

**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

**Herausgeber:** Schweizerische Telegraphen- und Telephonverwaltung

**Band:** 6 (1928)

**Heft:** 2

**Artikel:** Der Telegraph an der Winterolympiade 1928

**Autor:** G.K.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-873739>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 12.05.2025

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

Frais en résultant Frs. 150,000.

Grâce aux connexions supplémentaires (p. ex. par Mühlen, Bergün, Davos), St-Moritz disposait, après 20 heures, de 10 circuits avec Bâle et de 6 ou 7 avec Zurich, de 1 avec St-Gall, de 1 ou 2 avec Berne. Par contre, les communications avec les autres centrales des Grisons s'en sont trouvées réduites à la ration congrue.

Quant à l'acheminement du trafic international, on a préféré, vu le nombre très limité des places de travail à St-Moritz et vu les données très vagues que l'on avait sur l'intensité du trafic probable dans telle ou telle direction, de l'acheminer en entier sur Bâle (à l'exception de Lyon, Vienne et Milan-Rome), Bâle restant tête de lignes internationales. Le trafic entrant, moins important, venait par Zurich. Le prolongement jusqu'à St-Moritz d'un certain nombre de circuits internationaux aboutissant normalement à Bâle ou à Zurich eût été techniquement possible; mais au point de vue du rendement de ces circuits, du travail des opératrices à la centrale de départ, de la répartition du trafic, de l'ordre chronologique, etc., ce prolongement eût été une erreur. Les faits ont démontré que l'arrangement pris était juste.

Le trafic accuse les chiffres suivants:

|                                                     |                                |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------|
| Trafic journalier pendant les mois de faible trafic | 3000 à 4000 unités de travail, |
| trafic journalier en janvier . . .                  | = 10,000—11,000                |
| „ „ au début de                                     |                                |
| février 1928 . . .                                  | = 12,000 U. T.                 |
| „ „ pendant                                         |                                |
| l'Olympiade . . .                                   | = 13,700—16,800                |

Le trafic local a atteint son chiffre maximum le lundi 13 février avec 7800 U. T.; le trafic interurbain et international a détenu le record le mercredi 15 février avec 9200 U. T. (pluie le matin, baisse de température le soir, laissant entrevoir le beau pour le jeudi).

Les après-midi des 4 derniers jours de l'Olympiade ont eu un trafic interurbain faible, le temps magnifique ayant chassé les gens au dehors; par contre, les soirées étaient très chargées. Une fois les lignes interurbaines bien réparties, les circuits au point, le personnel bien au courant, ce qui fut le cas à partir du 14 février, il eût été possible de liquider, avec les mêmes délais d'attente qu'au début, au moins 15% de trafic de plus.

Augmentation du trafic en février 1928 comparé à février 1927:

Trafic local 40%.

„ interurbain sortant (sans l'international) 20%.

„ international sortant 160%.

Recettes du trafic interurbain (sans l'international) 59%.

„ „ „ international 190%.

Au sujet de ce dernier chiffre (recettes du trafic international), il convient de remarquer que la plus grande partie des recettes va dans les caisses des administrations étrangères, la quote-part suisse étant minime à cause de l'étendue relativement petite de notre pays comparée à celle des pays intéressés. Quant aux chiffres dans leur ensemble, extrêmement réjouissants, nous en tirons la conclusion que la clientèle, très avide, *use des moyens mis à sa disposition, à condition que la qualité de l'audition soit bonne*. C'est à cela que doivent tendre nos efforts. Le reste vient tout seul, pourrait-on dire. A St-Moritz, la qualité de la transmission téléphonique fut excellente. Avec Oslo, elle était parfaite, à tel point qu'à St-Moritz on aurait pu se croire en communication locale; on n'aurait pu s'imaginer que la ligne téléphonique monte à 2300 m, qu'elle descend au fond de la mer et qu'elle franchit une distance de 2500 km.

Mi.

## Der Telegraph an der Winterolympiade 1928.

Die beschränkte Zahl von Leitungen auf der Strecke Chur—St. Moritz gestattete nicht, dem Telegraphenamt St. Moritz für die olympischen Spiele neue Verbindungen zuzuteilen. Es galt deshalb, die vorhandenen zwei Verbindungen St. Moritz—Zürich bestmöglich auszunützen und die Pressetelegramme von Zürich aus an das Ausland weiterzugeben. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der genannten beiden Verbindungen, die normalerweise für Hughes-Duplexbetrieb eingerichtet sind, wurde die eine mit einem Siemens-Schnelltelegraphen-Sender ausgerüstet. Der Duplexbetrieb wurde beibehalten, und zwar mit Hughesapparaten für die Verkehrsrichtung Zürich—St. Moritz. Die zweite Leitung war als Reserve vorgesehen, um in beiden Richtungen den Spitzenverkehr aufzunehmen. Während der Spiele erwies es sich als nötig, diese zweite Leitung tagsüber nach dem Eisstadion durchzuschalten und die dort aufgegebenen Telegramme auf Hughes nach Zürich zu befördern. In gleicher Weise war für die Telegramm-Aufgabestellen am Ziel der Bobsleigh- und Skeleton-Bahnen und an der Sprungschanze eine Verbindung mit Zürich bereitgestellt.

Wegen der durch die Witterung bedingten Aenderungen im Programm und der dadurch nötig gewordenen gleichzeitigen Durchführung verschiedener Wettkämpfe an den letzten vier Tagen der Olympiade wurde die Aufgabestelle Cresta-Run gar nicht und die an der Sprungschanze nur wenig benützt. Im Hauptquartier der Presse, dem in St. Moritz-Bad gelegenen Hotel Viktoria, bestand ebenfalls eine Telegramm-Aufgabestelle, die über eine Morseleitung mit dem Telegraphenamt St. Moritz-Dorf oder, wenn eine Leitung frei gemacht werden konnte, mit Zürich verbunden war. Auf dieser Leitung konnten alle dringenden und die kürzeren Pressetelegramme befördert werden, wogegen längere Telegramme mittels Auto dem Telegraphenamt im Dorf zugeführt wurden. Dieses Auto stand von 9—24 Uhr zur Verfügung und erledigte die Fahrt vom Bad nach dem Telegraphenamt im Dorf und zurück durchschnittlich in einer Viertelstunde.

Im Verkehr traten zwei Arten von Nachrichten deutlich hervor: tagsüber kurze und viele dringende Resultatmeldungen, abends die Schilderung der Tagesereignisse und die vervollständigten Ranglisten

aus den durchgeführten Spielen. Besonders zahlreich waren die Telegramme nach den nordischen Staaten, ferner nach England, Kanada, Holland und Frankreich.

Der höchste Tagesverkehr war am 14. Februar zu verzeichnen. Er bezifferte sich auf 820 Telegramme, darunter 130 dringende und 230 Pressetelegramme mit 23 000 Wörtern. Die Verkehrszahlen der übrigen Tage bewegten sich zwischen 550 und 800 Telegrammen, wovon 125—200 Pressenachrichten mit 14 000—18 000 Wörtern. Im Pressesaal wurden im ganzen 1250, im Eisstadion 650 Telegramme aufgegeben. Der Gesamtverkehr von St. Moritz belief sich in den Tagen vom 10.—20. Februar auf 7650 abgehende und 4960 ankommende Telegramme.

Die rechtzeitige Beförderung der Telegramme ab St. Moritz erforderte, namentlich in den Abendstunden, wiederholt die Inanspruchnahme der zweiten

und vereinzelt einer dritten Verbindung mit Zürich. Diese wurde gewonnen durch Trennung der in St. Moritz eingeführten Leitung Zürich—Samaden—Celerina—Zuoz.

Die nach Berlin bestimmten oder sonst über dieses Amt zu leitenden Telegramme nahm Zürich zu automatischen Weitergabe im Lochempfang auf. Bis 100 Telegramme wurden täglich auf diese Weise befördert.

An Personal wurden dem Telegraphenamte St. Moritz über den üblichen Saisonbedarf hinaus 10 Arbeitskräfte für Schalter, Siemens- und Hughesdienst zugeteilt. Die guten Leistungen und die Arbeitsfreudigkeit des Personals in Verbindung mit der Zuverlässigkeit der technischen Mittel haben die reibungslose Durchführung der dem Telegraphen gestellten Aufgabe ermöglicht.

G. K.

## Der automatische Typendruck-Schnell-telegraph von Siemens & Halske A.-G.

Von E. Ehrhardt, Obergeringenieur.

(Sonderabdruck aus der Zeitschrift „Telegraphen- und Fernsprechtechnik“, 1913, Heft 12, 13 und 14.)

(Fortsetzung und Schluss.)

Das vollständige Schaltbild des Senders zeigt Abb. 9; der Antriebsmotor ist ein Nebenschlussmotor, dessen Umdrehungszahl mittels des Schiebewiderstandes  $w_1$  in weiten Grenzen regulierbar ist. Ausser dem Kippschalter 2 für das „Halt“-Zeichen ist noch ein Kippschalter 1 vorhanden, der die Umschaltung der Leitung vom Senderrelais auf eine Morsetaste gestattet; hierbei wird an den Federn 17 und 18 die Zeichenstrombatterie vom Senderrelais abgeschaltet, damit dessen Kontakte ohne Gefahr eines Batteriekurzschlusses gereinigt und eingestellt werden können.

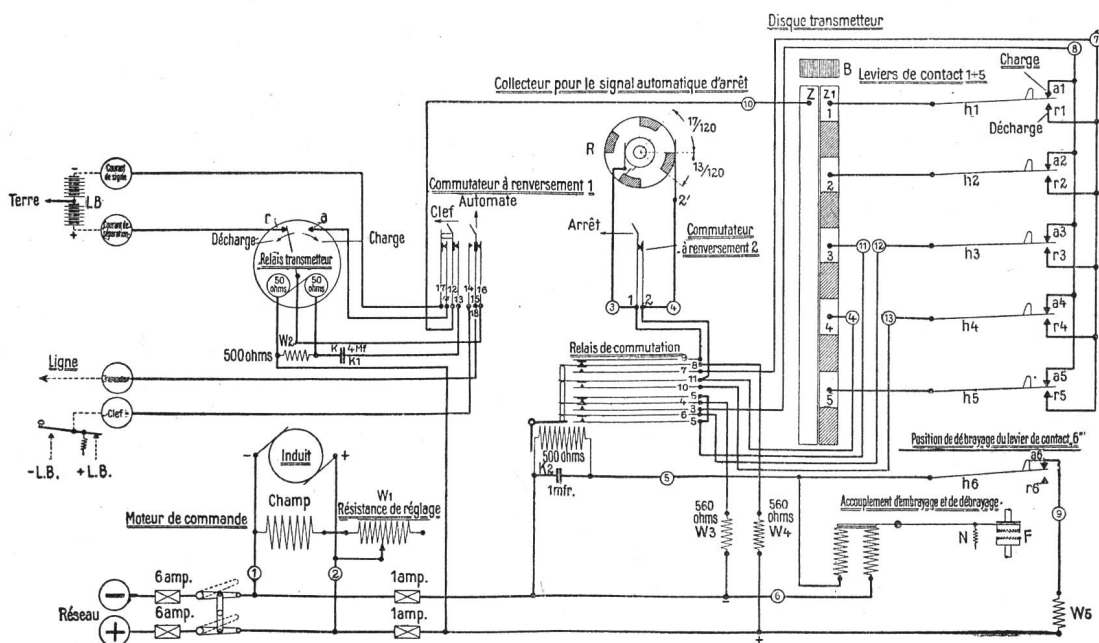
## L'appareil imprimeur automatique Siemens & Halske p. télégraphie rapide.

Par E. Ehrhardt, ingénieur en chef.

(Reproduit de la revue „Telegraphen- und Fernsprechtechnik“ 1913, nos 12, 13 et 14.)

(Suite et fin.)

La fig. 9 reproduit le schéma complet d'un poste transmetteur. Le moteur de commande est un moteur en dérivation, dont le nombre de tours peut être modifié à volonté au moyen d'une résistance à curseur  $w_1$ . En plus de l'interrupteur à bascule 2 destiné au signal d'arrêt se trouve un interrupteur 1, qui permet de permuter la ligne du relais transmetteur sur un manipulateur Morse. Dans ce cas, la batterie de courant de signes est déconnectée des ressorts 17 et 18 du relais transmetteur afin de pouvoir nettoyer et régler les contacts sans courir le risque de court-



Les chiffres entourés d'un cercle désignent les contacts de connexion de la plaque de base.

Fig. 9. Vollständiges Schaltbild des Senders. — Schéma du transmetteur.