

In einem Zug zum Flug = By air to rail - by train to plane = Par le train vers l'avion = In treno all'aeroporto

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle
Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der
Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **53 (1980)**

Heft 8: **fly-rail : Flughafenlinie Zürich = ligne de l'aéroport de Zurich =
linea dell'aeroporto di Zurigo = Zurich airport line**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-773832>

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.

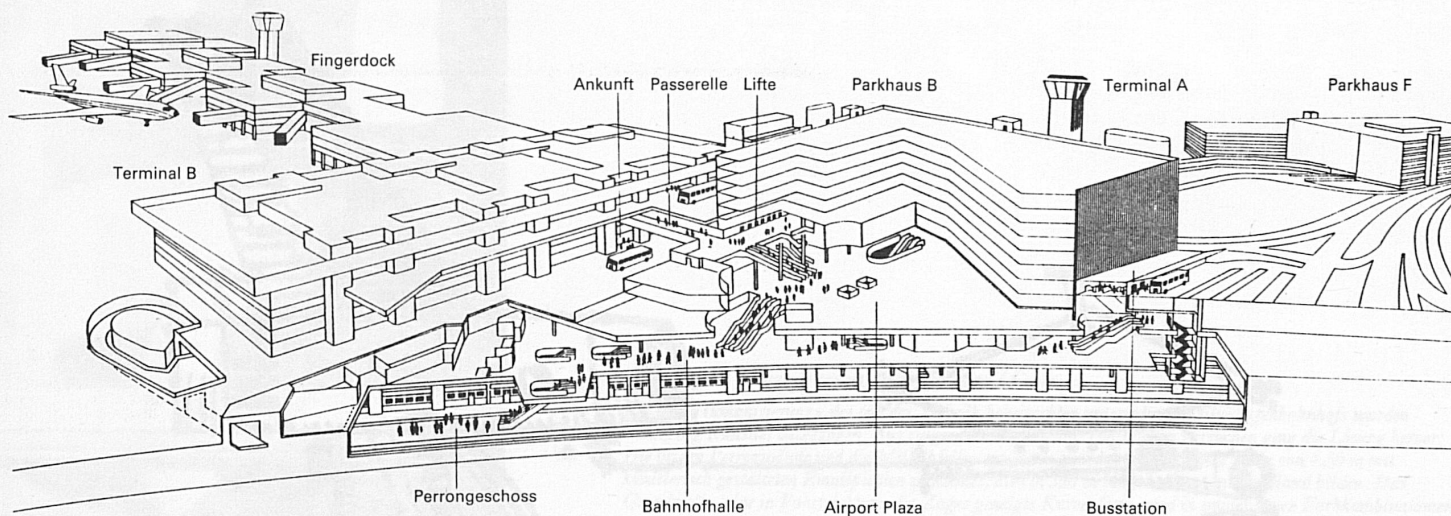
Haftungsausschluss

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.

In einem Zug zum Flug

8 Millionen Flugpassagiere zählte man in Zürich-Kloten im vergangenen Jahr; 12 Millionen werden in fünf Jahren erwartet. Nur knapp die Hälfte aber hat Zürich und seine Region zum Ziel oder Ausgangspunkt. Eine Stichbahn vom Zürcher Hauptbahnhof zum Flughafen, wie sie ursprünglich geplant war, hätte also nur dieser Hälfte wirklich gedient. Um das gesamte Einzugsgebiet des Flughafens durch die Bahn zu erschliessen, wurde die Flughafenlinie so ins Netz der SBB integriert, dass möglichst viele Städte direkte Schnellzugsverbindungen zum Flughafen erhielten. Mit wenigen Ausnahmen werden alle Schnellzüge der wichtigsten Ost-West-Transversale St. Gallen-Zürich-Genf über den Flughafenbahnhof geführt, ausserdem zwei Schnellzüge von und nach Luzern und ein Zugpaar von und nach Chur. Zusammen mit den stündlich verkehrenden Regionalzügen sind es 125 Züge, die täglich im Flughafenbahnhof halten. Jede halbe Stunde fährt mindestens ein Zug vom Flughafen nach Zürich Hauptbahnhof und umgekehrt. Mit der Einführung des Taktfahrplans 1982 werden die Verbindungen noch erweitert und verdichtet.

Die Verknüpfung eines schweizerischen Flughafens mit dem Eisenbahnnetz ist ein erster Schritt im Konzept der SBB, das den Anschluss aller drei Interkontinentalflughäfen Zürich, Genève und Basel an das Netz der grossen Durchgangslinien umfasst und direkte Verbindungen zu allen Landesteilen herstellt. Der Flughafen Genf-Cointrin wird noch in diesem Jahrzehnt mit dem SBB-Netz verbunden sein.



Par le train vers l'avion

On a compté l'an passé huit millions de passagers à l'aéroport de Zurich-Kloten et l'on estime qu'ils seront douze millions dans cinq ans. De tous ces voyageurs à peine la moitié ont pour destination ou pour point de départ la ville de Zurich et sa région. Un simple raccordement de l'aéroport à la gare de Zurich, comme on l'avait projeté d'abord, n'aurait donc rendu service qu'à cette seule moitié. Pour que la zone entière desservie par l'aéroport soit accessible par train, on a intégré la ligne de Kloten au réseau des CFF de telle sorte que le plus grand nombre possible de villes soient reliées par des express directement à l'aéroport. A quelques exceptions près, tous les express de la plus importante transversale d'est en ouest – la ligne St. Gall, Zurich, Genève – passent par la gare de l'aéroport qui est desservie en outre par deux express dans chaque sens sur la ligne de Lucerne et par un sur celle de Coire. Ajoutés aux trains régionaux qui circulent toutes les heures, cela donne au total 125 trains qui font halte quotidiennement à la gare de l'aéroport. Toutes les demi-heures au moins, un train part de l'aéroport pour la gare de Zurich, et vice versa. Avec l'introduction de l'horaire cadencé en 1982, la liaison sera encore augmentée et intensifiée.

Ce raccordement d'un aéroport avec le réseau ferroviaire est une première étape dans le programme des CFF qui englobe la correspondance entre les trois aéroports intercontinentaux de Zurich, Genève et Bâle et le réseau des grandes lignes de transit, et qui assurera une liaison directe avec toutes les parties du pays. On sait d'ores et déjà que l'aéroport de Genève-Cointrin sera relié au réseau des CFF au cours des prochaines années.

By Air to Rail—by Train to Plane

Zurich Airport registered 8 million passengers last year, and in five years' time the number is expected to be up to 12 millions. But only about half of them are coming from or going to the Zurich region. A branch railway line from Zurich main station to the airport at Kloten, as originally planned, would therefore have been of real service to only about one half of the travellers. In order to serve the whole airport catchment area, the new line was therefore integrated in the network of Swiss Federal Railways (SFR) so that as many towns as possible would have direct express connections to the airport. The expresses of the principal east-west line St. Gallen-Zürich-Genève now run with very few exceptions through the airport, plus two expresses daily from and to Lucerne and a pair of trains from and to Chur. Together with the hourly regional trains, this makes 125 trains that stop in the airport station daily. At least one train runs from the airport to Zurich main station and in the opposite direction every half-hour. When the fixed-interval timetable is introduced in 1982, there will be still more connections.

This linking of a Swiss airport to the railway network is a first step in the plan of the SFR to connect all three intercontinental airports—Zurich, Geneva and Basle—to the main railway lines and thus to provide direct communications with all parts of the country. It is expected that Geneva's airport at Cointrin will be joined up to the SFR network before the end of the eighties.

In treno all'aeroporto

L'anno scorso l'aeroporto di Zurigo-Kloten ha accolto 8 milioni di passeggeri; fra cinque anni si calcola che il loro numero salirà a 12 milioni. Ma solo la metà di questi passeggeri è diretta o è in partenza da Zurigo e dalla sua regione. Un'apposita linea ferroviaria fra la stazione centrale di Zurigo e l'aeroporto, come era prevista dai primi progetti, renderebbe veramente servizio solo a questa metà. Allo scopo di abbracciare l'intera zona interessata al traffico aereo, la linea dell'aeroporto è stata integrata nella rete delle FFS in modo da offrire ad un maggior numero possibile di città un allacciamento diretto con l'aeroporto mediante treni diretti. Salvo qualche eccezione, tutti i diretti dell'importante trasversale est-ovest S. Gallo-Zurigo-Ginevra transitano dalla stazione dell'aeroporto, come pure due treni diretti da e per Lucerna e due per e da Coira. Assieme ai treni regionali in transito ogni ora, alla stazione dell'aeroporto fermano giornalmente 125 treni. Ogni mezz'ora si muove almeno un treno dall'aeroporto alla stazione centrale di Zurigo e viceversa. Nel 1982, quando verrà introdotto l'orario cadenzato, i collegamenti verranno ulteriormente rafforzati.

L'allacciamento di un aeroporto svizzero alla rete ferroviaria è un primo passo verso la realizzazione del progetto delle FFS che prevede di collegare tutti i tre aeroporti intercontinentali di Zurigo, Ginevra e Basilea alla rete delle grandi linee di transito, permettendo relazioni dirette con tutte le regioni del paese. Si prevede di allacciare l'aeroporto di Genève-Cointrin alla rete della FFS ancora nel corso di questo decennio.



Oben eine DC-10-30 in den neuen Farben der Swissair am Fingerdock in Zürich-Kloten; unten, 18 m tiefer unter dem Boden, ein Perron des Flughafenbahnhofs, wo alle Schnellzüge der Ost-West-Transversalen St. Gallen-Zürich-Bern-Genève anhalten

En haut, un DC-10-30 aux nouvelles couleurs de la Swissair devant la jetée d'embarquement de Zurich-Kloten; en bas, à 18 mètres au-dessous du sol, un quai de la gare de l'aéroport où s'arrêtent tous les express de la ligne transversale d'est en ouest: St-Gall-Zürich-Berne-Genève

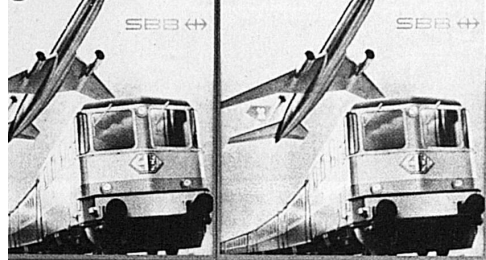
In alto, un DC-10-30 con i nuovi colori della Swissair presso l'aviorimessa a Zurigo-Kloten; in basso, a 18 m di profondità, un marciapiede della stazione dell'aeroporto dove fermano tutti i direttissimi della linea ferroviaria est-ovest S. Gallo-Zurigo-Berna-Ginevra

Top, a DC-10-30 in the new Swissair colours at the finger dock in Zurich Airport. Below, 18 metres deeper, a platform in the airport station, where all expresses on the east-west axis St. Gallen-Zürich-Berne-Geneva now stop



1. Juni '80
t die Bahn
ganschluss.

In einem Zug
zum Flug.



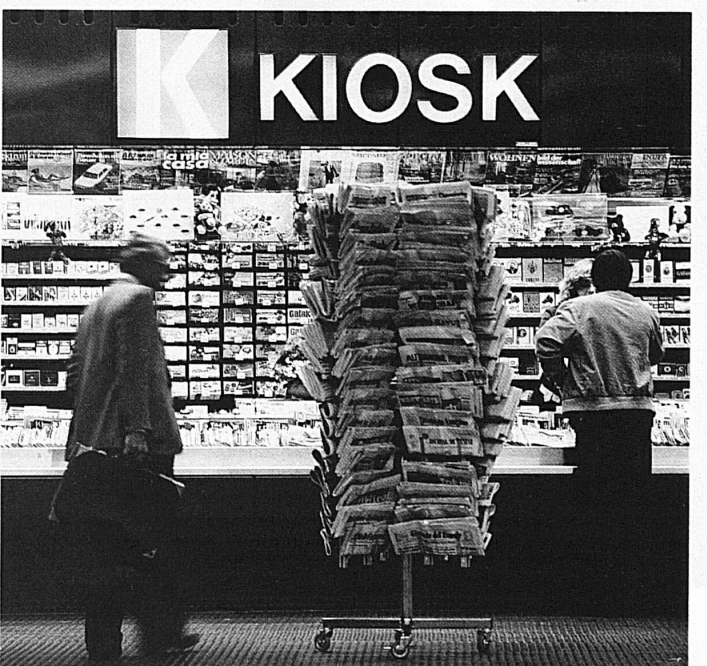
Die beiden 420 m langen Inselferrons sind durch Rolltreppen und Lifte mit der darüberliegenden Bahnhofhalle verbunden. Wohldurchdachte formale und farbliche Gestaltung des Perrongeschosses verhindert ein Absinken der Raumqualität vom luftigen Flughafen zum Tunnelbahnhof, ohne doch den typischen Bahnhofcharakter zu verleugnen. Der aus dem Ausland kommende Reisende erhält hier den entscheidenden ersten Eindruck von der schweizerischen Eisenbahn

Les deux plates-formes de quai longues de 420 mètres sont reliées par des escaliers roulants et des ascenseurs au hall de la gare à l'étage au-dessus. L'aménagement de l'étage de quai, dont les formes et les couleurs ont été soigneusement étudiées, empêche que la qualité de l'environnement entre l'aéroport à ciel ouvert et la gare souterraine – qui d'ailleurs ne renie nullement son caractère fonctionnel – ne s'abaisse brusquement. Le voyageur qui vient de l'étranger enregistre ici sa première vision des chemins de fer suisses



Scale mobili e ascensori collegano i due marciapiedi, lunghi 420 m, con il sovrastante atrio della stazione. L'equilibrio di motivi formali e cromatici dei marciapiedi permette di evitare un divario di qualità ambientale fra gli ampi spazi dell'aeroporto e la stazione sotterranea, senza peraltro intaccarne il carattere di stazione ferroviaria. Per il viaggiatore proveniente dall'estero si trova qui il primo punto d'incontro con le ferrovie svizzere

The two platforms, each 420 metres long, communicate with the booking hall above by escalators and lifts. Carefully studied forms and colours prevent any impression of a lowering of the environmental standard as the passenger moves from the spacious airport to the tunnel station, although the typical railway-station ambiente has been retained. For the traveller from abroad, it is here after all that the first image of Swiss railways is formed





Die Bahnhofhalle

Um Billettschalter, SBB-Auskunftsbüro, Geldwechsel und Gepäckaufgabe sind zahlreiche Läden und Verpflegungsstätten gruppiert. Im Gegensatz zu den kühlen Blautönen, die im Perrongeschoss herrschen, ist die Bahnhofhalle in warmen Rottönen gehalten

Hall de la gare

Divers magasins, restaurants et bars sont groupés autour du guichet des billets, du bureau de renseignements, de l'office de changes et de la consigne des bagages. Contrairement à l'étage de quai, où dominent les tonalités froides telles que le bleu, le hall de la gare est décoré de tonalités chaudes tirant sur le rouge



The railway booking hall

Numbers of shops and catering establishments are grouped around the ticket counters, rail information, currency exchange and luggage offices. The warm red shades of the booking hall contrast with the cool blues that are predominant at platform level

L'atrio della stazione

Numerosi negozi e ristoranti sono raggruppati attorno agli sportelli della biglietteria, all'ufficio informazioni delle FFS, al cambio e allo sportello di consegna del bagaglio. Mentre sul piano dei marciapiedi dominano toni bluastri piuttosto freddi, l'atrio della stazione si presenta in una calda veste di colori rossi

