

Der Londoner Telephonbetrieb während des Generalstreiks : nach einem Bericht der Zeitschrift "The Telegraph and Telephone Journal"

Autor(en): **E.E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Technische Mitteilungen / Schweizerische Telegraphen- und Telephonverwaltung = Bulletin technique / Administration des télégraphes et des téléphones suisses = Bollettino tecnico / Amministrazione dei telegrafi e dei telefoni svizzeri**

Band (Jahr): **4 (1926)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-873877>

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.

Der Londoner Telephonbetrieb während des Generalstreiks.

(Nach einem Bericht der Zeitschrift „The Telegraph and Telephone Journal“.)

Während der Dauer des Generalstreiks konnte der Londoner Telephonbetrieb in so befriedigender Weise aufrecht erhalten werden, dass weder aus Regierungskreisen noch vom Publikum ernsthaftige Klagen einliefen. Die Aufgabe war nicht leicht, aber das Personal sah ein, dass seinen Arbeitsleistungen grosse nationale Bedeutung zukam und war daher bestrebt, auch unter schweren Verhältnissen sein Bestes zu geben.

Die Tage unmittelbar vor dem Streik waren sehr anstrengend. Die Spannung war aufs höchste gestiegen, gerade wie im Jahre 1914 vor Ausbruch des Krieges. Hilfsmannschaften wurden für den Notfall bereit gehalten, aber nichts durfte unternommen werden, so lange noch einige Hoffnung auf Verständigung bestand. Am 3. Mai stieg der Verkehr gewaltig an; in den Fernzentralen war er 50 % höher als acht Tage zuvor.

Dann kam der Morgen des ersten Streiktages und mit ihm die prächtige Kraftäusserung des Telephons. Obschon die öffentlichen Transportmöglichkeiten fehlten, rückte das Telephonpersonal so zahlreich ein, dass es den Anforderungen des Verkehrs gewachsen war. Viele gingen grosse Strecken zu Fuss, andere kamen mit dem Fahrrad, und Tausende benutzten als Beförderungsmittel Automobile, die an vorbestimmten Plätzen und zu vorbestimmten Stunden auftauchten und die alle die Aufschrift G. P. O. (General Post Office) trugen. Von Norden und Süden, von Osten und Westen kamen sie angefahren, keuchend und schwerbeladen. Es waren vollständige Fahrpläne aufgestellt worden, die die nötigen Angaben über Halteplätze und Ankunftszeiten enthielten. Die Unterbringung der Fahrzeuge im Herzen der Altstadt war keine Kleinigkeit, aber dank der Mitwirkung des Polizeikommissärs konnten Parkplätze geschaffen werden, wo die Mitfahrenden ohne Schwierigkeiten aussteigen konnten.

Vor dem Streik war angenommen worden, dass täglich ungefähr 5000 Personen in jeder Richtung zu befördern sein würden. Diese Annahme wurde aber von der Wirklichkeit weit übertroffen, denn in den Zeiten stärksten Andranges stieg die Zahl der Mitfahrenden auf über 9000. Trotz der Einschaltung von Zusatzfahrten waren Ueberlastungen nicht immer zu vermeiden, aber Fahrer und Fahrgäste ertrugen alle Unannehmlichkeiten mit gutem Humor. Glücklicherweise waren keine Unfälle zu verzeichnen, obschon die Wagen ausserordentlich stark in Anspruch genommen wurden. Die Tagesleistung der Automobile betrug nach oberflächlicher Schätzung etwa 10,000 km. — Der für das Telephon eingerichtete Transportdienst wurde auch auf den Telegraphen- und den Postbetrieb ausgedehnt.

Die Abfertigungsbeamten, die die Abfahrt und Ankunft der Fahrzeuge an den Endpunkten überwachten, hatten eine schwere Aufgabe zu erfüllen, zu der ein hohes Mass von Geduld und Takt gehörte. Das Wetter war oft unwirtsam, und die Beamten wurden an wenigstens zwei Abenden bis auf die Haut nass. Aber sie nahmen alle Unannehmlich-

keiten heiter und gleichmütig auf sich und erwarben sich dadurch die Anerkennung des ganzen Personals.

Aufreibend war auch die Tätigkeit der Beamten des Haupttransportamtes. Die Verhältnisse änderten von Tag zu Tag und gestalteten sich namentlich am Abend schwierig, wo zu später Stunde noch zahlreiche Personen nach Hause verbracht werden mussten. Für die seltenen Fälle, in denen eine Rückkehr ausgeschlossen war, waren in den Zentralen Schlafgelegenheiten eingerichtet worden. Diese wurden zum Teil auch freiwillig benutzt, so dass der Telephondienst auch in den späten Abend- und in den frühen Morgenstunden einwandfrei besorgt werden konnte.

Es ist bekannt, dass eine Fahrt durch gewisse Stadtteile in den ersten Streiktage ein schwieriges Unterfangen war. Oft musste ein Weg durch drohende Volksmassen gebahnt werden, aber glücklicherweise waren Belästigungen der Fahrzeuge und ihrer Insassen sehr selten. Manchmal genügte ein kleiner Scherz, um jede Spannung zu beheben. So rief ein Spassvogel beim Anblick eines überfüllten Wagens: „Die falsche Nummer kommt wieder!“

Die glatte Abwicklung des Transportdienstes ermöglichte einen einwandfreien Betrieb in den Telephonzentralen. Der Verkehr war zu gewissen Tagesstunden sehr stark; in einigen Zentralen übertraf der Wochenverkehr den der vorhergehenden Woche um 50 %. In den Fernämtern und insbesondere in den die Wohnbezirke bedienenden Ortsämtern wurde der Dienst bis in die späten Abendstunden hinein voll aufrecht erhalten, und die Tagschicht war genötigt, bis 10 Uhr und darüber hinaus auf ihrem Posten zu verharren. In manchen Fällen waren freiwillige Dienstleistungen von grösstem Nutzen. Stark in Anspruch genommen waren natürlich auch die Regierungsämter, aber auch hier zeigte sich das Personal seiner Aufgabe voll gewachsen und erwarb sich allgemeine Anerkennung.

Für den Sonntag mussten besondere Massnahmen getroffen werden, da es sehr wünschbar war, die Wagenführer an diesem Tage ruhen zu lassen. Man hielt nach Freiwilligen Umschau, die über eigene Transportmittel verfügten und die den Sonntagsdienst in den Zentralen besorgen konnten. Die Antwort auf die Anfrage war glänzend, entsprechend dem guten Willen des Personals. Einige Schwierigkeiten bot die Rückbeförderung der Nachtschicht am Sonntag morgen, doch liess sich auch hier eine befriedigende Lösung finden, indem man Privatwagen und Wagen von Freiwilligenorganisationen bezog.

Mit der Fortdauer des Streikes nahm der Tagesverkehr in den Zentralen etwas ab. Das Tagestotal gibt aber kein richtiges Bild von den tatsächlichen Belastungsverhältnissen. Der Verkehr drängte sich in den Mittagsstunden zusammen, weil die Gesprächszahl vormittags später anstieg, nachmittags aber früher ablaute als zu gewöhnlichen Zeiten.

So gingen die Dinge weiter bis zum 12. Mai, wo man vernahm, dass die zwischen den Gewerkschaften

und dem Premier eingeleiteten Verhandlungen Aussicht auf Erfolg versprochen. Sämtliche Aufsichtsbeamten hatten das Empfinden, dass eine Verständigung nahe bevorstehe und widmeten daher den Besetzungsverhältnissen vollste Aufmerksamkeit. Niemand aber sah voraus, dass die Nachricht vom Widerruf des Streiks den Telephonbetrieb so stark beeinflussen würde, wie dies tatsächlich der Fall war. Den ersten Ansturm hatte London Wall Exchange auszuhalten, wo die aufblitzenden Lämpchen einen feurigen Vorhang bildeten, der vom einen Ende der Zentrale zum andern reichte. Ein oder zwei Minuten später waren alle andern Zentralen in ähnlicher Weise in Mitleidenschaft gezogen. Auffallend war, dass in besonders grosser Zahl Fernverbindungen und Verbindungen nach den innern und äussern Vorstädten verlangt wurden. Die Anforderungen an die Telephonistinnen, die unverzüglich alle Arbeitsplätze besetzten, übertrafen alles, was je von ihnen verlangt worden war. Die frohe Nachricht hatte sie aber dermassen begeistert, dass sie ihre volle Arbeitskraft einsetzten und dem Ansturm siegreich begegnen konnten.

Besondere Erwähnung verdienen die Ereignisse in den Fernzentralen. Die Teilnehmer schienen grösstes Gewicht darauf zu legen, die verlangten Verbindungen so rasch als möglich zu erhalten. Die Zahl der Meldetelephonistinnen war zum vornherein verdoppelt worden, aber als der Ansturm immer stärker

wurde, genügte das nicht mehr. Um 1.30 Uhr nachmittags waren 49 Meldeplätze besetzt, statt wie normalerweise 19. Aber auch jetzt noch mussten weitere Kräfte beigezogen werden, so dass die Zahl der Meldebeamtinnen schliesslich auf 60 anstieg. Da man eine Reihe vorsorglicher Massnahmen getroffen hatte, waren die Fernleitungen störungsfrei und daher imstande, den gewaltigen Nachmittagsverkehr restlos aufzunehmen. Verspätungen waren unvermeidlich, aber — wenn man alles in Betracht zieht — keineswegs übermässig. Von halb zwei bis zwei Uhr wurden 1295 Anrufe erledigt, während in normalen Geschäftsstunden mit 750—800 gerechnet werden muss.

Da angenommen wurde, dass die öffentlichen Transportmittel vom 13. Mai an wieder so ziemlich regelmässig benutzt werden könnten, wurde der eigene Fahrdienst um ein Drittel eingeschränkt. Es zeigte sich aber bald, dass die Schwierigkeiten bei den einzelnen Transportanstalten nicht so leicht zu beheben waren, weshalb die getroffene Einschränkung zum Teil widerrufen werden musste.

Blicken wir nochmals zurück auf den Generalstreik, so darf gesagt werden, dass das Personal aller Grade bestrebt war, den Bedürfnissen aller Klassen mit gewohnter Dienstfertigkeit und heiterem Gleichmut Genüge zu leisten. In diesem Sinne wird es auch in Zukunft wirken, die uns, wie wir hoffen, lichterem Verhältnissen entgegenführen wird. *E. E.*

Verschiedenes — Divers.

Accidents causés par une mauvaise jonction de fils.

Lors du rélargissement d'une route, le Service de l'Electricité d'une ville suisse était occupé au déplacement de sa conduite d'alimentation et d'éclairage public. Une lampe d'éclairage de rue, alimentée par un câble sous plomb et supportée par un fil d'acier, se trouvait suspendue au-dessus d'une conduite de contact du tramway et, en même temps, au-dessus d'une ligne téléphonique, composée de 10 fils. La suspension de la lampe prenait appui d'un côté à un poteau de lumière électrique et de l'autre côté (côté de la ligne téléphonique) à une maison. Pour permettre l'allongement de cette suspension, le fil d'acier avait été jonctionné par une simple ligature placée entre la traversée de la ligne téléphonique et le point de fixation à la maison. La jonction était confectionnée au moyen d'un fil d'attache enroulé autour des extrémités des deux fils d'acier, dont les bouts avaient été recourbés.

L'un des bouts recourbés s'étant cassé et un vent violent ayant soufflé pendant plusieurs heures, le fil à bout cassé glissa dans la ligature, qui n'était pas soudée. La suspension de la lampe, violemment tirée en arrière, tomba et s'enroula autour des fils téléphoniques, dont elle provoqua la rupture près des isolateurs du prochain poteau. En tombant, le fil porteur vint toucher également le fil de contact du tramway, parcouru par un courant d'une tension de 550 volts.

La chute des fils téléphoniques provoqua une mise à terre, qui occasionna, à son tour, un court-circuit sur le réseau de tramway. Au même instant, un cheval attelé à un tombereau venait en contact avec les fils téléphoniques, et, sous l'influence de la tension du tramway, tombait sur ceux-ci. Les témoins de l'accident voulant dégager le cheval qui se débattait, reçurent des secousses engendrées par le courant fort. En utilisant des pioches pour couper les fils, ils mirent fin à la fâcheuse situation de la pauvre bête.

Sitôt que les fils téléphoniques furent en contact, par la suspension de la lampe, avec la tension du tramway, une gerbe de feu jaillit de l'armoire à protection située à environ 80 m du point de l'accident. En ouvrant cette armoire, on constata que

les fusibles des cinq derniers lacets du bas, précisément ceux correspondant aux fils touchés lors de l'accident signalé, avaient sauté et étaient complètement brisés, les ressorts des fusibles et des parafoudres étaient fondus, de même que les extrémités des câbles type F. En outre, les bornes en ébonite étaient brûlées, le couvercle de l'armoire parsemé d'éclaboussures de métal fondu et tout l'intérieur de l'armoire recouvert d'une suie très épaisse.

Chez un abonné, l'enroulement de la sonnerie avait été détérioré, la chambre à granules du microtéléphone brûlée, un condensateur bouclé, et deux fusibles se trouvaient interrompus. La plaque de terre de l'abonné accusait une résistance anormale de 177 ohms, ce qui aura certainement favorisé la détérioration des appareils.

Un autre abonné, qui téléphonait au moment de l'accident, s'aperçut tout à coup que son microtéléphone fumait; il n'y eut, heureusement, pas de dégâts importants. Dans nombre d'installations avoisinantes, les coupe-circuit étaient interrompus.

L'évènement signalé n'a heureusement pas eu de conséquences graves; il aurait toutefois facilement pu causer des accidents de personnes et des incendies. Il importe tout d'abord de relever l'influence néfaste de la résistance anormale d'une plaque de terre, fait qui doit rappeler les soins spéciaux qu'il y a lieu d'apporter au contrôle des conduites de terre. Il importe particulièrement d'attirer l'attention sur la jonction rompue qui a causé l'accident. Quoique les nouvelles prescriptions tolèrent les jonctions de fils aux croisements de certaines lignes électriques lorsqu'il s'agit de conducteurs de fort diamètre, il ressort de ce qui précède que la bienfaisance des jonctions doit néanmoins faire l'objet d'une attention toute spéciale de la part du fonctionnaire-contrôleur. Il convient surtout de se rendre compte si une jonction travaille à une charge mécanique extraordinaire, comme par exemple un fil de suspension, et si la rupture d'une pareille jonction pourrait occasionner, par la chute des fils, de dangereux contacts entre ceux-ci et des conduites voisines à faible et à fort courant. Toute jonction travaillant à une traction anormale doit donc être examinée avec soin, et l'on tiendra compte des conditions de travail mécanique et de la possibilité, en cas de rupture, de contacts dangereux. *Tr.*