Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle

Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen

Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1952)

Heft: 6

Artikel: 100 Jahre elektrische Nachrichten-Übermittlung in der Schweiz : ein

Ausstellungszug der "Pro Telephon"

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-775132

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

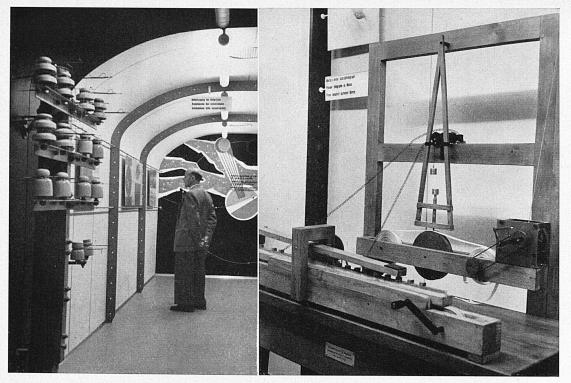
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 28.11.2025

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



Oben: Die Übertragung der Telephon-gespräche läßt sich in diesem Wagen des Ausstellungszuges studieren.

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

Oben: Eine Nachbildung von Morses erstem Schreibtelegraphen interessiert alt und

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

JAHRE ELEKTRISCHE NACHRICHTEN-ÜBERMITTLUNG IN DER SCHWEIZ 100 EIN AUSSTELLUNGSZUG DER «PRO TELEPHON»

Die Erfindung des Telegraphen gegen Mitte des letzten Jahrhun-derts steht mit der Einführung dert steht mit der Einfuhrung der Eisenbahnen, der sie paral-lel ging, recht eigentlich am Beginn des modernen Zeit-alters. Gewaltig ist der Weg, der seither, vom frühesten Morse-Taster zur Fernschreib-maschine und zum drahtlosen maschine und zum drahtlosen Bildtelegraphen, vom ersten elektrischenSprechapparat zum völlig automatischen Telephon vollig automatischen Telephon zurückgelegt wurde, und noch ist die Entwicklung nicht abzu-sehen. 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 Bun-desrat richtete. Noch im selben Jahre, am 23. Dezember, wurde das Bundesgesetz über

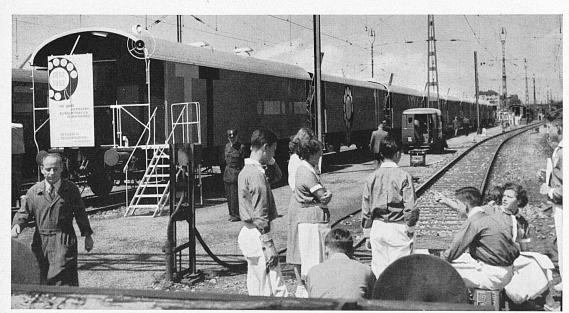
die Einführung des Telegraphen verabschiedet, und damit war dem modernen Verbindungsmittel der Weg geebnet; am 15. Juli 1852 wurde die erste zwischen Zürich und

St. Gallen provisorisch in Betrieb genommen.
«Pro Telephon», die unternehmungsfreudige Werbeinstitution, die ihrerseits vor kurzem inen 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 Ortschofften unsersen Janden etsten schaften 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 anschau-lich und übersichtlich zur Darstellung gebracht worden. Interessante Einzelheiten sind dabei so wenig weggelassen wie die großen Leitlinien her-vorgehoben; der Besucher der sehenswerten, ohne Eintritt zugänglichen Schau, auf die hier nachdrücklichst hingewiesen sei, wird von der hundertjäh-rigen Geschichte eines tech-nischen Wunderwerkes erfaßt und ohne Zweifel ausgezeich-nete Eindrücke mit nach Hause

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



RASCH **PRAKTISCH SICHER**

Auf den Straßen der Nord- und Ostschweiz läßt sich in letzter 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, verfät daß es sich um Figentum rät, daß es sich um Eigentum unseres wichtigsten Schienen-transportmittels handelt, um ein Stück Bundesbahn, das ge-wissermaßen von der Schiene auf die Straße abgewandert ist. Wie wir gleich sehen werden, zu vollem Recht abgewandert; es bezweckt nämlich nichts an-deres, 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 klein-teiliger geworden. Reparatu-ren 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, radenen 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 Arheitszu belasten, zu der der Arbeits-stelle am nächsten gelegenen Station zu gelangen, dort auf die Schiene und ohne Zeitverlust ans eigentliche Werk zu gehen. Der notwendige Rad-wechsel – vom Pneurad zum Schienenrad mit Spurkranz und umgekehrt - wird dabei auf