

# Der Bahntelegraph spielt

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): - **(1937)**

Heft 12

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-778163>

## **Nutzungsbedingungen**

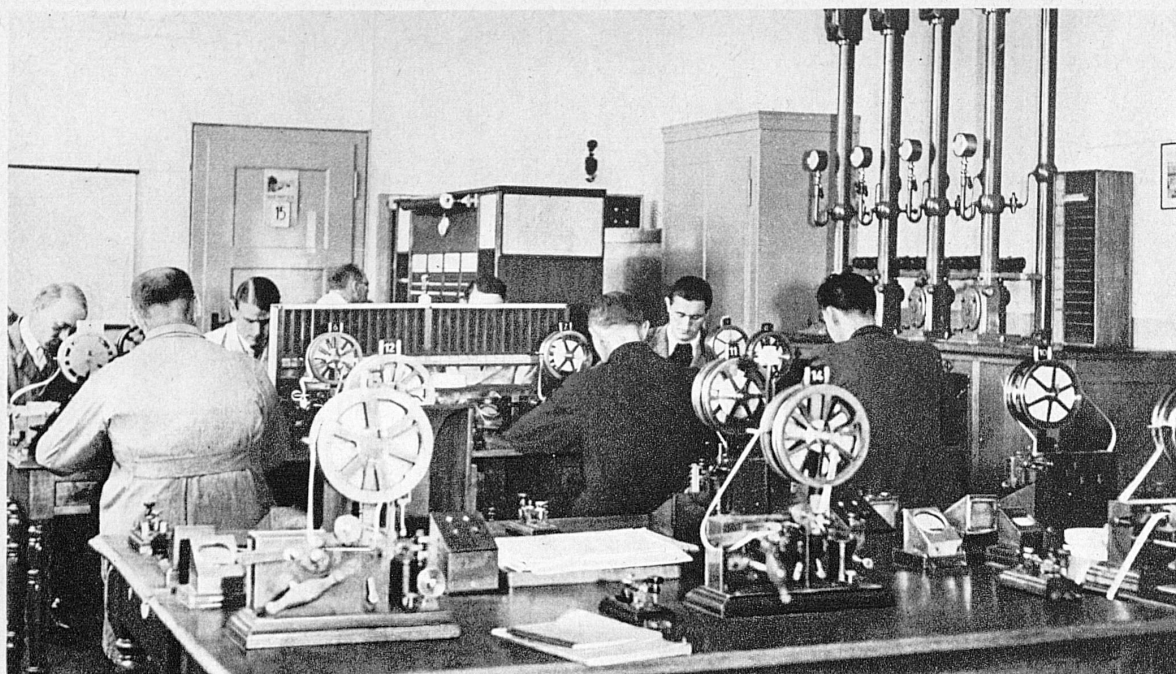
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

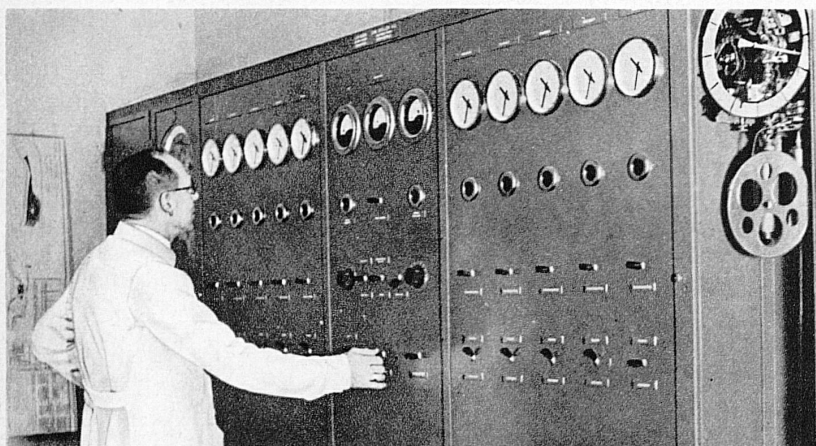
## **Haftungsausschluss**

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.

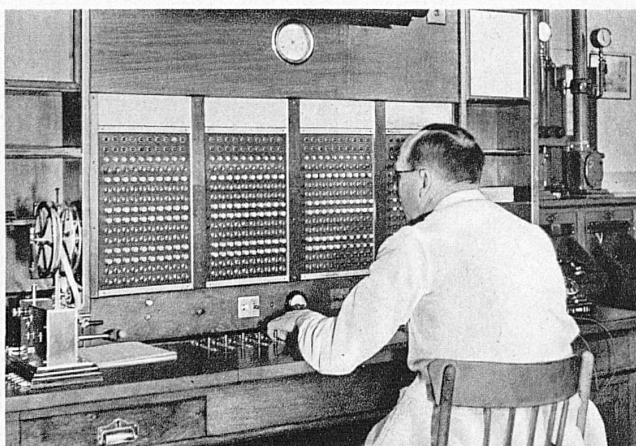


Im Bahntelegraphen des Zürcher Hauptbahnhofs. Von hier aus werden täglich etwa 400 Telegramme abgesandt und empfangen, in denen ausserordentliche Weisungen gegeben werden. In Zeiten des Stossverkehrs, um die Weihnachtszeit herum etwa, kann sich die Zahl der Telegramme nahezu verdoppeln

# Der Bahntelegraph *spielt*



Die Zeitzentrale des Zürcher Bahntelegraphen. Nicht weniger als 500 Uhren im Bereich des Hauptbahnhofs werden von ihr automatisch gesteuert, wobei Differenzen bis zu zehn Sekunden ausgeglichen werden



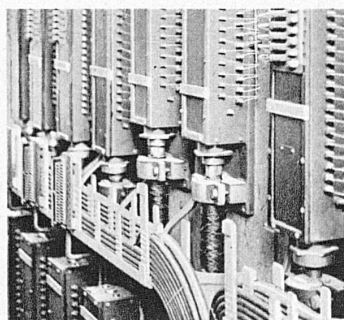
Von morgens 4.30 Uhr bis nachts um 12.30 Uhr ist dieser Zentralumschalter besetzt, auf dem 33 Linien zusammenlaufen. Jede Station hat die Zahlen des Telegramms zu wiederholen und mit dem Namen des abnehmenden Beamten zu quittieren

Vom Bahntelegraphen weiss der Reisende wenig, eher ahnt er das stille Walten. So etwa, wenn der unfahrplanmässige Extrazug trotzdem freie Durchfahrtsignale findet, wenn auf der Station X gerade soviele Wagen bereitstehen, wie es der Augenblick erfordert, wenn für einen verspäteten Zug trotzdem ein Anschluss hergestellt worden ist, wenn ein verirrtes Gepäckstück schliesslich doch den Bestimmungsort erreicht. Was nach einem « auf den Knopf drücken » aussieht, nach geheimnisvoller Hexerei, ist in Wirklichkeit nichts anderes als die Summe gewissenhafter Kleinarbeit, mit der man im Telegraphenamte eines Bahnhofes den Ausgleich für alles schafft, was ausserhalb der Gesetzmässigkeit des Fahrplans liegt. Jetzt im Dezember, vom Augenblick an, da sich die ersten Anzeichen des aufziehenden weihnachtlichen Verkehrsturms künden, schwillt diese Kleinarbeit lawinenartig an. Die Zahl der telegraphischen Weisungen verdoppelt sich fast an den Tagen des Stossverkehrs, und in durchgehendem Dienst gilt es, vor allem den vielen Extrazügen, die tags und nachts über die Schienen rollen, zur raschen Abfertigung zu verhelfen.

Von jeder Abweichung vom Normalen — sei es die Einschlebung ganzer Züge, sei es auch nur eine veränderte Wagenkomposition — wird telegraphisch die Strecke benachrichtigt, und nicht nur das: für jede Mitteilung wird auch die telegraphische Quittung verlangt. Selbst der kleinsten Station, die ein Extrazug mit unverminderter Schnelligkeit durchheilt, wird diese Bestätigung nicht erspart. Im Eisenbahnwesen, wo die Sicherheit alles bedeutet, hat das

Wort aus Fausts Studierzimmer: « Denn was man schwarz auf weiss besitzt, kann man getrost nach Hause tragen », Gültigkeit ohne Einschränkung. Nur eine lückenlose Kette schriftlich fixierter Zustimmungen gestattet es, einen Extrazug überhaupt abfahren zu lassen. Dennoch wird die Exaktheit nicht zum Hemmnis. Zuweilen fällt die Entscheidung, ob ein Extrazug startet, kurz vor der Abfahrt, und die knappste Zeitspanne hat dann zu genügen, um telegraphisch die Strecke frei zu machen.

Es wäre nicht ganz leicht, im Einzelnen aufzählen zu wollen, in welchen Fällen der Bahntelegraph vorbereitend



Im Kabelraum des Bahntelegraphen geben sich alle Schwachstromkabel, die von aussen zum Bahnhof gelangen, Stelldichein. Die der Telegraphie, der Uhren, aber auch die der Zugsannäherungssignale



