

Zeitschrift: Technische Mitteilungen / Schweizerische Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe = Bulletin technique / Entreprise des postes, téléphones et télégraphes suisses = Bollettino tecnico / Azienda delle poste, dei telefoni e dei telegrafi svizzeri

Herausgeber: Schweizerische Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe

Band: 51 (1973)

Heft: 9

Artikel: Das Automobil-Telegraphenbüro = Le bureau télégraphique automobile

Autor: Hostettler, Rolf

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-875308>

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: 27.05.2025

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

Das Automobil-Telegraphenbüro Le bureau télégraphique automobile

Rolf HOSTETTLER, Bern

654.115.315:654.14/.17(494)

Zusammenfassung. Das Automobil-Telegraphenbüro wird sowohl bei Veranstaltungen als auch bei einem allfälligen Katastrophenfall für die Verarbeitung des Telegramm- und Telexverkehrs sowie die Vermittlung von Bildern und Telefongesprächen eingesetzt. Einfache Vorbereitungen und rasche Betriebsbereitschaft waren die Voraussetzungen bei der Gestaltung dieses neuen mobilen Betriebsmittels der Fernmeldedienste.

Résumé. Le bureau télégraphique automobile est mis en oeuvre lors de manifestations ou en cas de catastrophe pour traiter le trafic télégraphique et télex, la transmission d'images et l'établissement des communications téléphoniques. Des préparatifs simples et une mise en service rapide furent les conditions qui présidèrent à la conception de ce nouvel équipement mobile des services des télécommunications.

L'ufficio telegrafico automobile

Riassunto. L'ufficio telegrafico automobile viene impiegato sia in occasione di manifestazioni sia in un eventuale caso di catastrofe, per l'elaborazione del traffico telegrafico e telex e per la trasmissione d'immagini e di conversazioni telefoniche. Le condizioni necessarie per la costruzione di questo nuovo mezzo d'esercizio mobile dei servizi delle telecomunicazioni furono: lavori di preparazione semplici e impiego veloce di detto impianto di trasmissione.

1. Ausgangslage

Das Konzept einer mobilen Telegraphenstelle wurde im Zusammenhang mit dem Studium einer Lösung für die Errichtung von Nottelefon- und -telegraphenstellen ausgearbeitet, die dem Publikum beim Ausfall einer Telefon- oder Telexzentrale in kürzester Zeit zur Verfügung gestellt werden können. Für die Telegraphendienste bot sich damit die Gelegenheit, den seit Jahren gehegten Wunsch eines Telexwagens zu verwirklichen, der nicht nur bei möglichen Katastrophen eingesetzt werden kann, sondern vorab bei sportlichen Anlässen und anderen Grossveranstaltungen zur Verarbeitung von Pressemeldungen. Diese Doppelfunktion erlaubt es, das Fahrzeug wirtschaftlich zu verwenden.

2. Fahrzeugwahl

Einfache technische Vorbereitungen und rasche Betriebsbereitschaft waren für das Projekt der mobilen Telegraphenstelle bestimmend. Da die Fernmeldeausrüstungen für die Verarbeitung von Pressemeldungen sowohl bei Veranstaltungen als auch bei einem Katastrophenfall genügen müssen, bereitete die Fahrzeugwahl einige Schwierigkeiten. In Zusammenarbeit mit der Automobilabteilung PTT entschied man sich nach eingehenden Untersuchungen für ein Fahrzeug mit ausziehbaren Seitenteilen (*Umschlag u. Fig. 1*). Mit dieser Konstruktion wurde jedoch die gesetzlich zugelassene Fahrzeuglänge von 10 m überschritten; das Automobil-Telegraphenbüro fällt demnach unter die Kategorie der Spezialfahrzeuge. Für die Beschaffung und den Bau der mobilen Telegraphenstelle wurde ein PERT-Netzplan erstellt. Dank sorgfältiger Vorplanung war es möglich, dieses komplexe Projekt in 18 Monaten zu verwirklichen, trotz der grossen Zahl verschiedener technischer und betrieblicher Ausrüstungen sowie mehrerer Lieferfirmen.

3. Fahrzeug

3.1 Masse und Gewicht

Länge	11,85 m
Breite	2,50 m/4,44 m (fahrbereit/aufgestellt)
Höhe	3,55 m
Gewicht	16,63 t

1. Situation initiale

Le bureau télégraphique automobile a été conçu en relation avec l'étude d'une solution permettant de créer des bureaux téléphoniques et télégraphiques de secours qui peuvent être mis, dans les plus brefs délais, à la disposition du public en cas de panne d'un central téléphonique ou télex. Pour les services télégraphiques, c'était l'occasion de réaliser le véhicule télex souhaité depuis des années, dont la mise en œuvre était prévue pour traiter les messages de presse, non seulement lors de catastrophes éventuelles, mais surtout à l'occasion de rencontres sportives et d'autres grandes manifestations. Cette double fonction permet d'utiliser économiquement le véhicule.

2. Choix du véhicule

Préparatifs techniques simples et mise en service rapide furent les facteurs déterminants pour le projet du bureau télégraphique mobile. Vu que les équipements de télécommunication devaient suffire tant pour les manifestations qu'en cas de catastrophe, le choix du véhicule a soulevé quelques difficultés. Après une étude approfondie, on s'est décidé, d'entente avec la division des automobiles PTT, pour un véhicule à parois latérales mobiles (*couverture et fig. 1*). Cette construction a entraîné cependant un dépasse-



Fig. 1

Das Fahrzeug ist betriebsbereit; die Seitenwände sind ausgefahren – Le véhicule prêt au service; les parois latérales sont sorties

3.2 Chassis

Das Fahrzeug ist auf einem Niederrahmenchassis von FBW (*Franz Brozincevic*, Wetzikon) aufgebaut. Als Antrieb dient ein 6-Zylinder-Unterflur-Dieselmotor Typ EU 2A mit direkter Einspritzung und Aufladung durch Abgasturbine. Das Aggregat erbringt eine Bremsleistung von 230 DIN-PS bei maximal 1900 U/min. Die Tiefganghinterachse wird über ein 4-Gang-FBW-Planetengetriebe mit elektrischer Schaltung und einem zuschaltbaren elektromagnetischen Schnellgang angetrieben (total 8 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge). Der Wagen verfügt über eine Zweikreis-Bremsanlage, eine Hand- und eine Motorbremse sowie die erforderlichen Bremsanschlüsse für Anhängerbetrieb. Die elektrische Anlage arbeitet mit 24 V.

3.3 Karosserie

Die Karosserieaufbauten besorgte die *Lauber SA* in Nyon. Direkt auf das Chassis wurde die Ausfahrkonstruktion der mobilen Seitenteile nach dem patentierten *Duplico-System* der *Frühhauf* (Hamburg) montiert. Darauf ist das Stahlgerippe der Karosserie elektrisch verschweisst (Fig. 2).

Die Aussenverkleidung des Wagens besteht aus 1,8 mm dickem Alumanblech. Sämtliche Felder sind mit Anti-dröhn überspritzt und das ganze Fahrzeug mit Dinitrol behandelt. Grösste Bedeutung wurde auch der Schallisolation des Innenraumes beigemessen. Sämtliche Trennwände

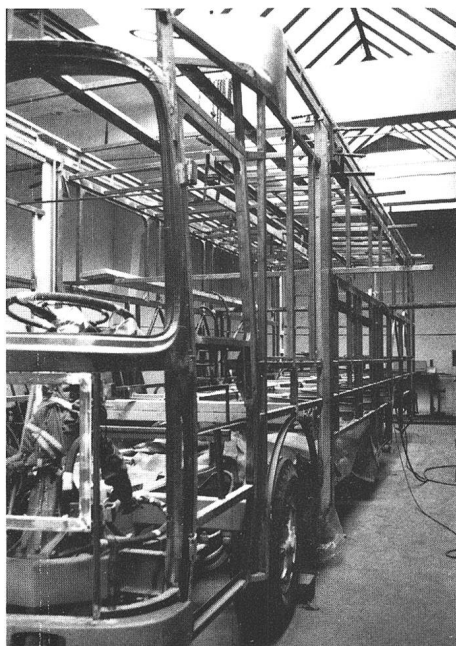


Fig. 2

Trägerkonstruktion der Ausfahrteile und Karosseriegerippe – Konstruktion des parts mobiles et de l'ossature de la carrosserie

ment de la longueur des véhicules légalement admise, soit 10 m; le bureau télégraphique automobile a donc été rangé dans la catégorie des véhicules spéciaux. Un plan réticulaire PERT fut élaboré pour l'acquisition et la construction du bureau télégraphique mobile. Grâce à une planification minutieuse, il fut possible de réaliser ce projet complexe en 18 mois malgré le nombre élevé d'équipements divers d'ordre technique ou d'exploitation et le fait qu'il y avait plusieurs fournisseurs.

3. Véhicule

3.1 Dimensions et poids

Longueur	11,85 m
Largeur	2,50 m / 4,44 m (état de marche/installé)
Hauteur	3,55 m
Poids	16,63 t

3.2 Châssis

Le véhicule est monté sur un châssis surbaissé FBW (*Franz Brozincevic*, Wetzikon). La propulsion est assurée par un moteur diesel sous plancher, à 6 cylindres type EU 2A à injection directe et suralimentation par turbo-compresseur actionné par les gaz d'échappement. L'ensemble développe une puissance au frein de 230 CV DIN à 1900 tours/minute au maximum. L'essieu arrière surbaissé est entraîné par une boîte à vitesse planétaire FBW à quatre rapports à commande électrique, complétée d'un surmultiplicateur à commande électromagnétique (au total huit vitesses en marche avant et deux en marche arrière). Ce poids lourd est équipé d'un double circuit de freinage, d'un frein à main et d'un frein moteur ainsi que d'un attelage pour remorque et des conduites de freins nécessaires. L'installation électrique travaille sous une tension de 24 V.

3.3 Carrosserie

La carrosserie est l'œuvre de la maison *Lauber SA* à Nyon. Le dispositif de sortie des parois mobiles a été monté directement sur le châssis selon le système patenté *Duplico* de *Frühhauf* (Hamburg). L'ossature d'acier de la carrosserie est soudée électriquement (fig. 2).

Le revêtement extérieur consiste en une tôle d'aluminium épaisse de 1,8 mm. Tous les panneaux sont recouverts d'un produit amortissant les vibrations et le véhicule entier a subi un traitement au Dinitrol. La plus grande importance a été accordée à l'insonorisation de l'intérieur. Toutes les parois et le plafond sont recouverts d'isolant *Linacustic* et les téléimprimeurs sont montés dans des pupitres spécialement construits à cet effet.

Le bureau télégraphique automobile est un véhicule destiné au public et c'est la raison pour laquelle la peinture

und die Decke sind mit *Linacustic*-Isoliermaterial ausgekleidet und die Fernschreiber in eigens konstruierte Gehäuse eingebaut.

Das Automobil-Telegraphenbüro ist ein *Publikumsfahrzeug*. Die Aussenlackierung wurde deshalb den Wagen der Postdienste angepasst, wobei die hellen Farben der oberen Partien sich besonders gut eignen, um im Sommer möglichst viel Wärme zu reflektieren.

4. Raumaufteilung

Die mobilen Seitenwandpartien können mit Hilfe eines elektromechanischen Antriebs in 30 s aus- oder eingefahren werden; notfalls stehen dazu auch zwei Handkurbeln zur Verfügung. Nach dem Ausfahren ergänzen acht klappbare Bodenplatten den Fahrzeugboden, der nun eine nutzbare Fläche von rund 40 m² aufweist. Sämtliche betrieblichen Einrichtungen sind fest montiert und so angeordnet, dass das Fahrzeug mit wenigen Handgriffen betriebs- oder fahrbereit ist. Die Aufteilung des Innenraumes gestattet einen rationellen Arbeitsablauf und eine klare Trennung zwischen Betriebs- und Publikumszone (*Fig. 3*). Die Kunden erreichen das Fahrzeug hinten rechts über die Treppe im Auszugteil, für das Personal ist ein besonderer Einstieg auf der rechten Seite der Führerkabine vorhanden.

5. Betriebsausrüstungen

5.1 Allgemeines

Die Betriebsausrüstungen entsprechen weitgehend den Einrichtungen in den Telegraphenämtern, was deren Personal bei einem Einsatz im Automobil-Telegraphenbüro die Arbeitsaufnahme erleichtert. Neben den eigentlichen Arbeitsplätzen ist ausreichender Raum für Betriebs- und Büromaterial, Verzeichnisse, Formulare, Kasse und Garderobe vorhanden.

5.2 Telegraph, Telex

Die acht Fernschreiber-Arbeitsplätze können sowohl über das öffentliche Telex- als auch über das Gentexnetz betrieben werden. Telegramme werden vom Fahrzeug aus über das ATECO-Zentrum in Zürich vermittelt, während sich Telexverbindungen direkt herstellen und taxieren lassen; die Plätze 1...3 stehen dem Publikum als öffentliche Telexkabinen zur Verfügung (*Fig. 4*). Zum Vorstanzen der Meldungen sind insgesamt sechs Handlocher vorhanden. Die gesamte Fernschreiberanlage wird mit einem Wechselstromtelegraphiesystem Siemens 100/12 über das nächstgelegene Primäramt an das Wählnetz angeschlossen.

5.3 Telephon, Bildübertragung

Am Bedienungsschalter befindet sich eine eigens für dieses Fahrzeug konstruierte Vermittlerstation für die bei-

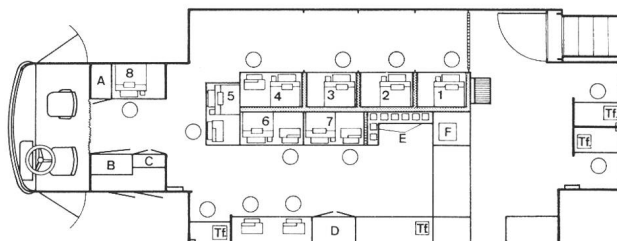


Fig. 3

Grundrissplan; die Aufteilung des Innenraumes trennt Betriebs- und Publikumszone – Plan schématique; l'aménagement intérieur sépare la zone réservée au public de celle attribuée au service

- A Garderobe – Vestiaire
- B Starkstromtableau – Tableau du courant fort
- C Fernteilnehmer-Anschluss-Schaltungen und WT-System 100/12 – Circuits de raccordement pour abonnés éloignés et système de télégraphie harmonique 100/12.
- D Materialschrank – Armoire de matériel
- E Taxgeräte – Appareils de taxation
- F Telefonvermittlerstation – Station de commutation téléphone

extérieure a été adaptée à celle des voitures de la poste; les couleurs claires des parties supérieures assurent une bonne réflexion de la chaleur en été.

4. Agencement

Les parois mobiles peuvent être sorties ou remises en place en 30 s, au moyen d'un dispositif d'entraînement électromécanique; au besoin deux manivelles sont aussi à disposition. Après l'extension, huit plaques basculantes viennent compléter le plancher du véhicule qui offre alors une surface utile de quelque 40 m². Toutes les installations d'exploitation sont montées à demeure et disposées de façon que le car soit prêt au service ou à prendre la route après une manœuvre très simple. L'aménagement intérieur permet un travail rationnel et délimite clairement la zone réservée au public et celle attribuée au service (*fig. 3*).

L'escalier pour le public est déployé à la partie arrière droite du véhicule, dans la paroi mobile, alors que le personnel pénètre par la porte droite de la cabine du chauffeur.

5. Equipements d'exploitation

5.1 Généralités

Les installations d'exploitation correspondent dans une large mesure aux équipements des offices télégraphiques, ce qui facilite le travail du personnel de ces derniers lorsqu'il est employé au bureau télégraphique automobile. Outre les places de travail proprement dites, il y a suffisamment d'espace pour le matériel d'exploitation et de bureau, pour les listes, les formules, la caisse et le vestiaire.

5.2 Télégraphe, télex

Les huit places de téléimprimeurs permettent de travailler non seulement sur le réseau télex public mais aussi sur le

den bedienten Telephonkabinen im Wagenheck. Der Vermittler ist mit zwei verschiedenen Sätzen von Taximpuls-empfängern ausgerüstet, die je nach dem Taxierungsmodus der Anschlusszentrale einzusetzen sind (50-Hz- oder 12-kHz-Taxierung). Zusätzlich zu den bedienten Telephonstationen stehen in erster Linie den Pressevertretern zur Verfügung: in Kabine 1 ein unabhängiger vierdrähtiger und in Kabine 2 ein parallel zum Telephon geschalteter zweidrähtiger Anschluss für Bildsender. Ein Diensttelephonanschluss, dem ein 2-Draht-Sender als öffentliche Bildstation parallel geschaltet werden kann, vervollständigt die Ausrüstungen für das Bedienungspersonal.

6. Technische Ausrüstungen

Die technischen Ausrüstungen sind unmittelbar hinter dem Führersitz in einer Zentraleinheit untergebracht (Fig. 5). Zwei Türen in der Fahrzeugaussenwand sichern den Zugang zur Verkabelung dieser Installationen.

Im Fernmeldeschrank sind die Wechselstromtelegraphie-einrichtungen WT 100/12 sowie die 12 Fernteilnehmer-Anschluss-schaltungen untergebracht. Da im Fahrzeug nur 8 Fernschreiberarbeitsplätze vorhanden sind, besteht im Katastrophenfall die Möglichkeit, die vier verbleibenden WT-Kanäle für Fernschreiberanschlüsse besonders wichtiger öffentlicher Stellen wie Polizei und Flugsicherung freizugeben. Die Überführungen und alle übrigen Fernmelde-einrichtungen, wie Parallelschaltrelais und Zusatzeinrichtungen für die Telephonvermittlerstation, sind in einer weiteren Einheit zusammengefasst.

Der Starkstromschrank enthält ausser den Hauptsicherungen, den Transformatoren und den erforderlichen Über-



Fig. 4

Zur Verarbeitung der Pressemeldungen stehen insgesamt acht Fernschreiber-Arbeitsplätze zur Verfügung – Huit places de télé-imprimeurs au total sont à disposition pour traiter les messages de presse

réseau Gentex. Les télégrammes sont transmis du véhicule au centre ATECO de Zurich, alors que les communications télex sont établies et taxées directement; les places 1...3 sont à la disposition des usagers en tant que cabines télex publiques (fig. 4). Six perforateurs manuels sont disponibles pour la préparation des bandes. L'installation complète de téléimprimeurs est raccordée au réseau à commutation automatique par un système de télégraphie harmonique 100/12, via l'office primaire le plus proche.

5.3 Téléphone, transmission d'images

Un poste de commutation spécialement construit pour le car et destiné aux deux cabines téléphoniques desservies placées à l'arrière du véhicule est installé au guichet. Le poste de commutation est doté de deux jeux différents de récepteurs d'impulsions de taxe qu'on utilise selon le mode de taxation du central de raccordement (50 Hz ou 12 kHz). En plus des deux postes téléphoniques desservis, les représentants de la presse, en premier lieu, ont à disposition: un raccordement indépendant à quatre fils dans la cabine 1 et un raccordement à deux fils branché en parallèle sur le téléphone dans la cabine 2, pour la transmission d'images. Un raccordement téléphonique de service, auquel peut être connecté en parallèle un transmetteur à deux fils comme poste public de transmission d'images, complète les équipements pour le personnel.

6. Installations techniques

Les équipements techniques sont logés dans une unité centrale placée immédiatement derrière le siège du chauffeur (fig. 5). Deux portes ménagées dans la paroi extérieure du véhicule assurent l'accès au câblage de ces installations.

L'armoire des télécommunications abrite les équipements de télégraphie harmonique WT 100/12 ainsi que 12 translateurs d'abonnés éloignés. Vu que le véhicule dispose de huit places de téléimprimeurs, il est possible, en cas de catastrophe, d'utiliser les quatre canaux WT restants pour des raccordements de téléimprimeurs à l'usage des services officiels particulièrement importants tels que la police et la sécurité aérienne. Les renvois et tous les autres équipements de télécommunication, comme les relais de couplage en parallèle et les dispositifs accessoires du poste téléphonique de commutation sont concentrés dans une autre unité. En plus des fusibles principaux, des transformateurs et des renvois nécessaires, l'armoire du courant fort contient un tableau de distribution avec tous les interrupteurs de sûreté pour la lumière, les téléimprimeurs, l'installation de chauffage et de conditionnement d'air ainsi que pour l'unité de commande des parois mobiles.

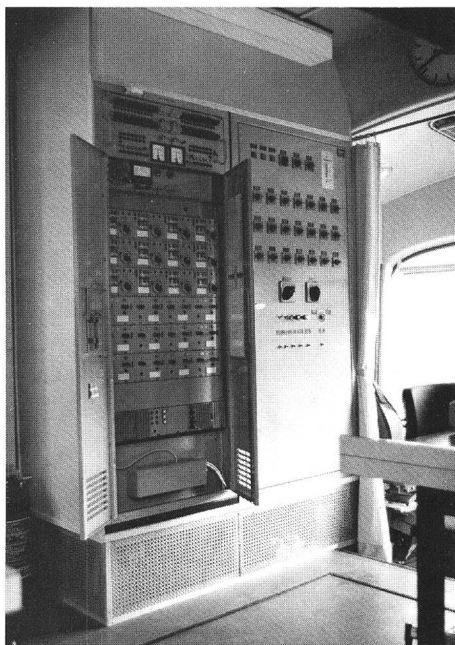


Fig. 5

Die Fernmelde- und Starkstromausrüstungen im Fahrzeug – Les installations de télécommunication et du courant fort dans le véhicule

fürungen ein Bedienungsschaltbild mit sämtlichen Sicherungsschaltern für Licht, Fernschreiber, Heizungs- und Klimaanlage sowie die Bedienungseinheit zum Aus- und Einfahren der Seitenwände.

7. Heizung und Klimaanlage

Die Heizungs- und Klimaanlage des Fahrzeuges sind so bemessen, dass bei extremen Aussentemperaturen von -20°C beziehungsweise $+35^{\circ}\text{C}$ die Raumtemperatur innerhalb von $18...26^{\circ}\text{C}$ gehalten wird.

Das Hauptgerät der beiden *General-Electric*-Klimaanlagen ist im Heck über den Telephonkabinen eingebaut und gibt die Luft über den zentralen Kanal im Wagendach ab. Ein zweites Gerät befindet sich vorne rechts. Zur Heizung des Betriebsraumes ist ein dreistufiger 12-kW-Heizkörper im hinteren Teil des Luftkanals eingebaut, zudem sind unter den Fernschreiber-Arbeitsplätzen Bodenheizplatten ausgelegt.

Während der Fahrt und vor dem Anschluss an das Starkstromnetz versorgt eine wirksame Brennstoffheizung sowohl die Führerkabine wie den Betriebsraum mit Warmluft. Bei extremer Kälte kann dieses System (mit einer Wärmeleistung bis 20 000 kcal/h) zur Unterstützung der Klimaanlagen zugeschaltet werden.

7. Chauffage et conditionnement d'air

L'installation de climatisation du véhicule est calculée de façon à maintenir une température ambiante comprise entre 18°C et 26°C pour des températures extérieures extrêmes de $-20^{\circ}\text{C}...+35^{\circ}\text{C}$.

L'appareil principal des deux installations de conditionnement d'air *General-Electric* est monté à l'arrière, au-dessus des cabines téléphoniques, et fournit l'air par un canal central aménagé dans le toit. Un deuxième appareil se trouve en avant à droite. Pour chauffer le bureau, un radiateur de 12 kW à trois positions est monté dans la partie postérieure du conduit d'air; de plus, des plaques chauffantes sont installées dans le plancher sous les places de téléimprimeurs.

Un chauffage à mazout efficace alimente en air chaud la cabine du chauffeur et le bureau, pendant le déplacement et avant le raccordement au réseau du courant fort. Par grand froid, ce système (d'une puissance thermique jusqu'à 20 000 kcal/h) peut renforcer les installations de climatisation.

8. Raccordements extérieurs

8.1 Point de raccordement

Les raccordements extérieurs pour les câbles de télécommunication et à courant fort sont situés directement au-dessus des équipements techniques, sur le côté avant gauche du car. Les câbles de prolongement de 50 m chacun, servant à relier celui-ci aux raccordements préparés à l'emplacement prévu, sont rangés à l'arrière du véhicule.

8.2 Lignes de télécommunication

Pour exploiter toutes les lignes de télécommunication du bureau télégraphique mobile, on doit relier, sur place, les circuits suivants à une boîte de raccordement disponible dans chaque direction d'arrondissement des téléphones:

- 2 circuits pour le système WT
- 2 circuits pour les cabines téléphoniques desservies
- 2 circuits pour le raccordement à 4 fils de la transmission d'images et
- 1 circuit pour le téléphone de service.

Le câble de rallonge des télécommunications est muni, côté véhicule, de fiches Amphénol alors que l'autre extrémité se termine par un connecteur spécial s'adaptant à la boîte de raccordement précitée.

8.3 Alimentation en courant fort

Le bureau télégraphique automobile est normalement raccordé au réseau triphasé 380/220 V/40 A au moyen d'un câble d'alimentation à cinq conducteurs; il y a lieu de

8. Aussenanschlüsse

8.1 Anschlussstelle

Die Aussenanschlüsse für die Fernmelde- und Starkstromkabel befinden sich direkt über den technischen Ausrüstungen auf der linken Vorderseite des Fahrzeuges. Je 50 m Verlängerungskabel, die als Verbindung zwischen dem Fahrzeug und den vorbereiteten Anschlüssen am Einsatzort dienen, finden im Wagenheck Platz.

8.2 Fernmeldeleitungen

Um alle Fernmeldeleitungen der mobilen Telegraphenstelle zu betreiben, sind am Einsatzort folgende Leitungen auf einen, in allen Kreistelephondirectionen verfügbaren Anschlusskasten zu überführen:

- 2 Leitungen für das WT-System
- 2 Leitungen für die bedienten Telephonkabinen
- 2 Leitungen für den 4-Draht-Bildanschluss und
- 1 Leitung für das Diensttelefon.

Das Fernmeldeverlängerungskabel ist fahrzeugseitig mit Amphenolsteckern versehen, während am anderen Ende eine spezielle Kupplung für den genannten Anschlusskasten montiert ist.

8.3 Starkstromversorgung

Das Automobil-Telegraphenbüro wird üblicherweise durch ein fünfpoliges Speisekabel an das Dreiphasennetz 380/220 V/40 A angeschlossen; am Einsatzort ist jeweils eine Industrienormkupplung J40 vorzubereiten. Notfalls kann das Fahrzeug aber auch nur mit 220 V/10 A versorgt werden, wobei dann allerdings nur vier Fernschreiber und die erforderliche Minimalbeleuchtung betrieben werden

präparieren. Jedes Mal wird ein industrieller Kopplungsapparat J40 an der Einsatzstelle vorbereitet. Das Fahrzeug kann bei Bedarf mit 220 V / 10 A versorgt werden; in diesem Fall kann jedoch nur mit vier Fernschreibern und einer minimalen Beleuchtung gearbeitet werden. Die Erdung des Fahrzeuges erfolgt über ein 10 m langes Kabel, das mit einem Erdpfahl an der Unterseite des Fahrzeuges verbunden ist.

9. Utilisation pratique

Le véhicule et les équipements ont été soumis à des tests et essais d'exploitation poussés avant la première utilisation pratique, qui eut lieu au début de mai 1973. Depuis, les services télégraphiques ont eu l'occasion, lors de plusieurs manifestations, de mettre en œuvre ce nouveau moyen d'exploitation pour traiter les messages de presse.

können. Zur Erdung des Fahrzeuges kann auf der linken Unterseite ein zehn Meter langes Kabel mit Erdpfahl ausgerollt werden.

9. Praktischer Einsatz

Fahrzeug und Einrichtungen wurden ausgedehnten Test- und Betriebsversuchen unterworfen, bevor Anfang Mai 1973 der erste praktische Einsatz stattfand. Seither hatten die Telegraphendienste schon bei verschiedenen Veranstaltungen Gelegenheit, dieses neue Betriebsmittel für die Verarbeitung von Pressemeldungen einzusetzen.