

C. B.-Vorschaltleitungen mit Freigabesignal

Autor(en): **J.H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Technische Beilage zur Schweizerischen Post-, Zoll- & Telegraphen-Zeitung = Supplément technique du Journal suisse des postes, télégraphes et douanes**

Band (Jahr): **1 (1917)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-873013>

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.

5. Da Transit-Verbindungen manchmal sehr zeitraubend sind, so muß in den Fällen, wo eine Verbindung *mehr als 4 Zentralen* in Anspruch nimmt, die Frage geprüft oder der Besteller gefragt werden, ob die Verbindung nicht in einer weniger belasteten Stunde, z. B. nach 11 $\frac{1}{2}$ oder nach 12 Uhr hergestellt werden darf.

6. Wenn in einer Transitzentrale 2 oder mehr Anmeldungen für Verbindungen zwischen 2 Zentralen, die unter sich nicht verbunden sind, vorliegen, so ist mit einem Schlüssel- und Relaislosen Stöpselpaare eine direkte Verbindung herzustellen (Durchschalten). Man rechnet ca. $\frac{1}{4}$ Stunde für 3 Anmeldungen. Wenn die Endzentralen ihre Anmeldungen erledigt haben, sollen sie für sofortige Trennung sorgen.

Diese z. T. ziemlich allgemein gehaltenen Sätze mögen den Eindruck der Kompliziertheit erwecken. Hierüber einige Erläuterungen:

ad 1. Da jedes Transitzgespräch zuerst immer irgendwo ein Ausgangsgespräch ist, so muß schon am Anfang dafür gesorgt werden, daß die Intradierung jeder Verbindung eine rationelle ist. Es ist wichtig und unerlässlich, für *jede* Verbindung von jedem Bureau aus den *richtigen* Weg zu suchen und zu *bezeichnen*. Jede Zentrale und jede Telephonistin sollte genau orientiert sein, über welche Richtung eine bestimmte Ortschaft zu suchen ist. Es ist nicht gleichgültig, über welche Via eine Verbindung hergestellt wird. (Siehe Art. 58 der Dienstanleitung.) Diesen Weg zu bestimmen, ist Sache des Zentralstationsbeamten. Wird z. B. Basel als erste Via für den Verkehr Bern-Schaffhausen bezeichnet, Via, von welcher man nur in Ausnahmefällen abweichen muß, so entstehen folgende Vorteile:

- a) Erhöhte Routine in der Transitzentrale. Basel wird eine größere Routine über diesen Verkehr haben, als wenn die sich wiederholenden Transitverbindungen über alle 4 möglichen Via, über Basel, Zürich, Winterthur und St. Gallen geführt werden.
- b) Da genaue Liniensstatistiken geführt werden, so belasten die Verbindungen Bern-Schaffhausen die jährliche Beanspruchung Bern-Basel und Basel-Schaffhausen. Die Folge davon wird eine Vermehrung der Linien zwischen Bern-Basel einerseits und Basel-Schaffhausen andererseits, oder wenn der Verkehr Bern-Schaffhausen es rechtfertigt, das Herstellen einer direkten Verbindung Bern-Schaffhausen sein; beide Lösungen sind rationell. Wären von den 32,000 jährlichen Verbindungen Bern-Schaffhausen $\frac{1}{3}$ über St. Gallen hergestellt worden, so würden diese 10—11,000 dazu beitragen, eine weitere Verbindung Bern-St. Gallen zu begründen, was nicht vorteilhaft wäre.
- c) Wenn zwei Zentralen, die öfters miteinander verkehren, ohne über eine direkte Linie zu verfügen, sich dahin verständigen, ihre gegenseitigen Verbindungen bei der gleichen Zentrale anzumelden, so sind die Gelegenheiten und die Möglichkeiten des Zusammensteckens (Durchschaltens) auf ein Maximum gebracht (Art. 6 obiger Vorschriften).
- d) Laut Art. 58 b der Dienstanleitung soll die in einer Transitzentrale vorliegende Bestellung für eine interurbane Verbindung, die über eine andere Via hergestellt worden ist, unverzüglich annulliert werden. Dieses Abmelden wird öfters vergessen, was die Quelle zahlreicher Zeitverluste und falscher Verbindungen bildet. Liegt eine Anmeldung nur in einer bestimmten Transitzentrale vor, so wird das Abmelden weniger vergessen, weil die Telephonistinnen immer wissen, *wo* sie abbe-

5. Comme l'établissement d'une communication de transit demande parfois un temps assez considérable, il y a lieu d'examiner, dans les cas où cette communication passe par plus de 4 centrales, si elle ne peut pas être établie à une heure un peu moins chargée; le demandeur se déclarera peut-être sans autre d'accord.

6. Lorsque 2—3 inscriptions pour une même communication entre 2 stations centrales qui ne possèdent pas de ligne directe, sont en instance à la station de transit, ces 2 centrales sont à relier entre elles au moyen d'une paire de fiches directe. On compte que cette communication directe durera environ $\frac{1}{4}$ d'heure pour 3 inscriptions en instance. Les centrales de bout veilleront à ce que cette communication soit levée aussitôt que les demandes sont liquidées.

stellen müssen. Eine den wirklichen Verhältnissen entsprechende Interpretation des genannten Art. 58 wurde im Bulletin No. 1 vom 3. Februar 1917 gegeben.

ad 2. Entspricht den Punkten 1, 2, 3 und 8 genannter periodischer Mitteilung.

Die Linien werden ebenfalls im Sinne der P. M. nummeriert (Seite 8). Eine Telephonistin, die eine Anmeldung für eine Transitverbindung erhält, braucht sich nur die Nummern der in Frage kommenden Linien zu überlegen; bedient sie die Linie mit der kleineren Nummer, also die stärker belastete, so bleibt das Ticket bei ihr; bedient sie die Linie mit der höhern Nummer, also die weniger wichtige, so übergibt sie das Ticket dem Courier zur Beförderung an den andern Platz.

ad 3. Die Weiterleitung einer Bestellung ist eine sehr wichtige Frage, über welche möglichste Klarheit herrschen sollte. Die Telephonistin darf nicht im Zweifel sein, ob sie eine Bestellung weiterleiten soll oder nicht. Der Dienst wird andererseits umso leichter sein, wenn ein möglichst großer Prozentsatz aller Ausgangs- und Transitverbindungen *gleichmäßig* behandelt wird. Die Verbindungen zwischen 2 direkt verbundenen Zentralen bilden in der Regel den größten Teil der auf dieser Linie speditierten Gespräche; es sind die einfachsten Ausgangsverbindungen. Die betreffenden Anmeldungen werden bekanntlich nur dann weitergeleitet, wenn sie an die Reihe kommen, d. h. es wird nur die verlangte Nummer bei der Gegenzentrale verlangt. Der Mittelpunkt der Schwierigkeiten liegt in der Ausgangszentrale.

Dies trifft bei einer großen Anzahl von Transitverbindungen auch zu, z. B. Lausanne- (Zürich) -Dietikon, Bern- (Basel) -Aesch, Zürich- (Genf) -Coppet u. s. w., weil die erste Linie (Lausanne-Zürich, Bern-Basel, Zürich-Genf) größere Betriebsschwierigkeiten aufweist als die zweite.

Es gibt eine andere Kategorie von Verbindungen, bei welchen die Schwierigkeiten nicht in der Ausgangs- sondern in der Transitzentrale liegen. Unter solchen befinden sich z. B. Morges- (Lausanne) -Zürich, Schwarzenburg- (Bern) -Basel, Dietikon- (Zürich) -Spiez. Diese zweite Kategorie von Verbindungen würde die einzige Ausnahme in der Behandlung der Tickets bilden; die Ausnahme würde darin bestehen, daß die Bestellung sofort von Morges nach Lausanne, von Schwarzenburg nach Bern, von Dietikon nach Zürich weitergeleitet wird. Für den Zeitpunkt des Zustandekommens dieser Verbindungen sind die Verhältnisse in der Transitzentrale maßgebend und die Wartezeit richtet sich nach den dortigen Verspätungen. Somit wird die Bedingung (Art. 4 der P. M.), daß die Verspätung einer Transitverbindung immer mindestens gleich groß sein muß wie diejenige einer Ausgangsverbindung in der gleichen Richtung und mit der gleichen Zeit, automatisch erfüllt. Das anlangende Transit-Ticket wird einfach mit den Ausgangs-Tickets eingereiht.

(Schluß folgt.) Mi.

C.-B.-Vorschaltleitungen mit Freigabesignal.

Die Fernleitungstelephonistin muß bestrebt sein, die vorliegenden Gesprächsbegehren in der zeitlichen Reihenfolge der Anmeldung zu erledigen; andererseits soll der Wechsel der Verbindungen möglichst ohne Zeitverlust für die Fernleitung erfolgen. Diese Forderungen bedingen, daß die Abonnenten am Vermittler geraume Zeit, bevor sie an die Reihe kommen, vorgesteckt und dadurch für lokale und andere Verbindungen besetzt gemacht werden. Wo die intensivste Leitungsausnutzung geboten ist, verständigen sich die eine wichtige interurbane Leitung bedienenden Telephonistinnen über eine auszuführende Verbindung nicht erst unmittelbar nach Schluß der vorhergehenden Verbindung, sondern schon vor Beginn derselben, sodaß die nächste Verbindung beim Erscheinen des Schlußsignals schon vorbereitet ist. (Telephonische Vorbereitung.) Die

