100 Jahre elektrische Nachrichten-Übermittlung in der Schweiz : ein Ausstellungszug der "Pro Telephon"

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1952)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-775132

Nutzungsbedingungen

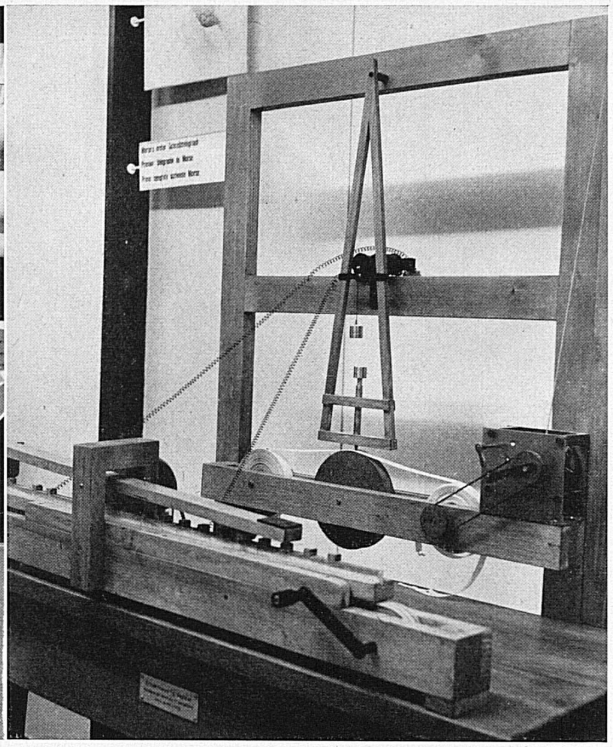
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Oben: Die Übertragung der Telephongespräche läßt sich in diesem Wagen des Ausstellungszuges studieren.

Ci-dessus: Rien de plus aisé que d'étudier la transmission des conversations téléphoniques dans ce wagon du train d'exposition!

Oben: Eine Nachbildung von Morses erstem Schreibtelegraphen interessiert alt und jung.

Ci-dessus: Un modèle du premier appareil télégraphique construit par Morse intéresse jeunes et vieux. Photos: Gemmerli

100 JAHRE ELEKTRISCHE NACHRICHTEN-ÜBERMITTLUNG IN DER SCHWEIZ

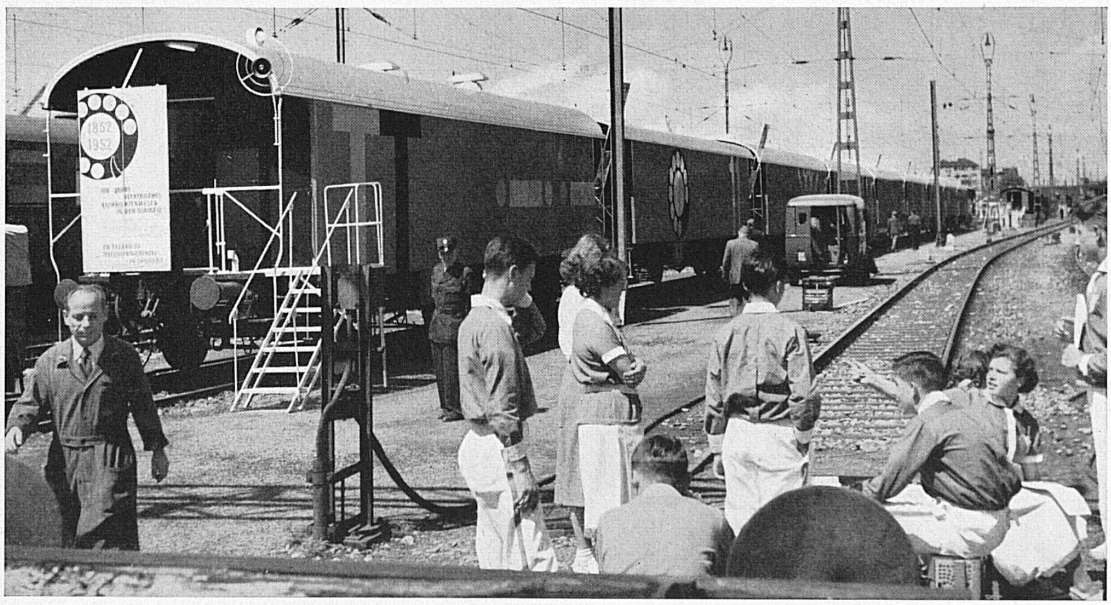
EIN AUSSTELLUNGSZUG DER «PRO TELEPHON»

Die Erfindung des Telegraphen gegen Mitte des letzten Jahrhunderts steht mit der Einführung der Eisenbahnen, der sie parallel ging, recht eigentlich am Beginn des modernen Zeitalters. Gewaltig ist der Weg, der seither, vom frühesten Morse-Taster zur Fernschreibmaschine und zum drahtlosen Bildtelegraphen, vom ersten elektrischen Sprechapparat zum völlig automatischen Telephon zurückgelegt wurde, und noch ist die Entwicklung nicht abzusehen. In der Schweiz ging der Vorstoß, der zur Errichtung eines Telegraphennetzes führte, von privater Seite, vom Kaufmännischen Direktorium St. Gallen aus, das im April 1851 eine Petition an den Bundesrat richtete. Noch im selben Jahre, am 23. Dezember, wurde das Bundesgesetz über die Einführung des Telegraphen verabschiedet, und damit war dem modernen Verbindungsmittel der Weg geebnet; am 15. Juli 1852 wurde die erste Linie zwischen Zürich und St. Gallen provisorisch in Betrieb genommen.

«Pro Telephon», die unternehmungsfreudige Werbeinstitution, die ihrerseits vor kurzem ihren 25. Geburtstag beging, hat als Auftakt zum offiziellen 100-Jahr-Jubiläum des Telegraphen einen Ausstellungszug aufgebaut, der während des Sommers und Herbstes in 53 Städten und größeren Ortschaften unseres Landes stationieren wird: zunächst in der Zentral-, Ost- und Nordwestschweiz, dann im Bernbiet, im Jura und in der Westschweiz, schließlich im Tessin. In den neun blaugestrichenen Wagen ist der Weg, den Telegraph und Telephon in der Schweiz von den Anfängen bis heute genommen haben, sehr anschaulich und übersichtlich zur Darstellung gebracht worden. Interessante Einzelheiten sind dabei so wenig weggelassen wie die großen Leitlinien hervorgehoben; der Besucher der sehenswerten, ohne Eintritt zugänglichen Schau, auf die hier nachdrücklichst hingewiesen sei, wird von der hundertjährigen Geschichte eines technischen Wunderwerkes erfaßt und ohne Zweifel ausgezeichnete Eindrücke mit nach Hause nehmen.

Unten: Die blaugestrichenen Wagen geben dem nüchternen Bahnhofgelände eine betont frische Note.

Ci-dessous: Les wagons élégamment peints en bleu jettent une note de gaîté aux abords de la gare.



RASCH PRAKTISCH SICHER

Auf den Straßen der Nord- und Ostschweiz läßt sich in letzter Zeit gelegentlich ein flinkes Gefährt beobachten, das, in seiner Erscheinung und seiner eiligen Fahrweise der Feuerwehr vergleichbar, sich mit Werkzeuganhänger, Rolleiter usw. an einen Ort begibt, wo sein Einsatz offenbar dringend gefordert wird. Die Bezeichnung «SBB-CFF», die der aufmerksame Passant erkennt, verrät, daß es sich um Eigentum unseres wichtigsten Schienentransportmittels handelt, um ein Stück Bundesbahn, das gewissermaßen von der Schiene auf die Straße abgewandert ist. Wie wir gleich sehen werden, zu vollem Recht abgewandert; es bezweckt nämlich nichts anderes, als etwaige Störungen an den elektrischen Fahrleitungen, die sich im Zugsbetrieb recht unliebsam bemerkbar machen könnten, so rasch wie möglich beheben zu helfen, d. h. bald an ihre Quelle heranzukommen. Der Fahrleitungsdienst der SBB ist heute, da das Netz zum größten Teil elektrifiziert, die ursprünglich wichtigste Aufgabe daher erfüllt ist, keineswegs an Beschäftigung ärmer. Der Ausbau der Doppelspuren, Umbau und Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen beanspruchen ihn in vollem Maße. Zudem ist die Arbeit viel kleinteiliger geworden. Reparaturen auf der Strecke verlangen gegenüber früher ein Mehr an Arbeitszeit, weil der Fahrplan dichter geworden ist und selbst in der Nacht nicht immer ein pausenloses Schaffen zuläßt. Die Draisine, das hergebrachte, benzingetriebene Fahrzeug des Leitungsunterhalts, kann ihrerseits nicht zu jeder beliebigen Zeit von ihrem Stützpunkt zum Einsatzort verbracht werden. Es sind dadurch beträchtliche Arbeitszeitverluste entstanden, denen zu wehren eine neue, rationell aufgebaute Organisation sich nun vorgenommen hat. Vorerst im Kreis III der SBB wurde ein straßen- und schienengängiges Verkehrsmittel mit Vierradantrieb eingeführt, welches ermöglicht, auf der Straße, ohne den Bahnbetrieb zu belasten, zu der der Arbeitsstelle am nächsten gelegenen Station zu gelangen, dort auf die Schiene und ohne Zeitverlust ans eigentliche Werk zu gehen. Der notwendige Radwechsel – vom Pneurad zum Schienenrad mit Spurkranz und umgekehrt – wird dabei auf