

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 77 (1959)  
**Heft:** 27

**Artikel:** 50 Jahre elektrische Vollbahntraktion mit Einphasen-Wechselstrom  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-84278>

### **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:** 22.01.2026

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

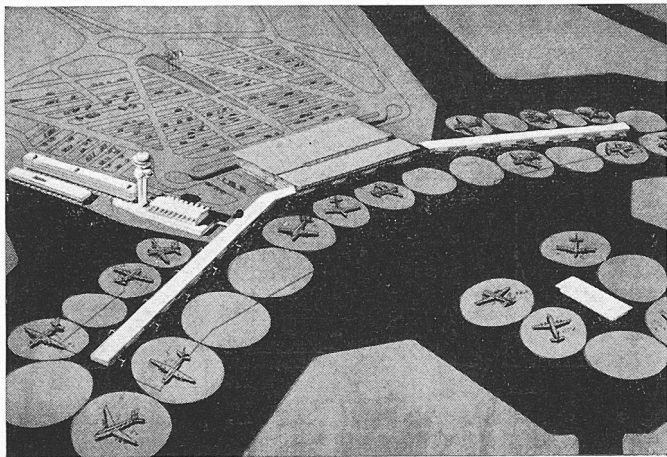


Bild 22. Interkontinentalflughafen Fiumicino, Vogelperspektive

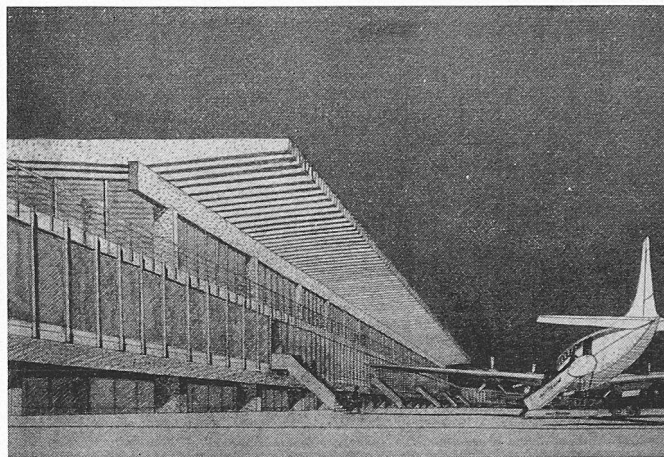


Bild 23. Aufnahmegebäude des neuen Flughafens mit Ausgängen gegen die Piste

Hauptausfallstrasse nach Neapel, erfolgt. Mit der ins Jahr 1960 fallenden Einführung der Düsenverkehrsmaschinen wird der Flughafen Ciampino durch eine neue, grössere und betrieblich weit leistungsfähigere Anlage, durch den Interkontinentalflughafen Rom-Fiumicino, ersetzt (Bild 3).

Vorgesehen und bereits im Bau befindlich sind zwei Pisten von je 3900 m Länge, die entsprechend den Hauptwindrichtungen angeordnet sind, und die es ermöglichen, alle drei Minuten ein Flugzeug starten oder landen zu lassen. Die Planung sieht vor, dass gleichzeitig 24 Flugzeuge vor dem Aufnahmegebäude stehen können, 15 Düsenflugzeuge vor den Dockanlagen (sog. Finger) und neun Propellerflugzeuge dahinter (Bild 22). Es ist vorgesehen, später eine vorgelagerte Satellitenstation zu bauen, womit weitere sechs Standplätze für Grossflugzeuge gewonnen würden. Rein vom betrieblichen Standpunkt aus gesehen kann also ein Flugzeug während etwa einer Stunde den Platz vor dem

Aufnahmegebäude beanspruchen, was erfahrungsgemäss für den Parkdienst bei Zwischenlandungen genügt.

Das Aufnahmegebäude ist auf die Abfertigung von 2000 Personen pro Stunde bemessen, einer maximalen Besetzung von 100 Fluggästen pro Flugzeug entsprechend. Statistiken haben ergeben, dass über 70 % der Flugpassagiere mit dem offiziellen Pullman zum Flughafen fahren, so dass der Gang der Abfertigung auf diesen Normalfall abgestimmt ist. Der Fluggast gelangt auf gleicher Ebene vom Pullman an den Schaltern der einzelnen Fluggesellschaften vorbei zu seinem Flugsteig und findet dort am Zoll sein Gepäck, das inzwischen im Untergeschoss abgeladen und auf Förderbändern zum Flugsteig transportiert wurde. Für die im Privatwagen vorfahrenden Fluggäste steht für den Gepäcktransport Personal zur Verfügung. Das Betreten des Startplatzes erfolgt schliesslich von den beidseits an das Abfertigungsgebäude anschliessenden Gängen, den sog. Fingern, aus. In den mit Rolltreppen erreichbaren oberen Stockwerken sind die üblichen Einrichtungen, wie Restaurants, Besuchergalerie, Tageshotel usw. untergebracht. Hinter dem Aufnahmegebäude ist ein Parkplatz mit einer Grundfläche von 180 000 Quadratmeter für rd. 6000 Autos vorgesehen. Die Strassenverbindung mit Rom erfolgt über eine Autobahn am rechten Tiberufer.

Die ganze Anlage ist von Prof. Ing. R. Morandi in Zusammenarbeit mit den Architekten A. Luccichenti, G. Monaco und A. Zavitteri projektiert und steht seit etwa einem halben Jahr im Bau. Man rechnet damit, den neuen Flughafen im Frühjahr 1960 in Betrieb nehmen zu können.

Adresse des Verfassers: H. Hofacker, dipl. Ing., bei Prof. Ing. R. Morandi, via Carducci 4, Roma.

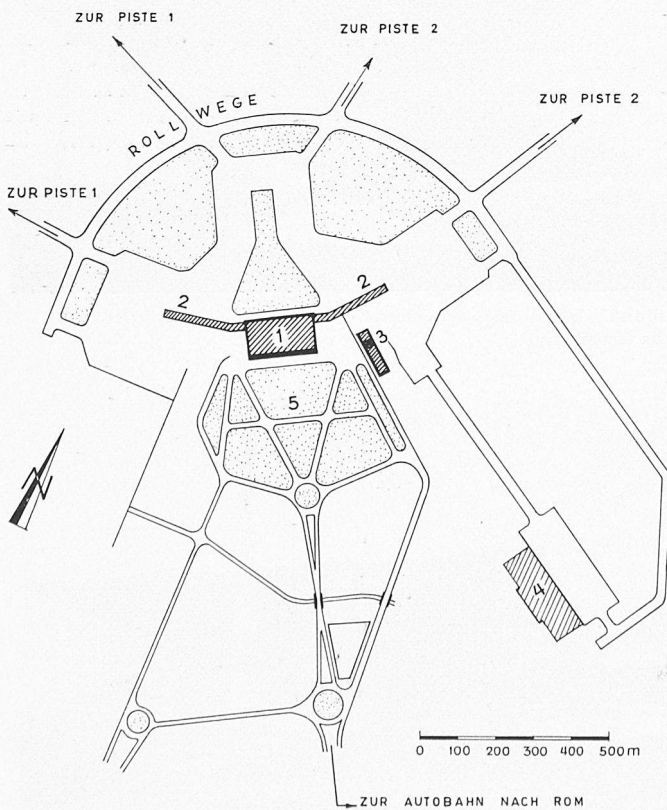


Bild 21. Neuer Flughafen Fiumicino, Lageplan 1:20 000

- |                              |              |
|------------------------------|--------------|
| 1 Empfangsgebäude            | 4 Hangar     |
| 2 Flugsteige, sog. Finger    | 5 Parkplätze |
| 3 Bürotrakt mit Kontrollturm |              |

## 50 Jahre elektrische Vollbahntraktion mit Einphasen-Wechselstrom

DK 621.331:93

Am 3. Juli 1909 wurde der Versuchsbetrieb abgeschlossen, den die Maschinenfabrik Oerlikon auf der Strecke Seebach—Wettingen der SBB seit November 1904 durchgeführt hatte. Es geziemt sich, hier dieses bedeutsamen Datums zu gedenken. Man begann die Versuchsfahrten mit einer Fahrdrabtspannung von 15 000 V und 50 Perioden und verwendete auf der Lokomotive eine Umformergruppe zur Erzeugung von Gleichstrom, mit dem die beiden Fahrmotoren gespeisen wurden. Die Leistung am Radumfang betrug 400 PS. Schon im Sommer 1904 war ein neuer Lokomotivmotortyp verfügbar, der mit Einphasen-Wechselstrom von etwa 300 V und 15 Perioden eine Leistung von 250 PS abgeben konnte. Eine zweite, mit solchen Motoren ausgerüstete Lokomotive wurde 1905 gebaut; sie konnte nach entsprechendem Umbau der Strecke am 2. Juni 1906 den regelmässigen Betrieb aufnehmen. Die Umformerlokomotive ist dann ebenfalls auf 15 Perioden umgebaut worden, um 1907 nochmals abge-

