bremers Tegnestue ikke alene et fantastisk projekt at gå i gang med, men en bygherre (stationschefen Helge Skjoldager) som helt igennem matchede Claus med sin visionære indstilling og ukuelige optimisme.

Således gik man i gang med den tiltrængte oprydning af en rodet lufthavn. Andre relevante lufthavne skulle studeres og sammen med SAS rejste Claus Bremer ude i verden for at finde inspiration til den rigtige løsning.

På baggrund af Peter Mathiesens operationsanalyse, – en fremskrivning af flytrafik og arealbehov i Kastrup frem til år 2000 baseret på en 4% vækst a BNP – tegnede man sig frem til mulige terminalløsninger.

Men byggeleven og lokalplanen stod lidt i vejen. En byggezone på 70 meter – dybden af den eksisterende afgangshal mellem land- og luftsiden – medførte at anlægget udelukkende kunne udvides i længderetningen, med betydelige gangafstande til følge.

For at give plads til den nye finger A krævede udbygningen desuden en mindre drejning af banen 12-30 og flytning af hydrantanlægget.

Før man nåede frem til det såkaldte Hovedforslag måtte alle sten vendes og dertil brugte Claus Bremer sin *backing group*, tre djævlens advokater som hver fredag efter fyraften

troppede op på tegnestuen og så kritisk på hvad Claus og hans folk havde fundet på i ugens løb. Gruppen bestod af journalisten Lasse Jensen, civilingeniør Emil Dalhoff og arkitekt Henning Larsen.

Efter et intenst arbejdsforløb og aflevering af 189 eksemplarer af P-2000 til Folketinget blev projektet vedtaget den 16. juni 1980, *Loven om udbygningen af København Lufthavn i Kastrup*. Derved var Saltholmprojektet skrinlagt.

Som noget hidtil uset stadfæstede loven ikke alene størrelsen og tempoet for statens investeringer i udbygningen men også for SASs¹.

Den første decideret byggeopgave for Claus Bremers Tegnestue i Kastrup blev den nye ventesal på Østbalkonen, SAS Business Class Lounge.

Østbalkonen blev også kaldt tilskuerbalkonen, for her, fra taget på finger B, ude i det frie, fik man tidligere lov at vinke farvel til sine kære der var på vej op i flymaskinen.

Nummer to og større opgave blev passagerterminalen mellem finger B og C, – i dag Terminal 3 men dengang benævnt *Busterminal* fordi den i parterren husede de store lufthavnsbusser der befordrede passagererne til og fra fjernstandpladserne, en form for *mobile lounges*. VLT var med på udformning af facaden – den ”fællesopgave” som Mogens Boertmann referer til i sin artikel på tidsskriftet *Arkitekten* 1/85² – og på side 10 viser Helge Skjoldager stolt mit tværsnit 1:50 fem

Den tredje opgave blev ombygningen af finger B til også at kunne klare større flymaskiner på vestsiden – et puslespil som ligeledes skulle kombinere handlingen af mindre flytyper.

Ved Claus Bremers død i juli 1983 blev det desværre ikke muligt at føre tegnestuen videre som en helhed. Takket være denne uheldige splittelse blev igangværende projekter i Kastrup efterhånden overtaget af andre tegnestuer, herunder VLT, Harald Grut, Skaarup & Jespersen og Knud Holcher.

Jorge Braga
August 2012

¹ Da Direktør Boserup i 1993 annoncerede et 7,5 mia. budget for de næste 10 års udbygning af Københavns Lufthavne A/S fremfremførte han blot en vingeskudt P-2000 – ingen finger D, ingen drejning af bane 12-30 for at tillade en fuldtudbygget finger A, intet minitog til at forbinde terminalerne i længderetningen og lempe gangafstanden for transitpassagererne. I dag er lufthavnen igen et lige så rodet parfumeri, som det man ryddede op i for 30 år siden.

² I anledning af min mindeudstilling om Claus Bremer på Charlottenborg udgav tidsskriftet *Arkitekten* (1/85) tre artikler om ham, den ene af undertegnet, den anden af Erik Christian Sørensen og den tredje af Mogens Boertmann.

KASTRUP AIRPORT, COPENHAGEN

IN MAY 78 A REPORT, WORKED OUT BY A COMITE, SET UP BY THE DANISH GOVERNMENT, CONCLUDED THAT AIR-TRAFFIC AT KASTRUP AIRPORT COULD BE HANDLED UP TO YEAR 2000.

THAT SIGNIFIED, THAT THE AIRPORT SHOULD BE SUBJECT TO A VERY EXTENSIVE REBUILDING, AND IT WAS ALSO CLEAR, THAT THIS DEVELOPMENT HAD TO TAKE PLACE INSIDE THE ACTUAL AIRPORT LIMITS, AND THEREFORE TAKING IN ACCOUNT QUITE MANY CONSTRAINTS DEALING WITH ENVIRONMENT, TRAFFIC AND ACCESS CONDITIONS.

IN 1979 IT WAS IMPORTANT TO SAS TO INVESTIGATE PRINCIPLES AND IDEAS FOR THE FUTURE DEVELOPMENT OF TERMINAL FACILITIES, WHICH COULD BE PART OF THE GENERAL PLAN FOR THE WHOLE AIRPORT, AND TO THIS AIM A WORKING GROUP CONSISTING OF SAS AND A CONSULTING TEAM OF ARCHITECTS AND SIMULATION ANALYSTS WAS CONSTITUTED.

ON THE BASIS OF THE FOLLOWING HEAD FIGURES FOR PASSENGER TRAFFIC

	1975	2000
AIRCRAFT STANDS	42	84
PASSENGERS	7 mill.	22 mill.

THE WORK RESULTED IN SEVERAL REPORTS UNDER THE NAME OF P.2000.

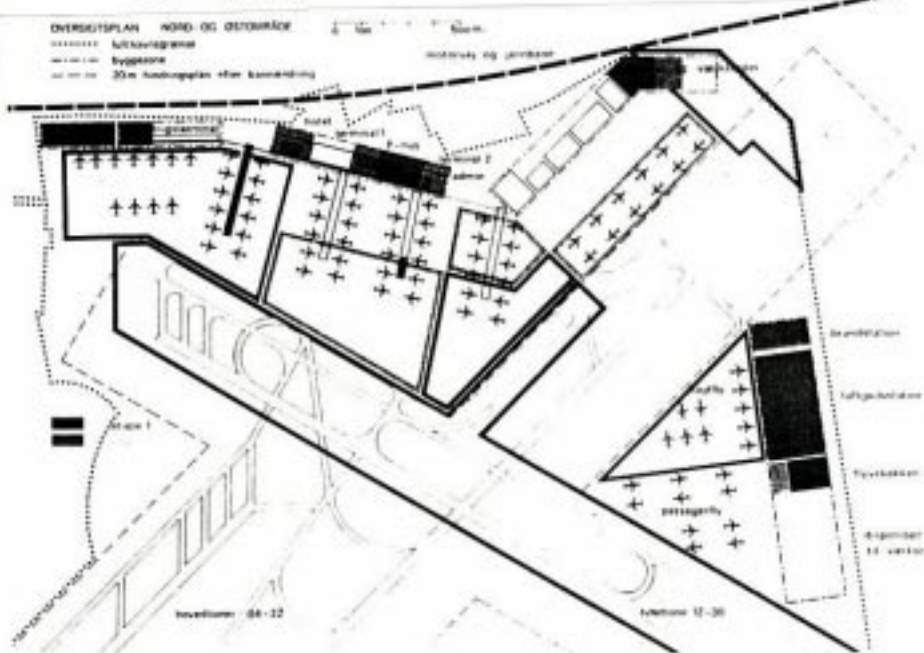
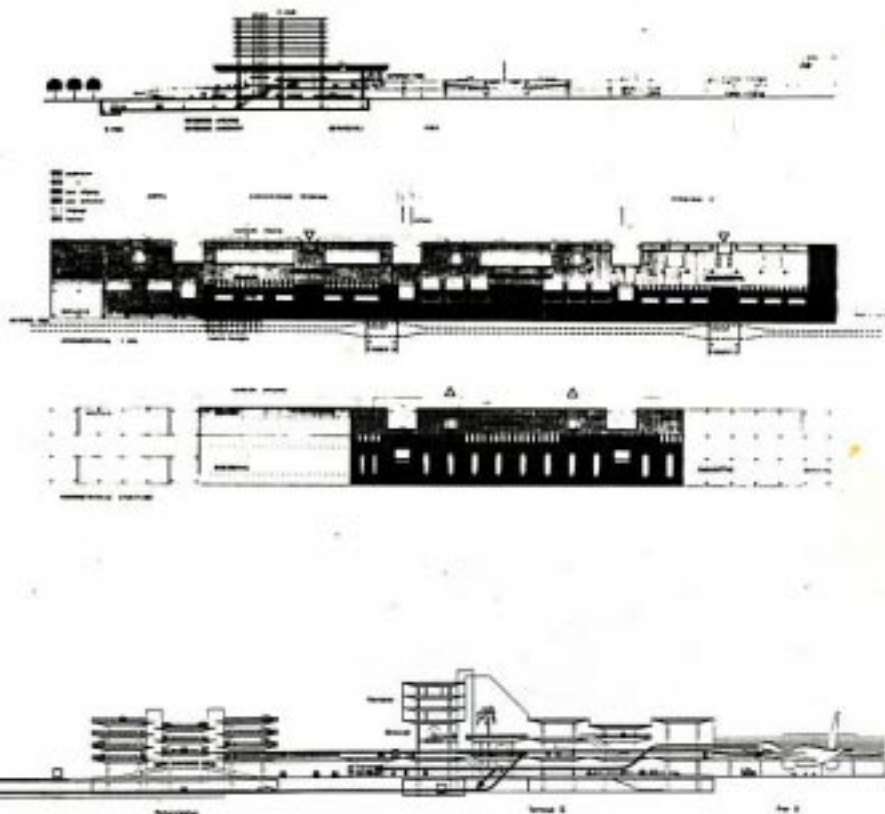
THE LAST ONE, DATED SEPTEMBER 79, DEALS WITH:

- DATA BASIS AND CONDITIONS
- INVESTIGATIONS ON TERMINALSYSTEMS
- STRATEGIES ON TRAFFIC SEPARATION
- PRINCIPLES FOR PASSENGER AND BAGGAGE HANDLING
- DETAILED ANALYSIS OF ALTERNATIVE SYSTEMS
- FORECAST AND FUTURE TIME-TABLES
- LAY-OUT ALTERNATIVES AND THEIR EVALUATION
- ESTIMATE OF INVESTMENTS AND OPERATING COSTS
- BUILDING PHASES

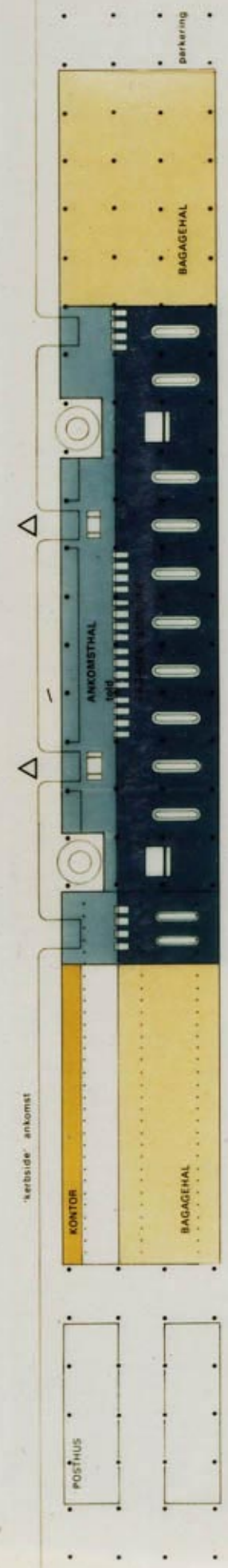
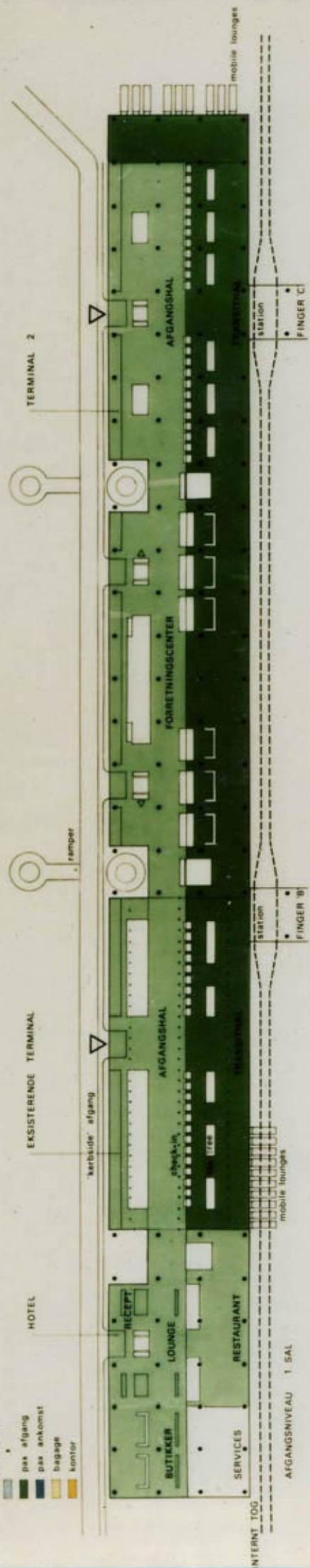
THE BASIS IDEAS AND CONSTRAINTS BEHIND THE PROPOSED GENERAL PLAN FOR THE AIRPORT WERE IN BRIEF:

- THE GEOGRAPHICAL SITUATION AS KEY-POINT FOR PASSENGERS AND CARGO TRAFFIC, AND THEREFORE A VERY HIGH PERCENTAGE OF TRANSFER TRAFFIC
- THE PROXIMITY OF THE TOWN AND IN CONSEQUENCE A VERY SPECIAL ATTENTION TO ENVIRONMENTAL PROBLEMS, ROADS AND ACCESS,
- THE VERY LIMITED AREA FOR EXPANSION OF THE DIFFERENT AIRPORT FUNCTIONS OBLIGING TO AN OPTIMAL USE OF THE AVAILABLE AREAS ON THE AIRSIDE AS WELL AS ON THE LANDSIDE,
- AS ONE OF SAS MAINTENANCE CENTERS IN SCANDINAVIA.

THE SIMULATION MODEL MADE CLEAR, THAT TRAFFIC OUGHT TO BE DIVIDED, IN TWO TERMINAL BUILDINGS - THE EXISTING ONE FOR SCANDINAVIAN TRAFFIC, AND A NEW ONE FOR EUROPEAN AND INTERCONTINENTAL ROUTES.



- publikum
- pas afgang
- pas ankomst
- bagage
- kontor



Lov om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup

VI MARGRETHE DEN ANDEN, af Guds Nåde Danmarks Dronning, gør vitterligt:
Folketinget har vedtaget og Vi ved Vort samtykke stadfæstet følgende lov:

§ 1. Lov nr. 415 af 13. juni 1973 om anlæg af lufthavn på Saltholm ophæves.

§ 2. Med henblik på at sikre den fortsatte afvikling af lufttrafikken til og fra Københavns lufthavn, Kastrup, gennemføres en udbygning af lufthavnen. Udbygningen skal foretages inden for lufthavnens nuværende grænser, bortset fra en mindre arealinddragelse til vejanlæg umiddelbart nord for lufthavnen samt en mindre opfyldning af søteritoriet ved lufthavnens nordøstlige hjørne.

§ 3. Udbygningsforanstaltningerne skal gennemføres med placeringer på lufthavnsarealet i overensstemmelse med de på kortbilaget til denne lov angivne arealreservationer. Udbygningen skal ske efter følgende retningslinjer:

- a) Placeringen af lufthavnens tværbane (12-30) ændres ved en forskydning af denne ca. 500 m mod kystlinjen samtidig med, at der foretages en drejning af banen 6-7° mod vest.
- b) I det som *nordafsnit* betegnede område foretages udbygning af terminalbygningerne med tilhørende fingersystemer og standpladsområder for ekspedition af passagerer i udenrigstrafik. Til afløsning af den nuværende indenrigsterminal opføres i nordafsnittets vestlige del endvidere en ny terminalbygning med tilhørende standpladsområde til ekspedition af passagerer i indenrigstrafik. I nordafsnittets østlige del udbygges hangar- og værkstedsområdet, og der etableres et brændstofforsyningsanlæg.

- c) I det som *østafsnit* betegnede område opføres en luftgodsstation, et flyvekøkken og en brandstation samt værksteder til supplement af værksteder i nordafsnittet. På området etableres endvidere flystandpladser.
- d) I det som *sydafsnit* betegnede område opføres hangarer og værksteder samt administrationsbygninger for luftfartsselskaber.
- e) I det som *vestafsnit* betegnede område udbygges anlæg og bygninger for sikrings-tjenester og for lufthavnens værksteds- og vedligeholdelsesfunktioner samt om fornødent bygninger for luftfartsmyndighedernes administration. I området opføres endvidere et flyvekøkken.

§ 4. Inden for særligt støjbelastede områder kan der ydes statstilskud til støjisolering af ejendomme, der lovligt anvendes til helårsbeboelse.

Stk. 2. Miljøministeren fastlægger grænserne for de områder, inden for hvilke der kan ydes tilskud. Miljøministeren kan endvidere fastsætte nærmere regler om tilskudsordningen, herunder regler for beregning af tilskuddets størrelse samt tidspunkterne for ordningens ikrafttræden.

Stk. 3. Tilskud efter stk. 1 er ikke indkomstskattepligtigt for tilskudsmodtageren. Udgifter, som er betalt ved tilskud efter stk. 1, kan ikke fradrages ved indkomstopgørelsen. Udgifter til foranstaltninger, der er betalt ved tilskud, medregnes ikke ved opgørelsen af grundlaget for skattemæssige afskrivninger og medregnes ikke til anskaffelsessummen ved opgørelse af den skattepligtige fortjeneste ved afståelse af ejendommen. Den del af udgifterne til isolering, der er betalt ved tilskud, medregnes ikke ved beregning af lejeforhøjelse i udlejningsejendomme.

Givet på Christiansborg slot, den 16. juni 1980

Under Vor Kongelige Hånd og Segl

I Dronningens navn:

INGRID

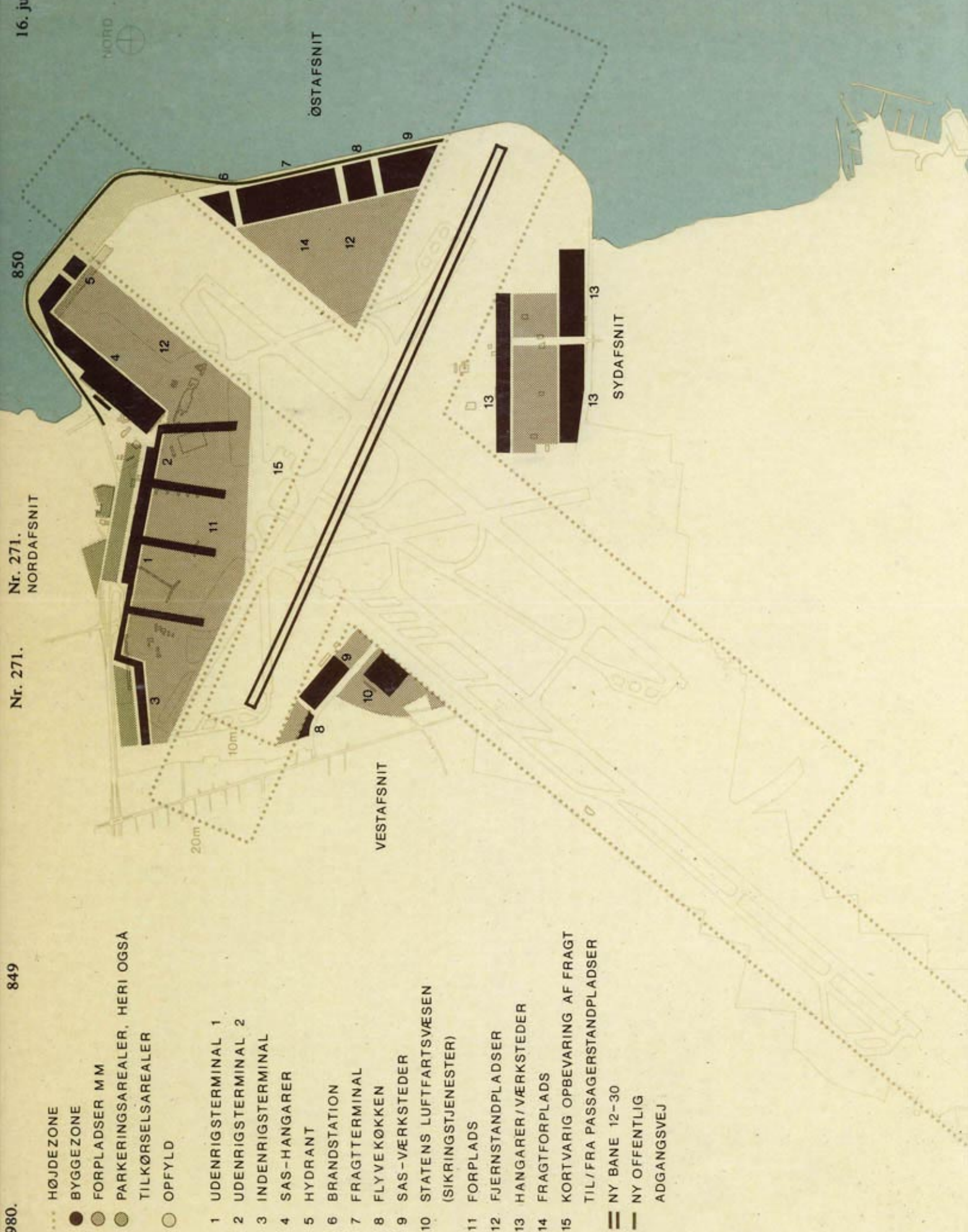
Dronning af Danmark

Rigsforstander

/J. RISGAARD KNUDSEN

- ... HØJDEZONE
- BYGGEZONE
- FORPLADSER M M
- PARKERINGSAREALER, HERI OGSÅ TILKØRSAREALER
- OPFYLD

- 1 UDENRIGSTERMINAL 1
 - 2 UDENRIGSTERMINAL 2
 - 3 INDENRIGSTERMINAL
 - 4 SAS-HANGARER
 - 5 HYDRANT
 - 6 BRANDSTATION
 - 7 FRAGTTERMINAL
 - 8 FLYVEKØKKEN
 - 9 SAS-VÆRKSTEDER
 - 10 STATENS LUFTFARTSVÆSEN (SIKRINGSTJENESTER)
 - 11 FORPLADS
 - 12 FJERNSTANDPLADSER
 - 13 HANGARER/VÆRKSTEDER
 - 14 FRAGTFORPLADS
 - 15 KORTVARIG OPBEVARING AF FRAGT
- = NY BANE 12-30
 - NY OFFENTLIG ADGANGSVEJ



COPENHAGEN AIRPORT FINGER B - WEST

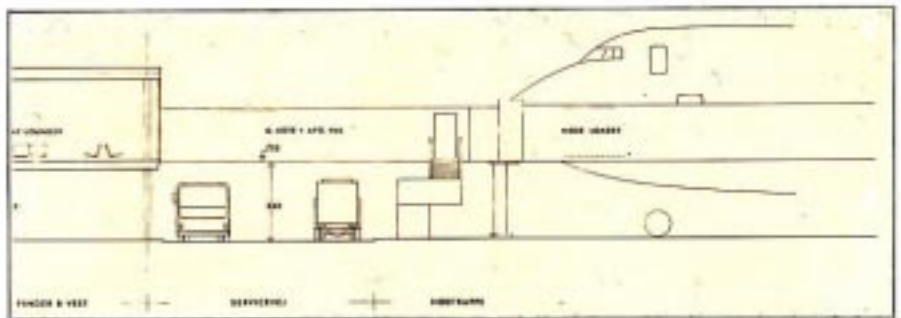
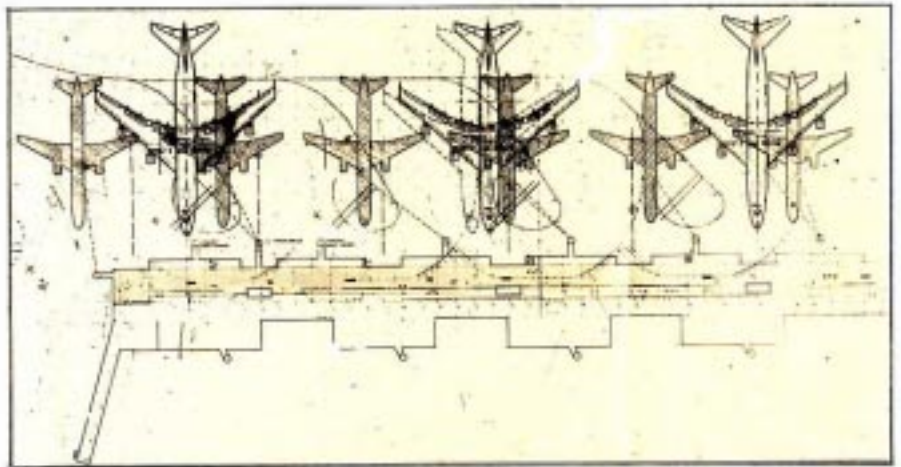
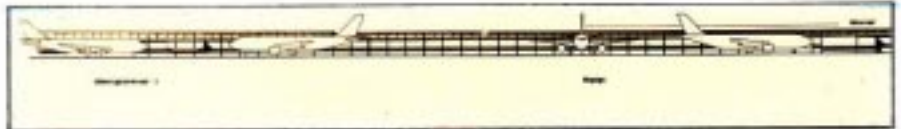
This project concerned the upgrading of the existing central pier's west side, built in 1958.

The Eastside of this pier had lately been provided with lounges and loading bridges to handle Airbus 300 aircrafts.

The Westside gates were still consisting of simple apron stairs from the central corridor.

Our proposal to SAS was then to establish a continuous lounge (250 x 12 meter) with seven gates, a steel construction permitting the elevation of the existing structure to a proper level, allowing both handling circulation below, and loading bridges connecting to aircrafts ranging from DC9-41 to Boeing 747.

Client: SAS



COPENHAGEN AIRPORT BUSTERMINAL

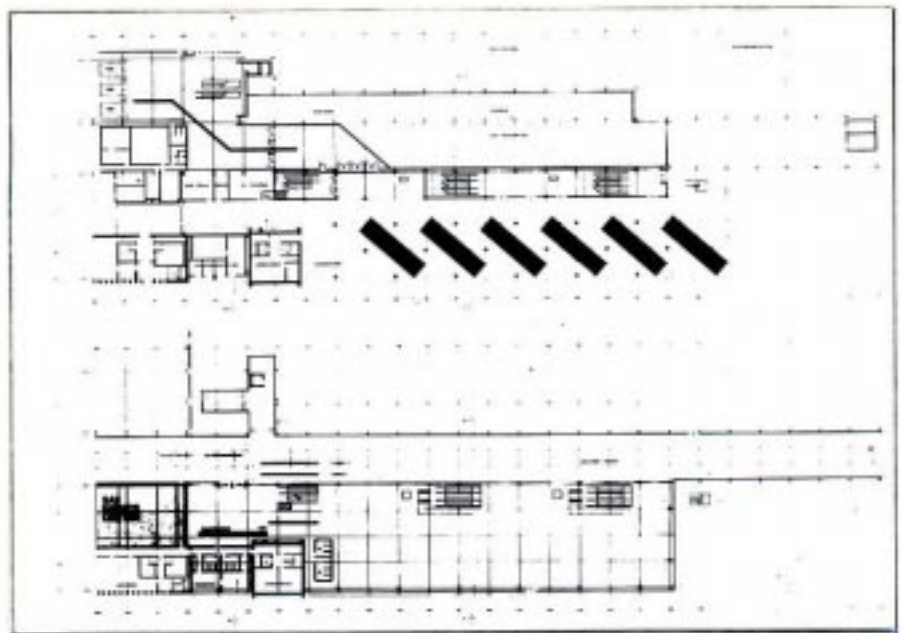
This project was worked out in 1981 in order to establish a new terminal area between pier B and C (10.000 sqm) for arrival and departure passengers on apron busses, to and from remote stands.

The 100 pax apronbusses are parked below lounge level, being the arrivals closest to the baggage claim and customs.

The continuous lounge, at transit hall level is a steel construction of hollow cylindrical columns providing airconditioning, and an open space of 12 x 18 spans 6,5 m high, all along the moving side-walking of the cross pier connecting pier B and C.

Six gates were operational in the first phase by 1984. Second phase is on tender

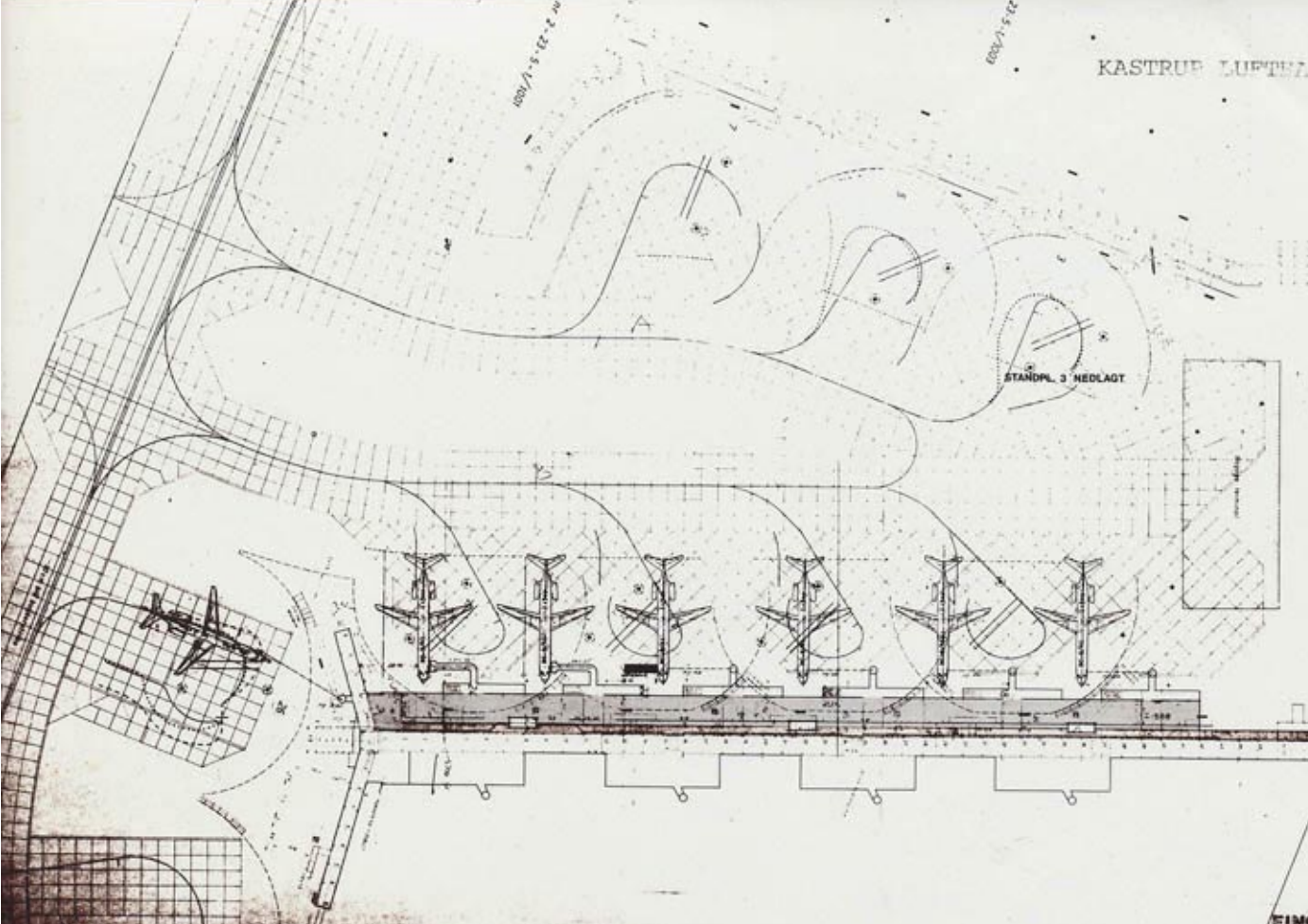
Client: SAS and KLV (Airport authority)



1000/1-5-17-2-20

1000/1-5-17-2-20

STANDPL. 3 HEDLAGT

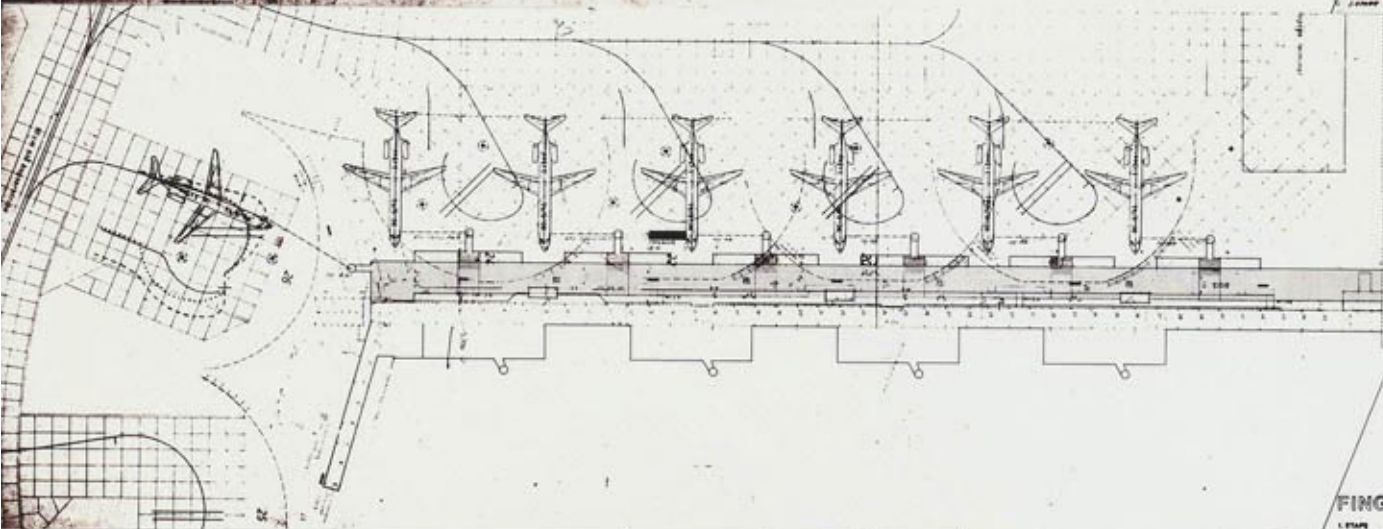


ANLÆG
LUNGE (LUNGE) TIL
KASTRUP LUFTHAVN

STANDARD 3 HEDLAGT
KASTRUP LUFTHAVN
1000/1-5-17-2-20

1. 1000/1-5-17-2-20
2. 1000/1-5-17-2-20
3. 1000/1-5-17-2-20
4. 1000/1-5-17-2-20
5. 1000/1-5-17-2-20
6. 1000/1-5-17-2-20

FINGER B VEST

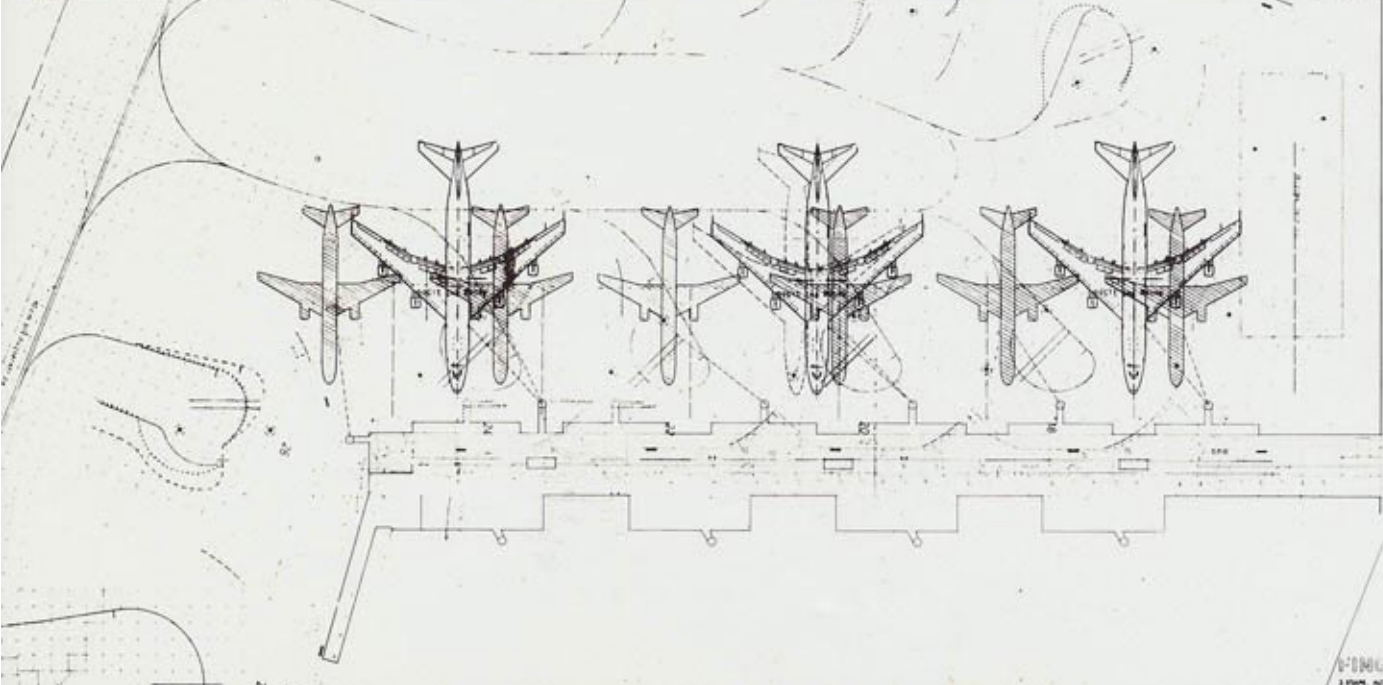


ANLÆG
LUNGE (LUNGE) TIL
KASTRUP LUFTHAVN

STANDARD 3 HEDLAGT
KASTRUP LUFTHAVN
1000/1-5-17-2-20

1. 1000/1-5-17-2-20
2. 1000/1-5-17-2-20
3. 1000/1-5-17-2-20
4. 1000/1-5-17-2-20
5. 1000/1-5-17-2-20
6. 1000/1-5-17-2-20

FINGER B VEST



ANLÆG
LUNGE (LUNGE) TIL
KASTRUP LUFTHAVN

STANDARD 3 HEDLAGT
KASTRUP LUFTHAVN
1000/1-5-17-2-20

1. 1000/1-5-17-2-20
2. 1000/1-5-17-2-20
3. 1000/1-5-17-2-20
4. 1000/1-5-17-2-20
5. 1000/1-5-17-2-20
6. 1000/1-5-17-2-20

FINGER B VEST

Nye parkeringspladser til wide body fly skal være færdige juli 1983. Det vil medføre, at passagererne skal køre med bus til flyene fra en busterminal med plads til 700. Også bagagesorteringen skal forbedres og fra et nyt ramp-tårn bliver det muligt at indføre en smidigere arbejdsgang.

JUMBOFLY FÅR BUSLINJE

Samtidig med bestræbelserne for at gøre SAS til verdens bedste og mest præcise luftfartsselskab sker der en masse bestræbelser for at sikre, at Kastrup som SAS' trafikknudepunkt kan møde fremtidens krav med et højt serviceniveau.

Bagagesorteringens kapaciteten er en af flaskehalsene under spidsbelastningerne. For at forbedre denne vigtige funktion vil der ske en udbygning mellem standplads 1 på finger A og bygning 16 ved finger B. Den udvidede bagagesortering påregnes færdig før sommertrafikken 1983, og arbejdet forventes at koste ca 14,4 mio DKR.

Denne udvidede bagagesortering skal række til, indtil udbygningen af den nuværende udenrigsgård mod vest, hvor en ny finger A skal opføres, kan gennemføres.

En anden af flaskehalsene

er antallet af standpladser – specielt til store fly som B-747.

Her vil der blive etableret 3 nye standpladser til widebody fly syd for finger C.

Disse 3 standpladser bliver "remote stands" også benævnt fjernstandpladser, fordi de skal busbetjenes således, at passagererne køres fra og til flyene i særlige platformbusser, som vil blive indkøbt af KLV. Disse busser kan tage ca 120 passagerer.

Yderligere vil de 4 standpladser nr 33-35-37-39 på finger C's østside blive ændret til 3 widebody-standpladser, fordi behovet for store standpladser er stigende. Gatelounges ved disse standpladser vil blive på ca 400 m² hver. Ibrugtagning forventes sidst i 1984.

I fragtflyområdet vil standpladserne blive ændret såle-

des, at der vil kunne placeres 2 B-747 eller 3 mindre passagerfly, som så busbetjenes. Disse ændringer påregnes klar allerede sidst i 1982.

Som det fremgår af ovenstående, vil vi i løbet af ca 1 år skulle betjene en hel del fly på fjernstandpladser, dvs ved buskørsel af passagererne.

Dette indebærer, at der vil blive opført en busstation i området mellem finger C-roden og ankomstbygningen. Sidstnævnte skal senere udvides mod øst.

Busstationen vil i stueetagen indeholde perroner for platformbusserne arrangeret således, at passagererne ved ankomst køres helt hen til ankomstbygningen, hvorefter bussen kører til en afgangsperron.

På 1. sal i niveau med tværfingeren mellem

Helge Skjoldager med tegningerne til den nye busterminal

ankomstbygningen og fingerkrod C bygges et loungeareal, som skal have samme serviceniveau som transithallen og reelt være en aflastning af denne. Fra dette loungeareal går de afrejsende passagerer til busserne i stueetagen og køres direkte til fly på fjernstandpladserne.

Denne busstation og transithallsaflastning, der skal sikre et højt serviceniveau også for fly på fjernstandpladser, påregnes færdig i 2. halvdel af 1984. Prisen er beregnet til knap 38 mio DKR.

De i udbygningsloven omtalte langsigtede udvidelser indebærer en terminal 2 placeret øst for finger C og en ny finger A vest for den nuværende.

Det er af ministeren for offentlige arbejder pålagt AUK at sikre, at lufthavnsudvidelserne sker i takt med trafiktilvæksten. Dette indebærer, at det ikke er givne årstal, man lægger sig fast på, men derimod trafikmængder som antal passagerer og flyoperationer pr år med hensyntagen til spidsbelastninger.

Disse krav viser også nødvendigheden af at have prognosegrundlaget i orden og dermed følge den økonomiske udvikling og f.eks ændret prispolitik inden for luftfarten.

Søren Bertelsen

SKANDINAVISK CHECK-IN

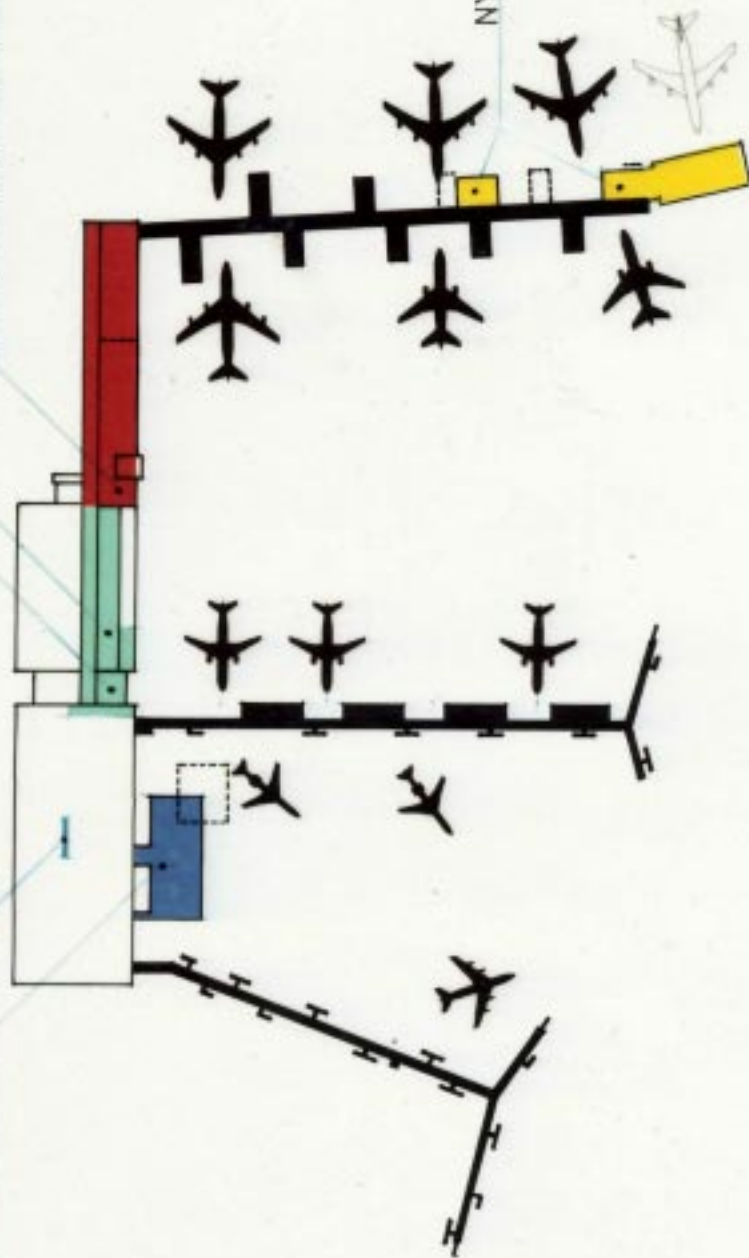
BAGAGESORTERINGSUDVIDELSE

SCANORAMA UDVIDELSE

SAS SERVICE CENTER

BUSSTATION 1. OG 2. ETAPE

NYE VENTESALE







AEROGARE 2 – LISSABONS LUFTHAVN, ANA-EP

Aerogare 2 hed projektet for den nye passagerterminal til Lissabons lufthavn i 80'erne.

I 1979 udskrev ANA-EP – Statens Lufthavnsvesen i Portugal – en konkurrence blandt landets førende tegnestuer om udformning af en ny passagerterminal til Portela lufthavn i Lissabon med samme beliggenhed som den eksisterende terminal. De skulle dog alliere sig med udenlandske eksperter på området.

GPA var et af de indbudte firmaer. Ejeren, arkitekt Maurício Vasconcelos, var bekendt med min tilknytning til en dansk tegnestue der befattede sig med lufthavnen i Kastrup og jeg blev kontaktet. Derefter fulgte en heftig møderække m.h.p. at etablere en dansk rådgivningsgruppe som samlet skulle bistå GPA med lufthavnens layout, samt stærkstrøms- og svagstrømsprojektet. For at stille op med de stærkeste referencer og ikke mindst for at gengælde Mogens Boertmanns åbning i Kastrup medtog vi - Claus Bremers Tegnestue - formelt Vilhelm Lauritzens Tegnestue som rådgiver - VLT havde i øvrigt lige tegnet den nye terminalbygning til Reykjavik. Desuden Cowiconsult (bagagesortering/teleskopbroer) som havde været med på Saltholmsprojektet og Rambøl & Hannemann (intercom).

Aftalen om fordeling af ansvar, udgifter og fremtidig arkitekthonorarer mellem GPA og Claus Bremers Tegnestue var en hård nød at knække. Løsningen blev, at det måtte vi blive enige om *efter* vi blev bekendt med resultatet af konkurrencen. Indtil videre svarede vi hver sit.

Claus Bremers Tegnestue var på det tidspunkt spændt hårdt for med udarbejdelse af P-2000, langtidspanen for Kastrup, så til at begynde med var jeg alene om konkurrenceprojektet (hvis program var udarbejdet af British Airports), en opgave af en omfang som kun min unge alder kan have gjort mig blind for.

Vi vandt konkurrencen og præmien blev selve projektet, hvilket også indebar udarbejdelse af et nyt program. Ved vores besvarelse havde vi dog frarådet placering af den nye terminal præcis samme sted som den eksisterende. Så nu kunne vi i programfasen lægge alle kort på bordet, hvor vi endte med 6 hovedprincipper for den nye terminal placeret i trekanten syd for krydsning af de to landingsbaner. Desværre lykkedes det ikke os at overbevise bygherren om vores yndlings løsning, den runde terminal som ikke blot sikrede den korteste afstand mellem en parkeret bil i kælderen og et flysæde men også

den bedste udnyttelse af rullebanerne og *apron* hele vejen rundt om terminalen mellem de to landingsbaner. En lukket form som ikke bød på udvidelsesmuligheder men var lige som skræddersyet til en lufthavn hvis kapacitet og dage også var talt. Terminalen skulle dog forbindes med det offentlige vejnet gennem en tunnel, og skønt vi kun skrev 1980 blev ordet terror nævnt og forslaget faldt med et brag.

Den valgte løsning, en hovedbygning med tre fingre og bilparkering i det frie syd for tilkørselsramperne, havde et etageareal på 25.000 m² (excl. fingrene). Den samlede byggeareal var på ca. 140.000 m².

Projektet er nok det sidste af sin art der helt igennem er tegnet i hånden, med Rotring, Graphus og Letraset.

Ved afslutning af detailprojektet i oktober 1982 blev fem tusinde tryk afleveret til bygherren pr. lastbil.

Ingeniørernes var blevet tegnet ind på reprobarer af vores hovedtegninger.

Terminalen er aldrig blevet bygget.

Politiske tovtrækkerier omkring udflytning af hele lufthavnen til militærbasen i Ota eller til Tejos sydlige brede kædet sammen med etablering af et TGV herfra til Madrid er foreløbigt endt blindt og den daværende terminal i Portela benyttes fortsat, udvidet til bristepunktet inden for dens egne rammer.

Projektets omfang og tilblivelse blev dog en uforglemmelig oplevelse for dem, der deltog i processen på nærmeste hold, ikke mindste for mig selv, Bjarne Korsgård, Francisco Pires og Phillippe Arzrouni – takket være Claus, uden hvem vi aldrig var kommet så vidt.

Jorge Braga
August 2012

LISBON AIRPORT - AEROGARE 2, PORTUGAL

Air terminal 2 — the object of the tender, was originally intended to handle international traffic whilst the existing Terminal 1 would handle domestic flights. It was to be sited on the existing runway 15-36, which would no longer be used, opposite Terminal A1 at a distance of about 170 metres.

The new terminal was to include:
 — A central building with three storeys above ground level and one below, occupying a floor area in the order of 17500 sq. metres (250m x 70m);
 — Corridors connecting three piers;
 — Three piers with a total of 28 departure lounges for "nose-in";
 — A raised gallery between Terminals A1 and A2;
 — A VIP lounge in a separate terminal building;

— Connecting roadways including a curbside for departures on third-floor level.
 P. 5: BASIC PROGRAMME

After setting aside the type of solution which had been put forward in the Invitation to Tender, ANA-EP submitted a new programme to GPA which comprised the following features:—
 — Terminal A2 was now to handle all domestic traffic (TAP) and all TAP international flights or flights assisted by this company;

— A new location — between the two runways on the South side of the airport;
 — A centralised system was to be used for the different checks.

As this phase is fundamentally intended for the definition and improvement of the design concept, GPA put forward several possible solutions:

— Hypothesis A: Terminal with a central body and two piers;

— Hypothesis B: Linear type terminal, modular design, extending in a convex arc to the Air side.

Hypothesis HA1: Terminal with a central body and three piers.

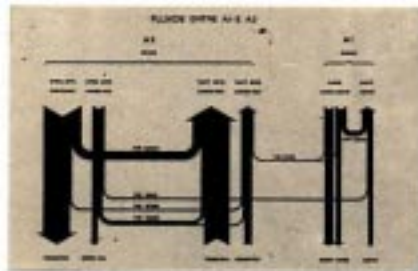
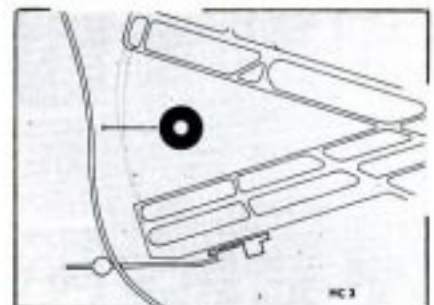
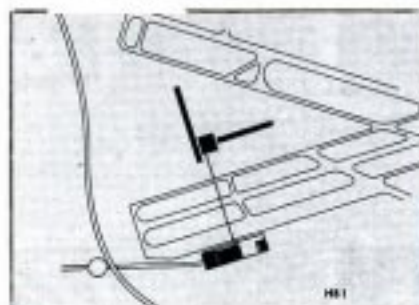
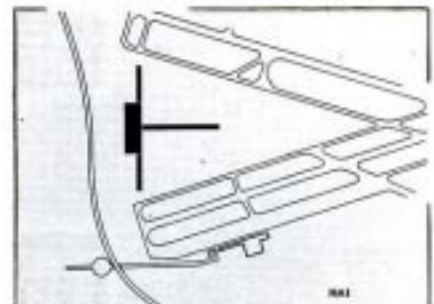
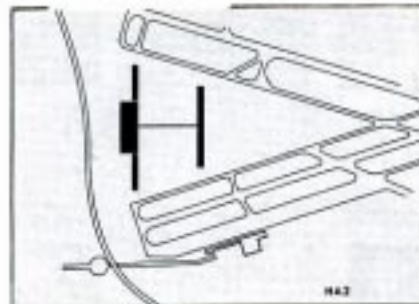
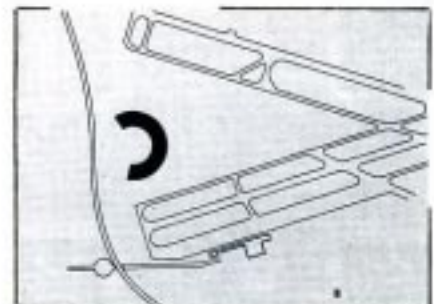
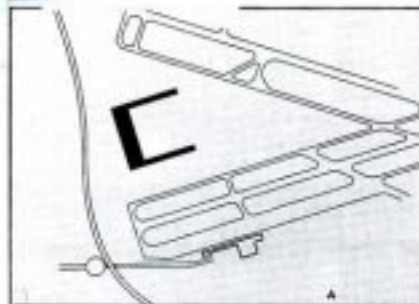
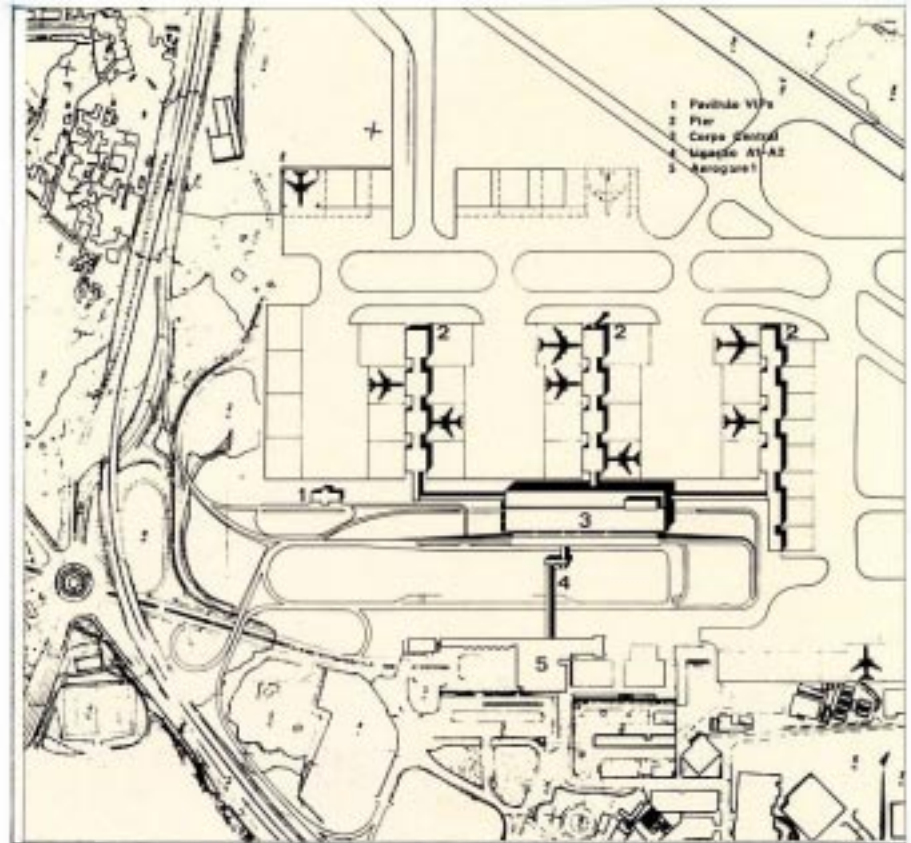
Hypothesis HA2: Terminal with a Central body and nearby linear parking and an annex, both connected by tunnels with mechanical transport facilities.

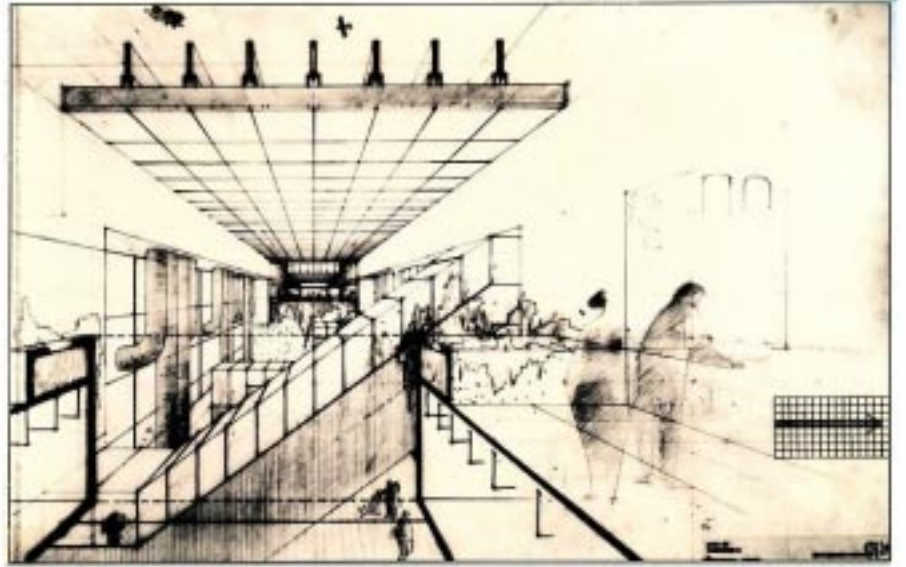
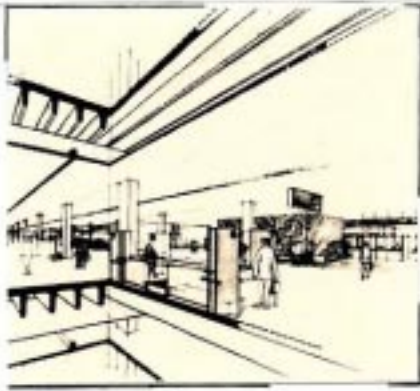
Hypothesis HB1: Implying enlargement of Terminal A1; terminal with a central body and an annex with two piers connected by a tunnel with mechanical transport facilities.

Hypothesis HC3: Terminal with linear parking and functions grouped into a single central building; access by tunnel.

After meetings to analyse the various solutions involving technicians from ANA — EP, the British Airport Authority (ANA — EP's consultants), the International Air Transport Association and TAP, GPA recommended that the main solution to be developed should be based on the HA1 alternative.

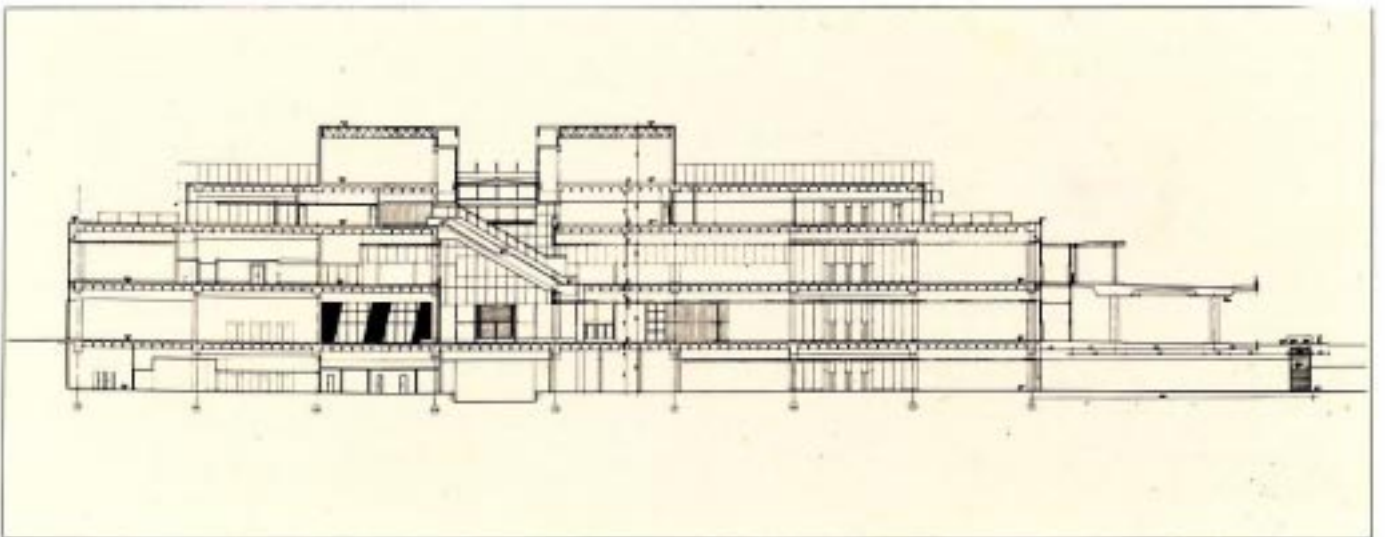
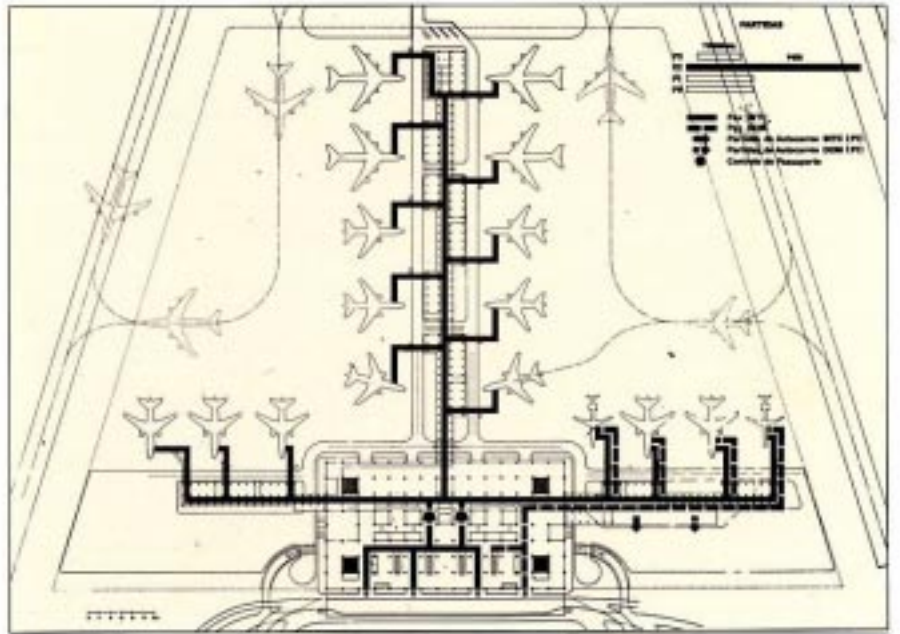
Terminal 2 is therefore designed to handle an eventual yearly capacity of 5.5 million international passengers and 1.5 million domestic passengers, in accordance with the IATA Lisbon Airport Traffic Forecast for 1978 to 1993.

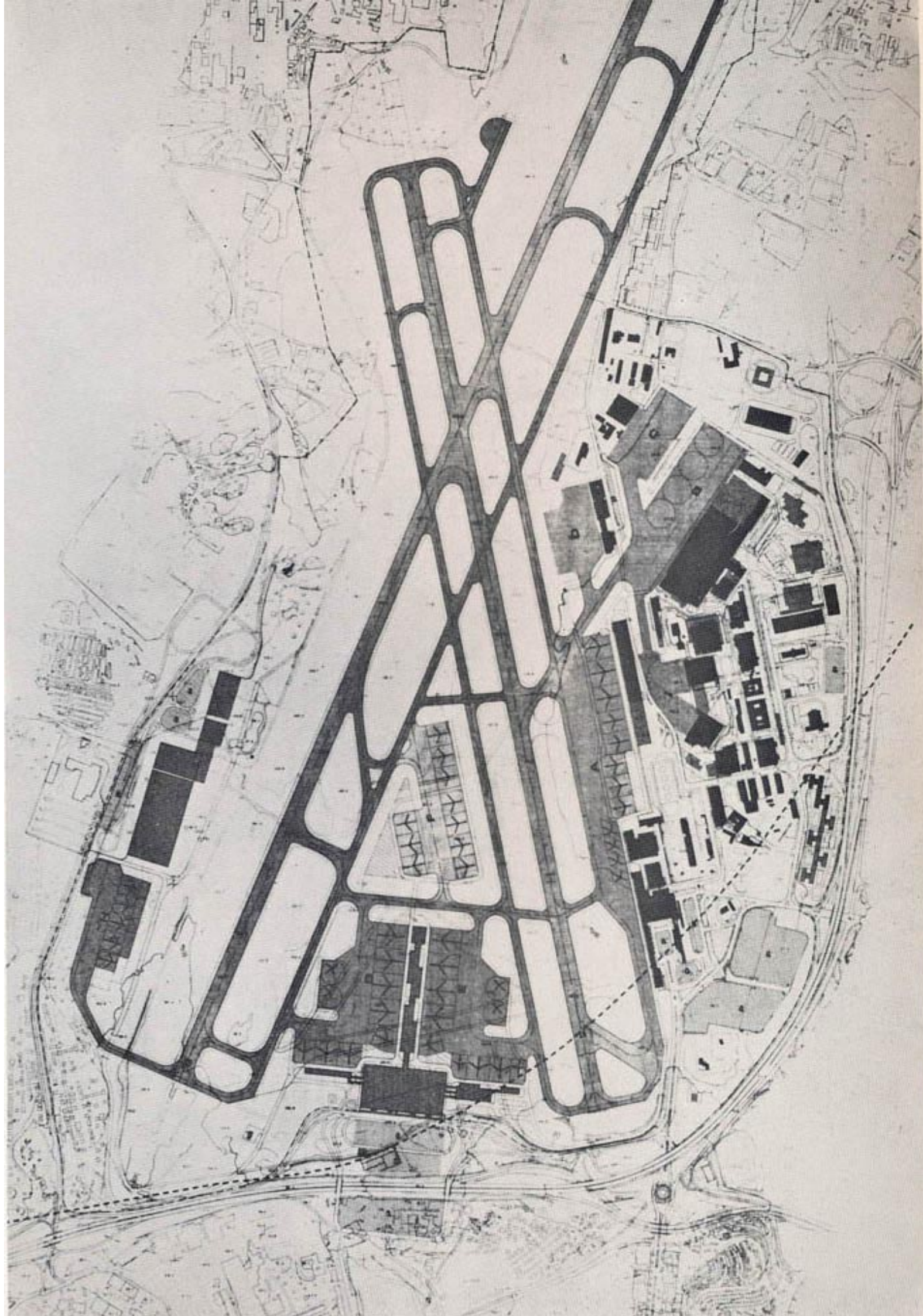




LISBON AIRPORT - AEROGARE 2, PORTUGAL

CLIENT: ABA, PORTUGUESE AIRPORT AUTHORITY







Carmen var en tyskfødt arkitekt på vores hold i Lissabon.
Hun havde en humoristisk streg.

Den øverste tegning forestiller gruppen af de ansvarlige for beskrivelsen i skitseprojektfasen efter endt arbejde på de lyse timer.

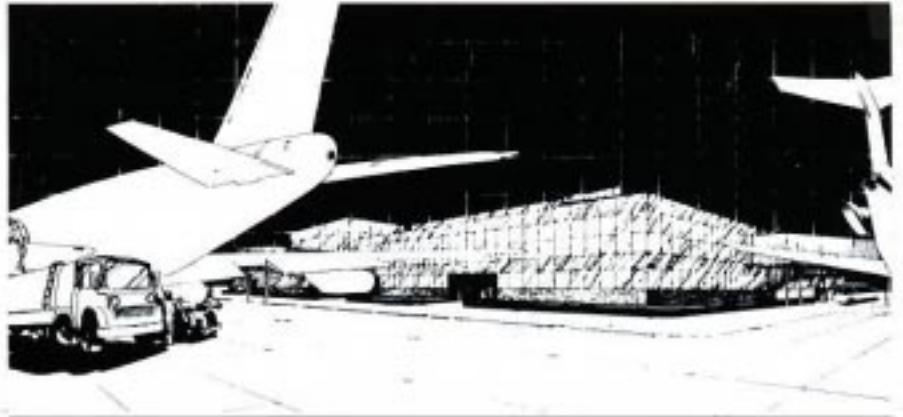
[Fra højre: Veloso, undertegnede, Lafuentes og Maurício de Vasconcelos. Underbordet: den evige dovenlars João Ruela Ramos.]

Den nederste tegning forestiller min arrestation på åbengade efter en god middag hvor vi fejrede aflevering af hovedprojektet i oktober 1982. Efter en kontrovers med ordensmagten angående parkering af vores bil trak politibetjenten sin pistol og beordrede mig af sted til arresten. Det nægtede jeg fordi det vitterligt var rødt. Carmen forevigede situationen ved at tillægge mig replikken ”Jeg venter på grønt” – et ordspil på *jeg holder mig til vinho verde* med Porto-accent.



NIGERIA AIRWAYS LIMITED

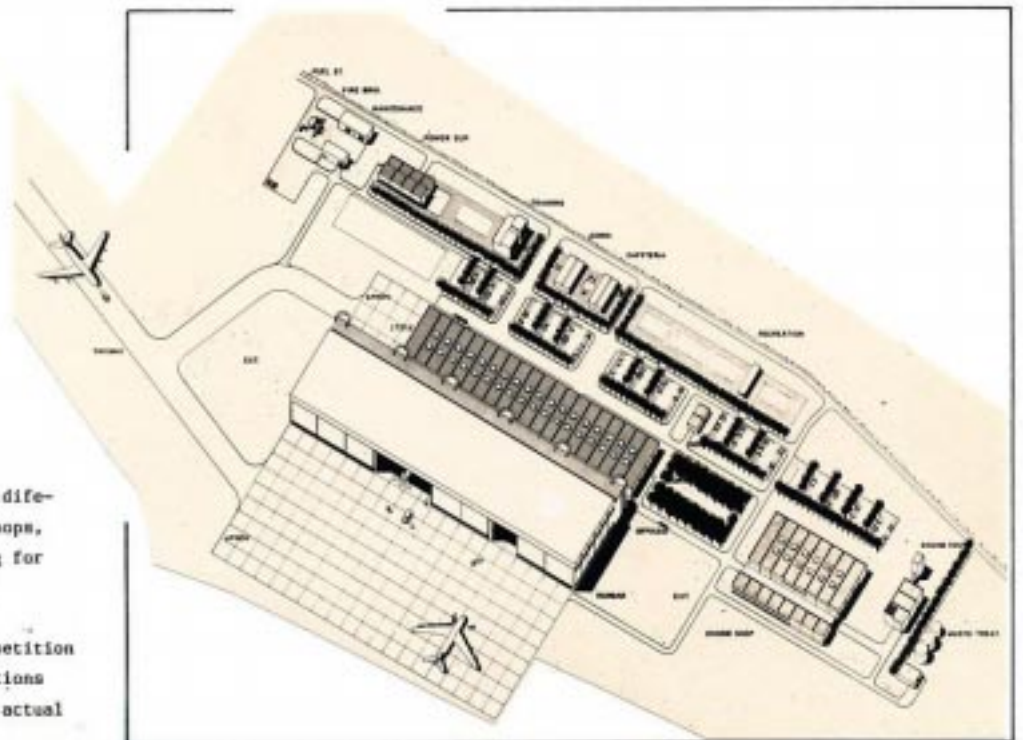
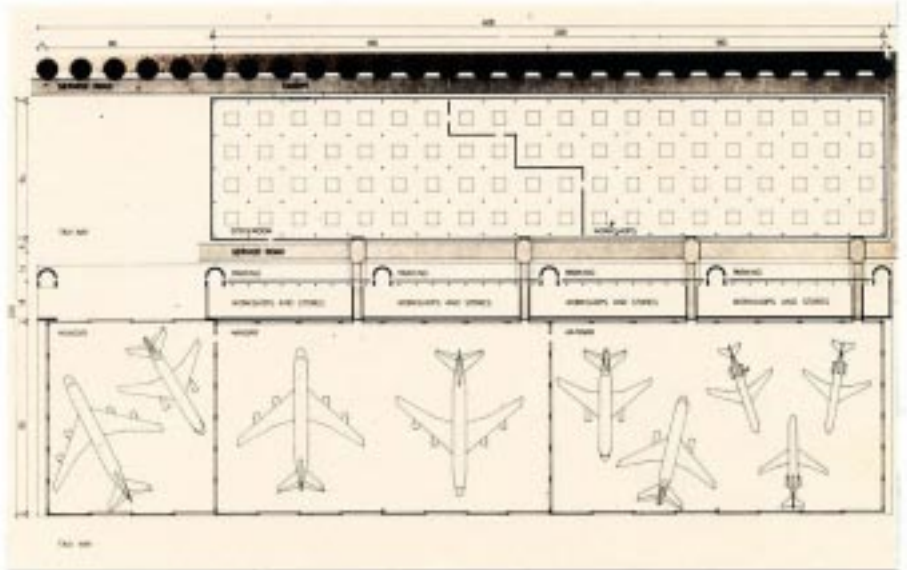
AIRCRAFT MAINTENANCE AND OVERHAUL BASE
MURTALA MUHAMMED AIRPORT LAGOS
PROPOSAL AND ESTIMATE NOVEMBER 1978



A competition was held in 1978 among international groups of consultants and contractors for turnkey offers concerning a large complex for aircraft maintenance in Nigeria.

The aim of this project was to establish hangars and workshops facilities to cooperate with all African airlines needs of routine checks and current repairs.

A Scandinavian group consisting of Danish consultants and a Swedish contractor worked out a total proposal including general lay-outs, bill of quantities and estimates for a turnkey offer.



The proposed masterplan considered differentiated areas for hangars, workshops, stockage and service roads allowing for future extensions of any function.

The Scandinavian group won the competition but the change of economical conditions in Nigeria has since postponed the actual tender.

THE GENERAL LAY-OUT OF BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT IS BASED UPON THE LINEAR-CITY CONCEPT WITH

RAILWAY
MOTOR-ROAD
TERMINAL- AND
WORKSHOP AREA,
AND RUNWAYS,

PLACED PARALLEL TO EACH OTHER, WITH EXTENSION POSSIBILITIES TOWARDS NORTH AND SOUTH.

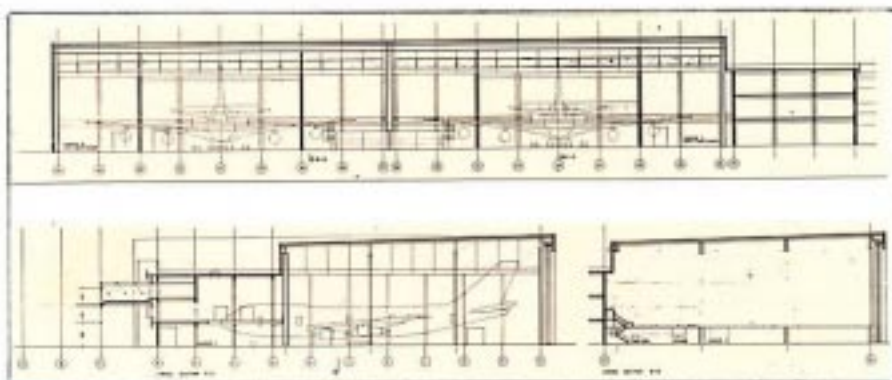
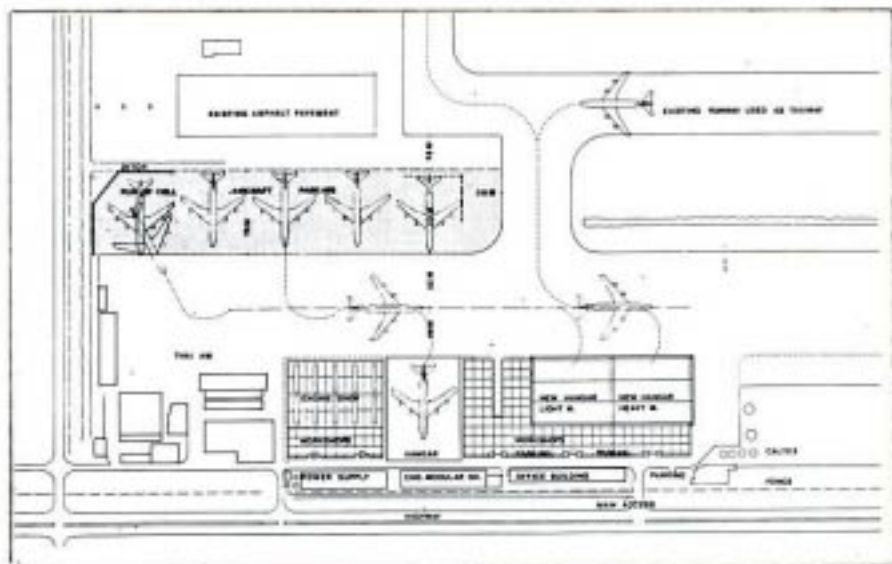
THE DEPTH OF THE TERMINAL- AND WORKSHOP AREA IS 95 m, LIMITING THE POSSIBILITY OF ONE-STO-REY EXTENSION - WHICH HAS CAUSED THE NECESSI-TY OF PLACING PART OF THE WORKSHOPS AND STORES ON FIRST AND SECOND FLOOR

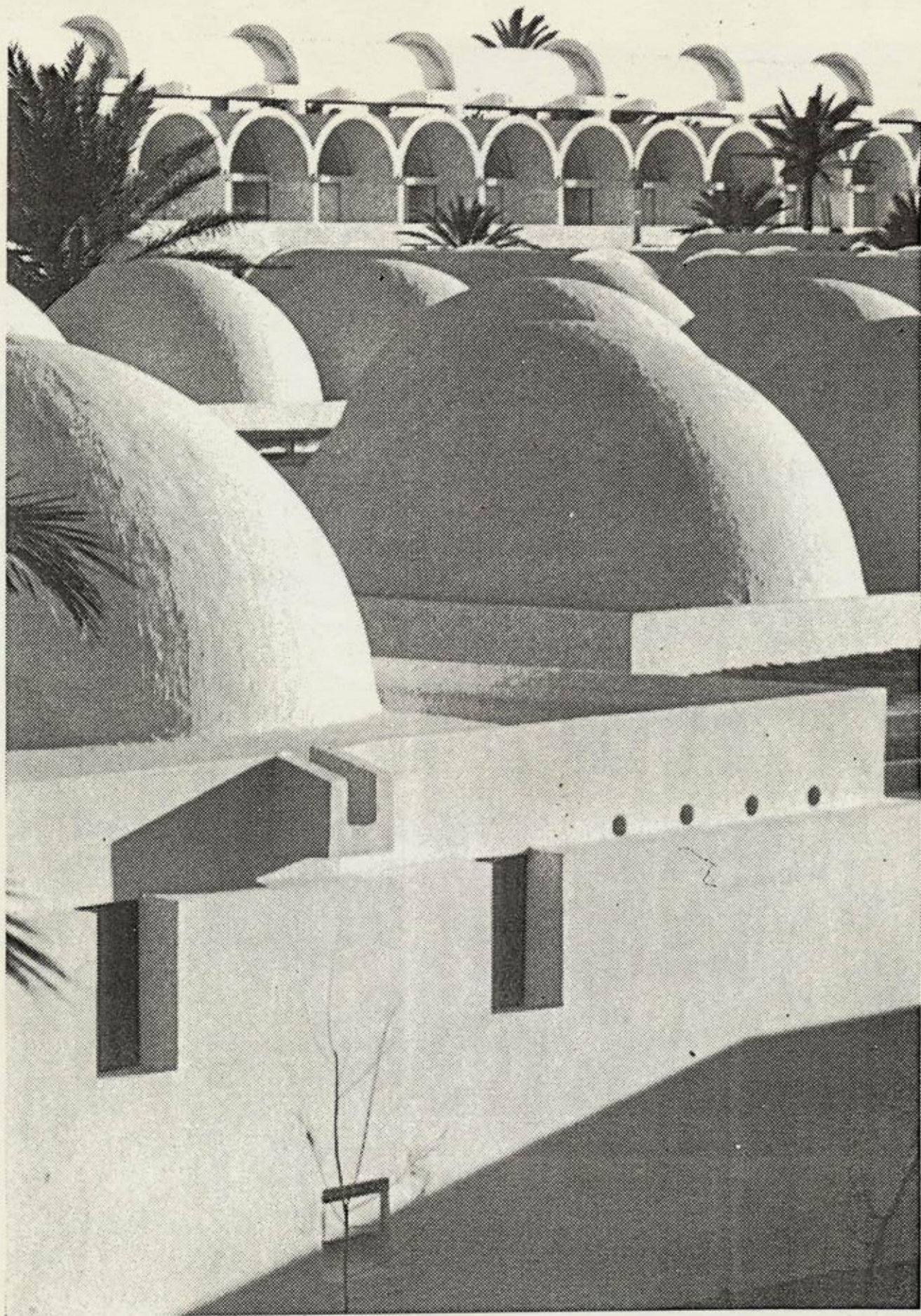
THE HANGARS AND ENGINE SHOP ARE CARRIED OUT IN A STEEL CONSTRUCTION AND THE THREE-STO-REY WORKSHOP BUILDING IS IN CONCRETE, WITH A COLUMN AND BEAM CONSTRUCTION.

- AREAS:

HANGARS	10.300 m ²
WORKSHOPS	19.000 m ²
ENGINE SHOP	14.620 m ²
OFFICES	4.120 m ²
CENTRAL POWER STATION	1.460 m ²
TOTAL	49.500 m²

A FOURTH STOREY CAN BE ADDED AS AN EXTENSION POSSIBILITY COVERING 7.200 m².





CLAUS BREMER

22.12.1919 - 7.7.1983 RETROSPEKTIV UDSTILLING

KUNSTAKADEMIETS BIBLIOTEK KGS.NYTORV 1

FRA 17.1.85 - 13.4.85 MAN-FRE 10-17.30, LØ 10-14

OM CLAUD BREMER

1919-1983

Om Claus Bremer



**I anledning af udstilling om arkitekt Claus Bremer, Kunstakademiets Bibliotek fra 17. januar 1985
Af Erik Christian Sørensen, Jorge Braga og Mogens Boertmann**

Da vi mødtes i Stockholm, var vi allerede venner. Det var i 1943 sent på året. Vi havde været sammen, omend kun en gang, et par måneder før i Nordsjælland. Begivenheder på den tid kunne tvinge selv ganske unge til hurtige beslutninger. Vi havde måske et beredskab af dømmekraft. Det blev i alle fald et venskab, som aldrig behøvede nogen reservation. Stockholmtiden bragte mange kommende arkitekter, billed- og filmmagere, svenske og danske studenter sammen. På tegnestuer, læreanstalter. Vi talte, mødtes på café, tog ture.

Claus var for flere et bindeled til nye bekendtskaber, som ellers aldrig var blevet gjort. Som det blev så typisk for ham hele livet. Claus havde også en utrolig dynamik i sine forhåbninger til hvad der skulle udrettes efter krigen.

Man siger om nogle, at de er gode til at lytte. Claus var god til at spørge. Ud fra sine visioner, og i svarene fik han løftet andre med. Der var heri ingen forskel på om det var mand eller kvinde, han talte med. Claus tog en slags forskud på kvindefrigørelsen. Hvad talte vi om? Film. Claus kunne være blevet en glimrende helt. Det var imidlertid det, der udtænkes bag kameraet, der var hans emne. Billeder kan fortælle om det, vi synes var godt, kunne befordre bevæggrunde.

Vi talte også om at vi skulle tage til Nordvestkina. Der var vist topografiske og andre forudsætninger for at bygge kraftværker og oprette en stor landbrugsindustri. Vi talte ikke kinesisk, men det gjorde ikke noget. Dem, vi mere nærliggende kunne komme til at arbejde for, forstod os jo heller ikke. Der blev også diskuteret samarbejdsformer. At Claus Bremer blev initiativtageren til på et senere tidspunkt at skabe en baggrund for danske arkitekter i fremmede lande, kunne vi vide allerede dengang.

Dette sidste bragte os professionelt sammen i 1960'erne. En begejstring var ikke slidt op. Når vi nu ser, hvad dansk rådgiv-



Rødhusklit ferieby, syd for Blokhus, opført 1961 for Dansk Folkeferie. 48 huse udført i fundablokke, udvidet med yderligere 100 huse i 1978.



ning til udlandet betyder, er det ikke at overdrive at sige, at Claus så rigtigt. Hans partnere var bare lidt sløve i optrækket. Og opbakning fra offentlige organer blev givet med almindelig dansk fantasi/vidsyn. Men Claus' altruisme var ganske veludviklet, og han var utrolig flink til at lade folk køre på gratis billet.

Han gav ofte udtryk for gerne at ville være entreprenør. Det var et lidt åndssvagt sted skillelinien mellem rådgiver og udførende var trukket. For slet ikke at tale om fordelingen mellem ingeniør- og arkitektarbejde. Det var nu også, så vidt jeg kan se, nogle værre røvere Claus af og til kom ud at køre med.

Vi talte heller ikke nu, så lidt som da vi var unge, om huse. Arkitekter, der taler om huse, er ikke til at holde ud. Derimod er det interessant at prøve at finde ud af, hvad der skal bygges til. Claus syntes det var det eneste der er vigtigt. Denne klare fornemmelse af, at et hus kan være en finere eller mindre fin krølle på civilisationen, var et resultat af hans holdning til det professionelle feinschmeckeri. Det var uvæsentligt i forhold til hvad han først ville tænke på og tale om: at det vi bygger skal gøre det muligt – i det hele taget – at leve civiliseret. Det præger også Claus Bremers projekter, at de kan være overraskende i plan, indtil man erfarer hvordan »arbejdsgangen« er. Hans konstruktioner er ofte uhyre enkle. En dyd hvor arkitekten ønsker at træde tilbage i respekt for hvad der dermed kan frigøres. **E.C.S.**

At arbejde for Claus var i sig selv en livsstil. At arbejde med ham var noget der krævede mod, åbenhed, gode nerver og medleven i hans foragt for al det sludder, der ofte stoppede os.

Alle sten skulle vendes. Familie og fritid – både hans og vores – var hverken fredede eller fremmede størrelser.

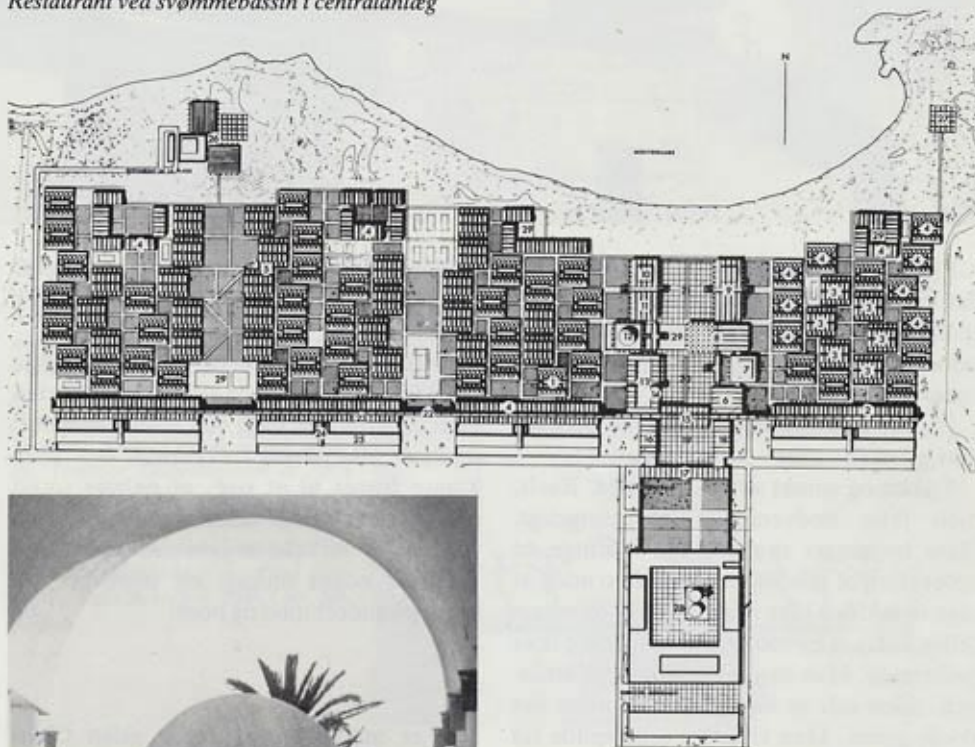
At arbejde mod Claus har kun været en håbløs utopi for de færreste. Ubetinget loyalitet og et minimum af entusiasme var det vigtigste.

Alting var muligt, når han selv kunne bestemme farten. Claus gav altid alt hvad han havde i sig – både af visioner og optimisme (der rakte længere end de fleste) men sandelig også al den grovfil og frækhed han ikke kunne dy sig for slippe ud. Claus var et åbent menneske.

Som arkitekt var Claus ikke bare sig selv – han var også de mennesker, der tegnede for ham. Han tegnede sjældent, men ofte lagde han ryg til andres mere eller mindre heldige påfund.



Restaurant ved svømmebassin i centralanlæg



Hotel Darjerba, Tunesien. Skitseprojektet blev udført i 1964 af APP (ved Claus Bremer, Ole Helweg og Henning Larsen). Opført 1974 efter Claus Bremers projekt 1970. (vist i Arkitektur 3/1975). Situationsplan 1:6000. Nederst hotellets centrale plads.





Claus var tro mod sine egne visioner om det enkle og funktionelle. Han elskede at rydde op – i tegningsmængden, i entrepriseformen – i den formidling et projekt egentlig burde være.

Og han ryddede op hos sig selv. Ikke for mange »men« eller »på den anden side«.

Enkelt og smukt skulle det være. Reelt, men ikke nødvendigvis uforgængeligt. Hans bygninger skulle gerne bibringe én oplevelsen af selvfølge og skønhed uden at man hele tiden blev mindet om hvor meget (eller lidt!) vi havde tænkt. Claus var ikke belærende. Han begyndte tit med slutningen, uden selv at vide præcis hvordan det skulle gøres. Men vi måtte ikke spilde tid med at kæmpe mod vejrmøller. At cykle rundt i problemer var ikke hans stil.

Plan og snit – det skulle være i orden. Facaderne måtte andre gerne tage sig af – hvis ikke de var for tåbelige. Der var nogle forbilleder – Schlegel, Patton, Ouspensky, Bente – men der var også nogle lig i lasten – hans »kunstneriske« forældre, det offentlige og Banken.

Han havde travlt – og vi havde travlt. Altid i løb, for at være fem minutter foran det værste der kunne indhente os: mismo-det eller Toldvæsenet.

Claus var ikke bitter på dem, som ikke kunne følge med. Han var rasende. Han tog én i hånden, og man skulle rive sig løs, hvis ikke man ville med. Det kunne godt skuffe ham, men skuffelsen forhindrede ham ikke i at prøve igen og igen. Det vigtigste var, at gøre hvad man kunne. Claus kunne ikke lægge ansvaret fra sig. Han forventede, at vi tog det til os. At vi gik til opgaven, »som koen går til græsset«.

Han fik ikke noget foræret – bortset fra den tillid og kærlighed han fik frem hos de fleste.

Claus havde også brug for al den støtte han kunne få – og lagde aldrig skjult på det. Han var stor nok til at vise sine svagheder, og vi er alle blevet stærkere af det. Man kunne fristes til at sige, at enhver smart arbejdsgiver ville gøre det samme.

Men der var ikke noget smart ved Claus. Der var noget modigt og poetisk, som råbte på andres mod og poesi. J.B.

Der er nu gået over et år siden Claus Bremer døde.

De sidste års modsætninger som opstod omkring en fælles opgave toner bort, og tilbage står savnet af et venskab som begyndte i de unge år, i en kreds af vordende arkitekter fulde af livsmod. – De er nu næsten alle døde – Søren Falkentorp, Naur Klint, Morten Klint, Simon Henningsen, Finn Westerby.

Kræfterne var store og livsmodet gav sig udslag i festlige samvær, ofte i stor livsudfoldelse – måske også som kontrast til tiden lige op til den 2. verdenskrig.

Claus elskede de spontane diskussioner, og var en mester i at udvikle sprælske ideer i kampens hede, i venners kreds.

Claus var uimodståelig i de lyse timer. Men det var ikke bare i de lyse timer at Claus var givende. Han var inspirator i mange sammenhæng, levende optaget af livet, mennesker og samfundet omkring sig. Han engagerede sig og han var altid parat til at træde til hvad enten det så gjaldt

de nærmeste venner, Josefine Baker eller Christiania – han var aldeles uimponeret, hvor han end befandt sig.

Hans optimisme gik ofte ud over realiteternes bærekraft, og det har til tider givet ham mange problemer – men de kræfter der var i Claus' optimisme og spontaneitet var livgivende og vindende. Han var igang-sætter, og så var han stor i slaget. Han var blandt de første herhjemme, der troede på mulighederne for danske arkitekters virke ude i den store verden.

I 1962 fik han samlet en gruppe af danske arkitekter af vidt forskellig temperament, som i fællesskab skulle tilbyde arkitektindsats til landene i den nære orient. Der var stil over det. – Stiftende møde på Louisiana med valg af en præsident for foretagendet og ansættelse af en sekretariatsleder og udsendelse af en PR-bog med forord af den daværende kulturminister Julius Bomholt. Derefter blev der udsendt delegationer til landene i Nordafrika omkring Middelhavet.

Ingen tænkte rigtigt på de barske realiteter – og alle i gruppen blev smittet af Claus' tro på, at kvaliteterne i vores gruppe var så åbenlyse, at vi uden større kamp kunne få store opgaver. Et fantastisk initiativ af Claus på et tidspunkt hvor kun få herhjemme drømte om muligheder udenfor den hjemlige andedam.

Allerede den første rejse gav resultater – et hotel på øen Djerba i Tunesien – men derefter klingede det ud, og det kneb efterhånden med at tro på lethed i at skaffe opgaver, og det kneb med enigheden, og gruppen måtte senere opløses. – Men Claus fik gennemført hotelbyggeriet, et

hotel med ca. 2.500 værelser udformet som en lav tæt nordafrikansk by, et meget smukt og spændende bygværk.

Den optimisme som altid bar Claus frem og som prægede dette byggeri, gav ham ofte store økonomiske problemer – det var ikke så let at erobre verden som han troede. Han lod sig dog ikke skræmme og gik med utroligt kampmod igang i Tanzania, Madagascar, Tunesien, Nigeria, Portugal og til sidst Bangkok – men næsten hver gang, selv om ideerne var gode og gav resultater i opgaver, så var disse ved at knække ham økonomisk.

Det var utroligt at han kunne bevare sin optimisme og entusiasme. Han var nok tilbøjelig til at springe ud uden nøgtern og koldsindig beregning – men så havde han ikke været det modige, inspirerende og livgivende menneske som han var.

Vi var af natur nok modsætninger – jeg følte mig tiltrukket af hans spontaneitet, livsmod, hans lyst til at se bort fra snærende problemer – alt kunne være muligt. Vi havde gennem årene adskillige tilløb til at forsøge et samarbejde – da det så, på en akavet måde, blev en realitet, var forudsætningerne for brogede, til at det blev et lykkeligt samarbejde.

Vi var begge indstillet på at arbejde os ud af de knuder der var opstået mellem os – men vi nåede ikke at få knuderne løst op.

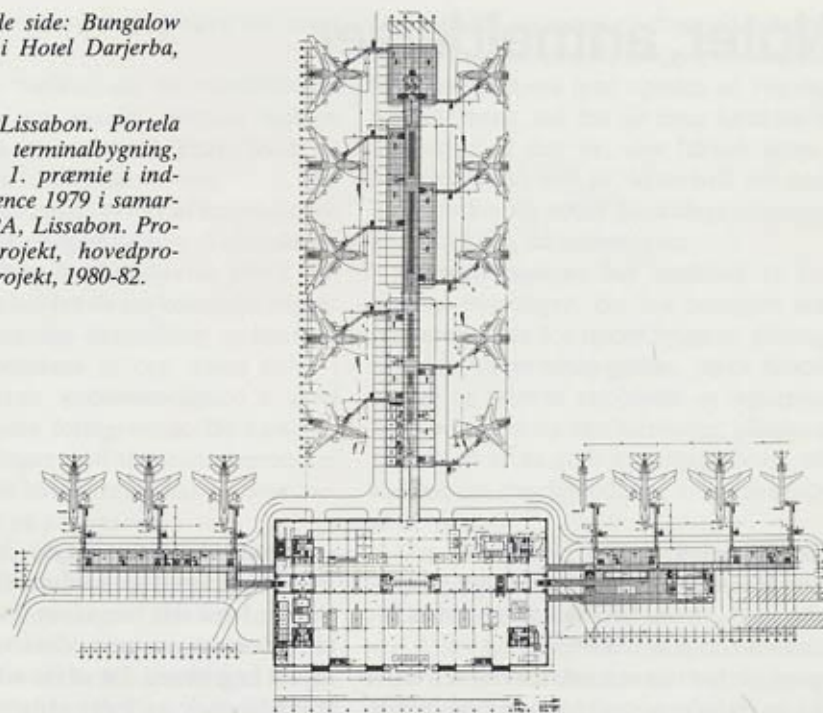
Karakteristisk for Claus – fjorten dage før han skulle rejse til Tanzania, som blev hans sidste rejse, spiste vi en frokost sammen. Her kom han med en idé, om at vi sidst på året skulle arrangere en tur sammen til USA, hvor vi som arkitekter med den særlige viden, vi havde fra vores fælles opgave, skulle søge nye opgaver. Det måtte da være ligetil, mente han, at opsøge indflydelsesrige personer og overbevise dem om vores fortræffeligheder. Jeg tror gerne at Claus med sin charme og sit åbne sind kunne have åbnet døre i USA.

Claus var ikke den, der lukkede sig inde og tegnede sig igennem problemerne, når hovedtrækkene til en opgave skulle løses. Hans beredskab var ordet og samspillet mellem mennesker, hvor hans spontaneitet og idérigdom blev prøvet af i dialogen, for derefter at blive konkretiseret i tegninger af andre. Det kunne af nogle opfattes som at leve livet farligt – hvad det i nogle situationer nok har været. Finurlig arkitekturfilosofi var ham fremmed – han var lidt allergisk overfor ordet kunst – betinget af sin opvækst mellem to forældre der begge var kunstnere. Men hans sind var kunstnerisk og kreativt, og han var altid parat til at delagtiggøre og inspirere andre med sine ideer.

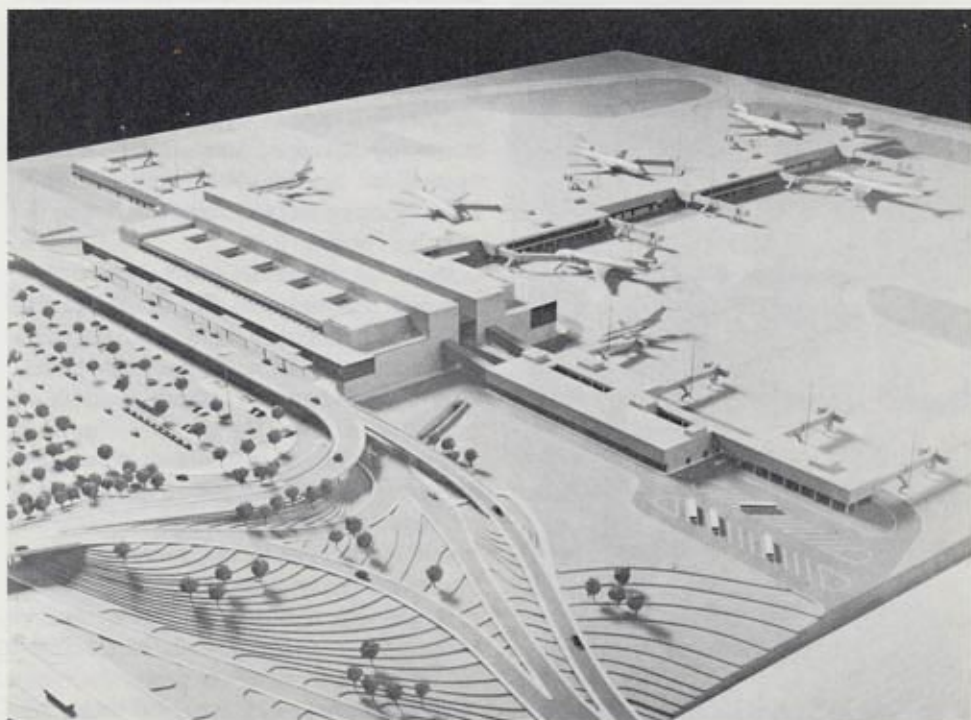
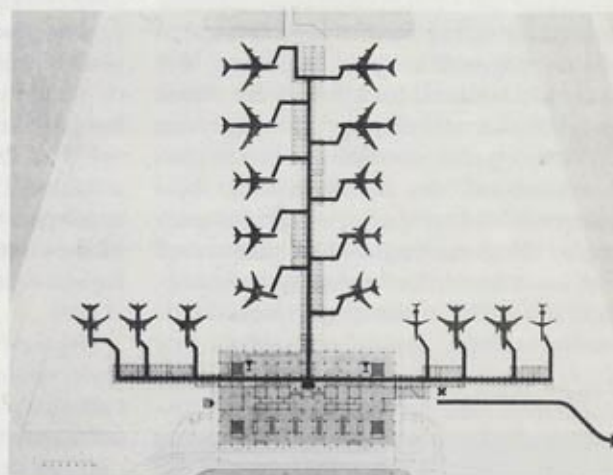
M.B.

På modstående side: Bungalow hotelværelser i Hotel Darjerba, Tunesien.

Aerogare 2, Lissabon. Portela lufthavn. Ny terminalbygning, 140.000 kvm. 1. præmie i indbudt konkurrence 1979 i samarbejde med GPA, Lissabon. Program, skitseprojekt, hovedprojekt og detailprojekt, 1980-82.



Gruppen af danske arkitekter, som Claus Bremer samlede, kaldtes APP, Architectural Planning Partnership, og bestod af 11 arkitektfirmaer, der i fællesskab søgte opgaver i udlandet. De 11 var: Claus Bremer, Jørgen Bo & Vilhelm Wohlert, Knud Friis & Elmer Moltke, Halldor Gunnløgsson & Jørn Nielsen, Ole Helweg, Henning Larsen, Vilhelm Lauritzen, Mogens Boertmann, Jørgen Heegård, Helge Hope, Erik Møller, Paul Niepoort, Friis Schlegel, Erik Chr. Sørensens.



Bremer, Claus, 1919-1983,

arkitekt.

*22.12.1919 i Hillerød, †7.7.1983 i Dar-Es-Salaam, Tanzania, begr. på Tibirke Kgrd. Forældre: Maleren Asger Emerson B. og maleren Gudrun Tscherning. Samliv fra 1943 og -24.12.1947 i Kbh. med ark. Anne Marie Rubin. *19.10.1919 på Fr.berg, †1.12.1993, datter af professor Edgar John R. og Hedvig Elisabeth Marie Thiesen. Separeret 1964. Samliv fra 1964 med psykoterapeut Bente Dessau, f. Skensved, *18.2.1930 i Gråsten, datter af slagteridir. Holger Nielsen S. og Ellen Nordemann Jensen.

Uddannelse: Tømrersv. og bygningskonstr. fra Tekn. Sk., Kbh. 1938; Kunstakad. Kbh., arkitektsk. 1945, afg. 1949. **Ansættelser:** Hos Vilh. Lauritzen 1941-42; hos Backström & Reinius i Sth. 1943-45; hos Steen Eiler Rasmussen 1945-46; hos Gunnar Büllmann-Petersen 1946; hos Frits Schlegel i forb. med opf. af Tivolis Koncertsal 1955-56.

Rejser og udlandsophold: England, Skotland, Frankrig, Schweiz, Italien, Andorra, Spanien og Norge i 1940'erne og 1950'erne; Tunesien, sydl. Sahara, Madagaskar, Saudi-Arabien i 1960'erne; Tanzania i 1960'erne og 1970'erne; studier af lufthavne i USA, Portugal og Thailand s.m. SAS 1979.

Tegnestue: Egen tegnestue i Kbh. 1956-83; siden 1970'erne også i Dar-Es-Salaam.

Stillinger og hverv: Initiativtager til oprettelse af APP Arch. Planning Partnership, en gruppe af da. tegnestuer, der i fællesskab søgte arb. i udlandet; medstifter af Scand. Planning & Development Assoc. (SPDA) A/S 1970.

Udstillinger: Charl. Forår 1974; Kunstakad. Bibl., Kbh. 1985 (retrosp., arr. af J. Braga og M. Boert-

mann).

Værker: Feriebyen Rødhus Klit, Jyll., for Da. Folkeferie (1961); rådhus i Harløse og Vejby-Tibirke Komm. (1962-64); enfam.husbebyg. Langs Hegnet, Hjortekær (1963-65); sanatorium i Hillerød (1964-67); Hotel Darjerba, Djerba, Tunesien (1969-74); TV-station i Riyadh, Saudi Arabien (1969); Rundforbi Stadion i Nærum (1970, s.m. Ole Helweg); Mount Meru Hotel, Arusha, Tanzania (1970-75); hangar og værksteder for Tunis Air, Tunesien (1974-77); New Africa Hotel, stage III, Dar-Es-Salaam, Tanzania (1975); Rødhus Klit Ferieby, etape 2 (1976-78); hangar og værksteder for Nigeria Airways, Lagos Airport (1977); Veterinary Faculty, Morogoro, Tanzania (1978); Aerogare 2, lufthavnsterminal i Portela, Lissabon (1979-82 s.m. GPA (Mauricio de Vasconcellos) og Jorge Braga); P-2000, langtidsplan for udbygn. af Kastrup Lufthavn (1979-80); hangarer og værksteder for Thai Airways, Don Muang lufthavnen, Bangkok, Thailand (1980-83); restaur.- og ombyggn.progr. for samtlige hoteller og lodges for Tanzania Tourist Corp. (1980); SAS Business Class Lounge i den gl. tilskuerbalkon Øst, Kastrup Lufthavn (1981, nu ændret); busterminal ml. finger B og C, (1981-83, s.m. Vilh. Lauritzens tegnest.); ombyggn. og udv. af finger B, Kastrup Lufthavn (1982-83). Endvidere etabl. af CCC - Copenhagen Cargo Consultants, systemekspert af luftfragtterminaler, s.m. SAS Cargo Center og Rambøll & Hannemann og etabl. af AM81/AMOS - Aircraft Maintenance of Scand., systemeksp. af hangarer og værksteder, s.m. SAS og R & H. **Konkurrencer:** S.m. Anne Marie Rubin: Politikens konk. om „det levende Hus” (1949, pr.); sommerhuse, udskr. af Nat.tid. (1951, pr.); SAS-Hotel i Oslo (1970, 2.pr., s.m. Ole Helweg); møde- og kursusbyggn. i Beatenberg, Schweiz (1971); Aerogare 2 lufthavnsterm., Lissabon

(1979; 1.pr., s.m. GPA og Jorge Braga).

Claus Bremer vakte allerede med sin første store opgave, feriebyen Rødhus Klit, opmærksomhed i vide kredse med sin radikale løsning på problemet med indpasning af en koncentreret feriehusbebyggelse i et følsomt naturområde. Den stramme hvide kubisme i gasbeton og fyrrebrædder opfattedes som et fremmedelement i de nordjyske klitter, men introducerede også gaden, torvet og den lukkede solgård i ferieområderne. Byen fungerede godt, og landskabet er næsten uberørt af de mange feriegæsters tilstedeværelse. Visioner, optimisme, engagement og en evne til at følge ideerne til dørs, trods personlige afsavn, prægede hans karriere. Gennem etableringen af Architectural Planning Partnership fik B. efterhånden mange og store opgaver i udlandet, især i Afrika, hvor det smukke og spændende Hotel Darjerba i Tunesien, en ren oaseby for næsten 2.500 gæster, må fremhæves. I slutningen af 1970'erne specialiserede han sig i lufthavnsbyggeri i den helt store skala, med Portela lufthavnen i Lissabon og det enorme flyvedligeholdelsescenter i Bangkok som imponerende præstationer, men også Kastrup Lufthavn nød godt af hans ekspertise. Med B.s pludselige død i forbindelse med en bilulykke mistede dansk arkitektur en af de store visionære skikkelser, der også har vist internationalt format.

Litteratur: Ark. U 1950, 35; 1951, 88; Ark. 1961, 273f (Rødhus Klit); 1964, 334f (sn.); 1970, 96, 363; 1971, 235 (EDA-huset, Schweiz); 1974, 282 (idéproj. til byg. ved Vesterport); 1985, 18-21; A416-A23 (Don Muang); Ark.tur 1971, 176-80 (Rundforbi Stadion); 1975, 110-19 (Hotel Darjerba); Bo Bedre 4, 1962, 66f (Rødhus Klit); Byggeind. 6-7, 1985, 18f; 8, 1985, 4-9 (Don Muang); Da. praktiserende Ark. 3, 1982, 7-10 (interv.); Havekunst 5, 1963, 96-99 (Rødhus Klit), 1965, 106-09 (koncentr. sommerhusbebyg.); APP. Præsentationsbog om APP-



”Den som overvinder sig selv er stærkere end den som overvinder en hel by” – sandheden i denne påstand kan enhver overvise sig om ved at forsøge at ændre selv små vaner. At der også er en dybere mening med ordene, en esoterisk, var en af årsagerne til at Claus og jeg kom til at gå i skole sammen, året før han døde.

Vi gik i første klasse i den esoteriske underskole.

En unge pige forklarede Claus at vi skulle prøve at udgå overdrevende ord, eller ”absolutter” som ”altid”, ”aldrig”, ”alle” osv.

Claus smilede og sagde ”Åh ja, dem bruger jeg altid”.

– Nu sagde du ”altid”, sagde pigen.

– Gjorde jeg? udbød Claus, og rokkede uroligt på stolen. Så brød han ud i et latteranfald. – Ja det gjorde jeg sgu, er det ikke vidunderligt?

– Og nu sagde du ”sgu”, – det er også en overflødig overdrivelse, – sagde pigen.

– Hvor har du ret, sagde Claus, – hvor har du ret. Og han lo så tårene trillede ned ad kinderne på ham.

– Når du bliver gjort opmærksom på en vane, skal du ikke svare, men prøve at forholde dig stille, og tænke over hvad du får at vide, – sagde en anden elev. En alvorlig ung mand som kunne være Claus’ barnebarn.

– Ja hvor er det sandt, og hvor er det utrolig at jeg ikke kan holde kæft, sagde Claus. Han lo ikke mere, men tårene trillede ham ned ad kinderne.

Uge efter uge kom han igen, og sad på en hård spisestuestol, i dette nøgne rum, og øvede sig sammen med os andre, i noget som vel lyder meningsløst for en udenforstående. Sommetider kom han lige fra flyvepladsen, en enkelt gang havde han kørt i bil fra Portugal, og undskyldte at han var fem minutter forsinket.

– Overdreven beskedenhed kan være en form for omvendt forfængelighed, sagde en elev til ham.

– Åhja, hvor er det sandt, – hvor er det sandt, stønnede han, og så sig forventningsfuldt omkring.

Men beskeden var han, og generøs.

Thomas Winding, sommer 1984, til min retrospektive udstilling om Claus Bremer på Charlottenborg.