

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. 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.](#)

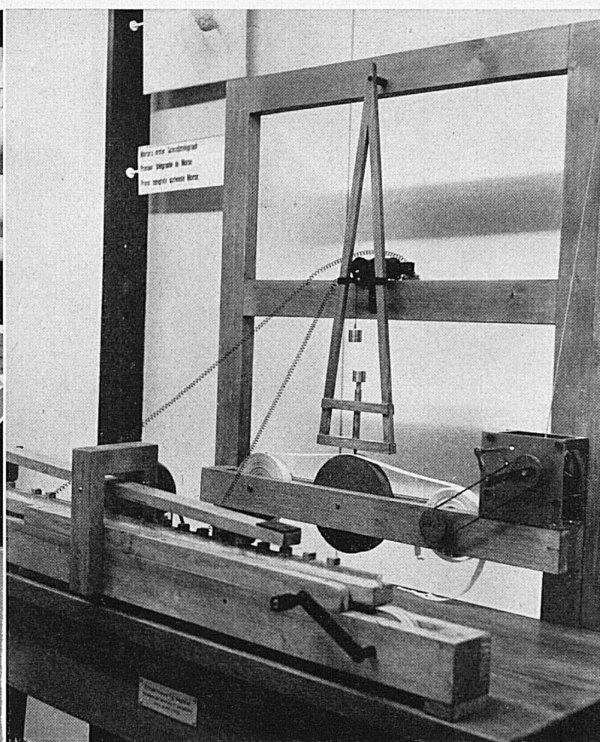
Download PDF: 14.05.2025

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



Oben: Die Übertragung der Telefongespräche läßt sich in diesem Wagen des Ausstellungszuges studieren.

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



Oben: Eine Nachbildung von Morses erstem Schreibtelegraphen interessiert alt und jung.

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

Photos: Gemmerli

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

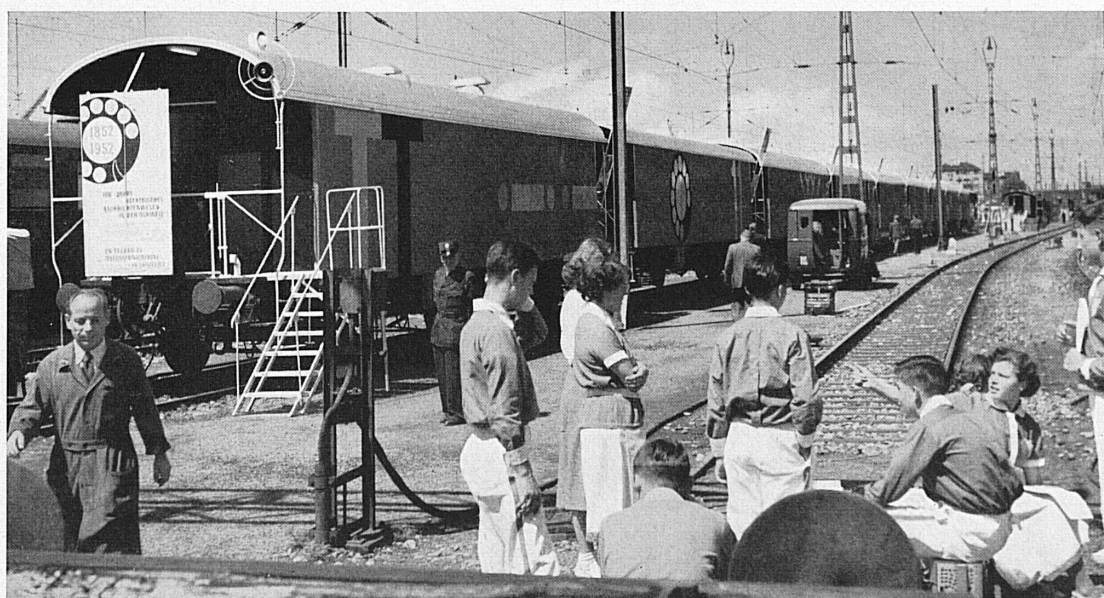
Die Erfindung des Telegraphen gegen Mitte des letzten Jahrhunderts steht mit der Einführung der Eisenbahnen, der sie parallel ging, recht eigentlich am Beginn des modernen Zeitalters. Gewaltig ist der Weg, der seither, vom frühesten Morse-Taster zur Fernschreibmaschine und zum drahtlosen Bildtelegraphen, vom ersten elektrischen Sprechapparat zum völlig automatischen Telefon zurückgelegt wurde, und noch ist die Entwicklung nicht abzusehen. 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 Bundesrat 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 Linie zwischen Zürich und St. Gallen provisorisch in Betrieb genommen. «Pro Telefon», die unternehmungsfreudige Werbeinstitution, die ihrerseits vor kurzem ihren 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 Ortschaften 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 neuen blau gestrichenen Wagen

ist der Weg, den Telegraph und Telefon in der Schweiz von den Anfängen bis heute genommen haben, sehr anschaulich und übersichtlich zur Darstellung gebracht worden. Interessante Einzelheiten sind dabei so wenig weggelassen wie die großen Leitlinien hervorgehoben; der Besucher der sehenswerten, ohne Eintritt zugänglichen Schau, auf die hier nachdrücklich hingewiesen sei, wird von der hundertjährigen Geschichte eines technischen Wunderwerkes erfaßt und ohne Zweifel ausgezeichnete Eindrücke mit nach Hause nehmen.

Unten: Die blau gestrichenen Wagen geben dem nüchternen Bahnhofsgelände eine betonte frische Note.

Ci-dessous: Les wagons élégamment peints en bleu jettent une note de gaieté aux abords de la gare.



RASCH PRAKTISCH SICHER

Auf den Straßen der Nord- und 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, verrät, daß es sich um Eigentum unseres wichtigsten Schienentransportmittels handelt, um ein Stück Bundesbahn, das gewissermaßen von der Schiene auf die Straße abgewandert ist. Wie wir gleich sehen werden, zu vollem Recht abgewandert; es bezweckt nämlich nichts anderes, 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 Fahrleistungsdienst 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 kleinteiliger geworden. Reparaturen 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 Arbeitszeiterluste entstanden, denen 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 Arbeitsstelle am nächsten gelegenen Station zu gelangen, dort auf die Schiene und ohne Zeitverlust ans eigentliche Werk zu gehen. Der notwendige Radwechsel – vom Pneurad zum Schienenrad mit Spurkranz und umgekehrt – wird dabei auf