Verschiedenes = Divers

Objekttyp: **Group**

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): **1 (1923)**

Heft 6

PDF erstellt am: **31.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

kam. Vorsichtigerweise schaltet man bei längeren Halten und abgestelltem Motor noch einen kleinen Geschwindigkeitsgang ein, wodurch ebenfalls die Möglichkeit eines selbständigen Davonlaufens des Wagens vermindert wird.

Da Hand- und Fussbremse auf die Hinterräder wirken, ist darauf zu achten, dass sie möglichst gleichmässig abgenutzt werden. Der Wagen darf, abgesehen von Fällen grosser Gefahr, nicht plötzlich gestoppt werden. Das Anhalten hat sonst aus der vollen Schnelligkeit nur allmählich mit Hilfe der Motorbremse zu erfolgen.

Das Abstellen des Motors geschieht durch Ausschalten der Zündung. In diesem Falle bleibt ein brennbares Gemisch in den Zylindern zurück und der Motor lässt sich später viel leichter andrehen.

(Aus den Technischen Mitteilungen der Abteilung Kraftfahrwesen bei der Oberpostdirektion.)

Praktische Winke.

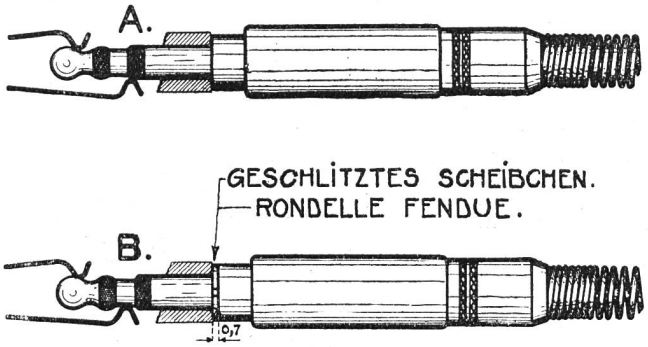
Dreiadrige Stöpsel mit Schnurschutz.

In Nr. 4 der „Technischen Mitteilungen" ist auf den Seiten 96 und 97 auf die Vorteile hingewiesen worden, die sich aus der Verwendung von Stöpseln mit Schnurschutzfedern ergeben. Es hat sich aber gezeigt, dass die verwendeten dreiadrigen Stöpsel nicht in alle Klinken älterer Schränke passen, da der Stöpselhals für anormale Klinken zu lang ist (siehe Fig. A). Dem Fehler kann indessen leicht abgeholfen werden, wenn man, wie Fig. B zeigt, auf den vorderen Teil des Stöpsels ein geschlitztes Scheibchen von 0,7 mm Dicke aufsetzt. Dadurch wird der Stöpselhals etwas kürzer, und der neue Stöpsel passt nun auch für ältere Klinken. Die erwähnten Scheibchen können von der Obertelegraphendirektion bezogen werden. Hi.

Conseils pratiques.

Fiches à 3 conducteurs avec protection de cordon.

Dans le N° 4 du „Bulletin technique", aux pages 96 et 97, on a signalé les avantages que présente l'emploi de fiches avec ressort de protection de cordon. Or, il a été constaté que ces fiches à 3 conducteurs ne s'adaptent pas à tous les jacks des anciens pupitres, à cause de la trop grande longueur de la partie antérieure de celles-ci (voir fig. A). On peut remédier facilement à cet inconvénient en appliquant à la partie antérieure de la fiche, comme l'indique la figure B, une rondelle fendue de 0,7 mm d'épaisseur. Par ce moyen, l'avant de la fiche deviendra légèrement plus court et pourra ainsi s'adapter aux anciens jacks. Les rondelles mentionnées peuvent être commandées à la Direction générale des Télégraphes.



Speisung der Gemeinschaftsanschlüsse in L. B.-Multipelzentralen.

Die frühere Schaltung der G. A. in L. B.-Multipelzentralen sah die ständige Einschaltung von zwei Kondensatoren in die Abonnentenleitung vor (siehe B_2 — 53.056, Position 2). Diese Kondensatoren bewirkten insofern eine Störung, als der Widerstand, den sie dem Aufrufstrom der Abonnentenstationen entgegensetzten, ein schwaches Anläuten bei der unbeteiligten Station zur Folge haben konnte. Dem Uebelstand ist durch eine neue Schaltung (B_2 — 53.062) abgeholfen worden, bei welcher die erwähnten Kondensatoren ausgeschaltet bleiben, wenn die Abonnentenstation ruft, und eingeschaltet werden, wenn in der Zentrale ein Stöpsel gesteckt wird. Hi.

Alimentation des raccordements collectifs dans les stations centrales B. L. avec multiple.

L'ancienne disposition des raccordements collectifs dans les stations centrales B. L. avec multiple prévoyait l'intercalation permanente de deux condensateurs sur la ligne d'abonné (voir dessin B_2 — 53.056, position 2). La résistance que ces condensateurs opposaient au courant d'appel des stations d'abonnés pouvait donner lieu à un faible coup de sonnerie chez l'abonné non intéressé. On a remédié à cet inconvénient en ayant recours à une nouvelle disposition (B_2—53.062) qui prévoit l'exclusion, pendant l'appel émanant des stations d'abonnés, des deux condensateurs, qui ne sont réintercalés que par l'introduction d'une fiche à la station centrale.

Verschiedenes — Divers.

Développement du réseau téléphonique suisse.

Le réseau téléphonique suisse comptait, à fin septembre 1922, 1023 stations centrales de Ire, IIe et IIIe classe. Parmi celles-ci 241, soit le 23,6%, toutes centrales de IIIe classe, n'étaient reliées qu'à une autre centrale de IIIe classe; elles ne possédaient donc aucun raccordement avec une centrale de Ire ou de IIe classe et leur trafic s'écoulait en conséquence. En outre, 134 centrales, soit le 13,1%, n'avaient qu'une voie de sortie.

Les efforts faits pour compléter le réseau dans son ensemble ont conduit au résultat suivant, arrêté au 30 septembre 1923:

Nombre des centrales 1048.

Nombre des centrales ne possédant pas de raccordement avec une centrale de Ire ou de IIe classe 229, soit le 21,8%.

Nombre des centrales n'ayant qu'une voie de sortie 112, soit le 10,7%.

Le nombre des centrales qui ne sont reliées qu'à une autre centrale de IIIe cl. a donc diminué de 12, et celui des réseaux qui n'ont qu'une voie de sortie de 22. Mi.

Siemensbetrieb Zürich-Genua.

Am 4. Oktober ist auf der bisher mit Baudotapparaten betriebenen Telegraphenleitung Zürich-Genua der Betrieb mit Siemens-

Schnelltelegraphen in Gegensprechschaltung aufgenommen worden. Dieses Apparatensystem war auf der genannten Leitung früher schon zur Anwendung gelangt, nämlich während der Dauer der Wirtschaftskonferenz in Genua. Der damals vorliegende, zu gewissen Zeiten ganz erhebliche Stärke aufweisende Verkehr konnte ohne Zwischenschaltung einer Uebertragung auf der rund 600 km langen Leitung mit Leichtigkeit und ohne Verspätungen bewältigt werden.

Die getroffene Betriebsänderung bedeutet eine nicht unwesentliche Verbesserung der telegraphischen Verbindungen zwischen der Schweiz und Italien. Sie wurde aber hauptsächlich zur Erleichterung des Durchgangsverkehrs Italien-Deutschland vorgenommen, da durch die Anwendung des automatischen Lochstreifenempfanges in Zürich die Arbeit und die Dauer des Uebertelegraphierens von Transittelegrammen, namentlich von chiffrierten Staatstelegrammen, bedeutend vermindert werden. Die Einführung des Siemensbetriebes auf der Leitung Zürich-Genua wird in Anbetracht der Vorzüge und der Leistungsfähigkeit dieses Maschinentelegraphen zweifelsohne eine Steigerung des Durchgangsverkehrs Italien-Schweiz-Deutschland zur Folge haben. A. F.

Radioverbindung Schweiz-Dänemark.

Seit 20. Oktober dieses Jahres verkehrt die Radiostation Münchenbuchsee mit der dänischen Station Lyngby, die von der staatlichen Verwaltung betrieben wird. E. E.

Konzessionierung von Radioempfangsstationen in der Schweiz.

Die Zahl der konzessionierten schweizerischen Radioempfangsstationen hat dieser Tage das erste Tausend überschritten. Diese Zahl erscheint bescheiden, wenn man amerikanische, englische oder französische Verhältnisse zum Vergleich heranzieht. Es ist indessen anzunehmen, dass bei weitem nicht alle Stationen angemeldet sind, da in Amateurkreisen die irrige Meinung vorherrscht, der Empfang von radiotelegraphischen Zeichen oder von radiotelephonischen Emissionen sei dem Regal nicht unterstellt. Tatsächlich enthält das heutige Gesetz insofern eine Lücke, als es keine Strafbestimmungen enthält für die konzessionslose Errichtung von Stationen, die kein Eigentum Dritter in Anspruch nehmen. Diese Lücke ist in dem neuen Gesetz, das auf ersten Januar 1924 in Kraft treten wird, ausgefüllt. E. N.

Radiotelephonische Sendestation in Zürich.

Ein Initiativ-Komitee, an dessen Spitze Hr. Ingenieur G. Kölliker in Zürich steht, erlässt einen Aufruf zur Bildung einer Genossenschaft, die den Bau einer radiotelephonischen Sendestation in Zürich an die Hand zu nehmen hätte. Angestellte Berechnungen haben ergeben, dass ein Genossenschaftskapital von mindestens 150000 Franken aufgebracht werden müsste. Die günstige Reichweite der Station soll ungefähr 160 km, die Wellenlänge 300 bis 600 m und die Antennenenergie höchstens 500 Watt betragen. Aufgabe der Station wäre die radiotelephonische Verbreitung von Konzerten, Vorträgen und Vorlesungen künstlerischen, wissenschaftlichen und literarischen Inhalts, sowie von Wetterberichten, Zeitangaben und Nachrichten allgemeiner Natur. Reklamenachrichten wären von der Verbreitung ausgeschlossen.

Wie die Tagesblätter melden, soll die Stadt Zürich beabsichtigen, sich an dem Unternehmen mit einem Betrag von 30,000 Franken zu beteiligen. E. E.

Câble Paris-Nancy-Strasbourg.

D'après une communication de la Direction de l'Exploitation téléphonique française, la commande du câble Paris-Nancy-Strasbourg est faite, et les dispositions sont prises en vue de l'établissement de ce câble dans le plus bref délai possible. Cette nouvelle sera accueillie avec plaisir en Suisse, car elle signifie l'amélioration des communications téléphoniques franco-suisses, amélioration dont l'impérieux besoin se fait sentir depuis bien des années. E. E.

Fahrregeln für Motorlastwagenführer.

In der englischen Fachpresse sind einige „goldene Fahrregeln" veröffentlicht worden, die allgemeines Interesse beanspruchen und auch unsern Wagenführern nicht genug zur Beachtung empfohlen werden können. Wir geben sie daher nachstehend wieder:

Du sollst bei einer Strassenkreuzung das Ertönenlassen der Hupe nicht als einzige Pflicht betrachten. Wenn du dich begnügst, zu hupen und weiter drauflos zu fahren, wird der andere möglicherweise dasselbe tun. Und der Ueberlebende von euch beiden wird dem Staatsanwalt Rede und Antwort stehen müssen.

Du sollst dir schon vor dem Zusammenstosse und nicht erst nachher überlegen, welches die Hauptstrasse und welches die Nebenstrasse ist. Recht behalten, ist keine Entschädigung für einen Schädelbruch.

Fahre niemals einem Wagen in einer unübersichtlichen Kehre vor. Es gibt schmerzlosere Arten des Selbstmordes.

Wenn du aus einer Nebenstrasse in eine Hauptstrasse einbiegst, so erinnere dich, dass du dich, wenn du nach rechts wendest, sogleich in den Strom des Verkehrs einfügst, dass du dich ihm aber quer über den Weg legst, wenn du nach links einbiegst, und dass du daher darauf vorbereitet sein musst, auf einen Meter Strecke zu halten.

Versuche nicht, durch Kunststücke zu glänzen. Wer auf Haaresbreite an der Gefahr vorbeisteuert, ist auch auf Haaresbreite vom Grab. In diesem Falle ist eine Meile daneben besser als ein Meter.

Sowie du dich mit einem andern Wagen auf der Strecke in ein Wettrennen einlässt, beschwörst du Gefahr herauf. Hast du Rennfieber, so produziere dich auf einer Rennbahn.

Die Doktoren sind zwar uneinig darüber, wie viele Taube und Schwerhörige es im Lande gibt, aber sie stimmen darin überein, dass ihrer ziemlich viele sind. Es kann dir infolgedessen leicht passieren, dass du einem von ihnen begegnest, und dass er den Ton deiner Hupe nicht hört. Er wird dich auch nicht hören wollen, wenn du ihn später im Spital besuchst. Wenn ein Passant deinem Hupen keine Beachtung schenkt, nimm getrost an, dass er es nicht hört. Ist er nicht taub, so hast du immer noch Zeit, ihn deine Meinung hören zu lassen.

Der gute Fahrer ist der, der alles sieht. Der schlechte Fahrer sieht nichts als die Strasse vor sich; der gute Fahrer sieht auch das Kind, das über die Strasse laufen will.

Der Fahrer vergesse nie, dass eine Strassenbahnhaltestelle immer eine Quelle der Gefahr ist. Solange die Welt bestehen wird, wird es Leute geben, die dicht hinter dem Strassenbahnwagen über die Strasse setzen und dabei ihrem Begleiter eine interessante Geschichte erzählen.

Geht die Fahrt steil bergab, so schalte eine kleine Uebersetzung ein, so grosses Vertrauen du auch zu deinen Bremsen hast. Es hat wenig Wert, sich erst im Strassengraben am Ende des Gefälles darauf zu besinnen, dass das Bergabfahren über einen steilen Hang gefährlich ist.

Ist die Strasse schmal und glitschig, und du kannst es dir dennoch nicht versagen, einem andern Wagen vorzufahren, so halte von dem Wagen Distanz. Sonst kann es dir passieren, dass dein Wagen just im Augenblick des Vorbeifahrens schleudert, was zu lästigen Auseinandersetzungen zwischen euren Erben in der Frage des Verschuldens führen könnte.

Du sollst nicht ganz dicht an den Wagen vor dir fahren und dann mit aller Macht die Bremsen anziehen. Teile dir's so ein, dass du immer dein schönes gleichmässiges Tempo einhältst.

Fahre so, wie du erwartest, dass der andere fahre. Dann werdet ihr beide den Versicherungsgesellschaften wenig Arbeit geben.

(Technische Mitteilungen der Abteilung Kraftfahrwesen bei der Oberpostdirektion.)

Verlag: Drucksachenverwaltung der Obertelegraphendirektion, Postgebäude, Bern.
Druck, Clichés und Versand: „Hallwag" A.-G., Bern.