

ARGUS SUISSE ET INTERNATIONAL  
DE LA PRESSE S. A.

22, rue du Rhône --- Genève  
Adr. télégr.: Coupure-Genève --- Téléph. 44.005

Bureau International de coupures de journaux  
Traductions de et en toutes langues

Correspondants dans toutes les grandes villes

Extrait du Journal:

Adresse:

GOSSAUER *80.1* *GOSSAU*  
*1. 1932*

Date:

*gleicher Artikel wie in No 21 des  
Oberländer Tagblattes*

Das Einmannsystem. Unter das Kapitel Einsparungen im Betriebsdienst der Schweizerischen Bundesbahnen fällt auch die Einführung der einmännigen Bedienung elektrischer Lokomotiven. In ihrem letzten Geschäftsbericht schrieb die Generaldirektion, daß mit der Führung gewisser Züge mit einmännig bedienten elektrischen Lokomotiven fortgesetzt gute Erfahrungen gemacht worden seien und daß man daher weitere elektrische Lokomotiven mit der Sicherheitseinrichtung für einmännige Bedienung ausgerüstet habe.

Tatsache ist, daß heute gegen 150 elektrische Lokomotiven für die einmännige Führung ausgerüstet sind. Die ersten Versuche gehen ins Jahr 1926 zurück und fanden auf den Strecken Bern-Thun und Bern-Olten statt. Im Mai 1927 erließ die Generaldirektion eine allgemeine dienstliche Weisung, nach welcher die ausgedehnten Versuche mit dem Einmannsystem auf Beginn der neuen Fahrplanperiode mit je zehn Lokomotiven pro Kreis aufgenommen wurden. Ein Jahr später hat die Generaldirektion das Einmannsystem auf weitere 30 Lokomotiven ausgedehnt und eine gleiche Ausdehnung wurde in den letzten Jahren getroffen. Hätten sich nicht günstige Erfahrungen eingestellt, so wäre wohl der Versuch in seinen Anfängen stecken geblieben.

Das Personal steht heute noch der einmännigen Bedienung ablehnend gegenüber und es hat dies in wiederholten Konferenzen zum Ausdruck gebracht. Das Einmannsystem ist eine derart eingreifende Neuerung, daß auch die Öffentlichkeit an ihr nicht achtlos vorbeigehen darf. Die Öffentlichkeit wird ihr ihre Zustimmung geben können, wenn eine höchstmögliche Garantie der Betriebssicherheit geleistet werden kann. Nach Auffassung der Verwaltung sind alle Garantien hiefür vorhanden und gestützt auf die

bisherigen Erfahrungen sind auch weitere Zugskategorien in den einmännigen Betrieb einbezogen worden. Trotzdem wird sie sich hüten müssen, zu einer allgemeinen Einführung des Einmannsystems überzugehen. Es gibt Züge und Strecken in unserem Lande, die eine zweimännige Bedienung erfordern, mag die Sicherheitsausrüstung noch so zuverlässig sein. Vier Augen sehen mehr als zwei Augen und bei der immer mehr gesteigerten Zugsgeschwindigkeit und der Unübersichtlichkeit vieler Stationen ist dies ein unbedingtes Erfordernis. Wir glauben daher nicht, daß die Generaldirektion den guten Ruf der Bundesbahnen hinsichtlich Betriebssicherheit aufs Spiel setzen will, nur um einige Mann einzusparen. Daß überall der Sparhebel angelegt wird, damit ist man wohl allgemein einverstanden, aber es darf nicht auf Kosten der Betriebssicherheit geschehen, die über allem zu stehen hat.

Das Einmannsystem. Unter das Kapitel Einsparungen im Betriebsdienst der Schweizerischen Bundesbahnen fällt auch die Einführung der einmännigen Bedienung elektrischer Lokomotiven. In ihrem letzten Geschäftsbericht schrieb die Generaldirektion, dass mit der Führung gewisser Züge mit einmännig bedienten elektrischen Lokomotiven fortgesetzt gute Erfahrungen gemacht worden seien und dass man daher weitere elektrische Lokomotiven mit der Sicherheitseinrichtung für einmännige Bedienung ausgerüstet habe.

Tatsache ist, dass heute gegen 150 elektrische Lokomotiven für die einmännige Führung ausgerüstet sind. Die ersten Versuche gehen ins Jahr 1926 zurück und fanden auf den Strecken Bern-Thun und Bern-Olten statt. Im Mai 1927 erließ die Generaldirektion eine allgemeine dienstliche Weisung, nach welcher die ausgedehnten Versuche mit dem Einmannsystem auf Beginn der neuen Fahrplanperiode mit je zehn Lokomotiven pro Kreis aufgenommen wurden. Ein Jahr später hat die Generaldirektion das Einmannsystem auf weitere 30 Lokomotiven ausgedehnt und eine gleiche Ausdehnung wurde in den letzten Jahren getroffen. Hätten sich nicht günstige Erfahrungen eingestellt, so wäre wohl der Versuch in seinen Anfängen stecken geblieben.

Das Personal steht heute noch der einmännigen Bedienung ablehnend gegenüber und es hat dies in wiederholten Konferenzen zum Ausdruck gebracht. Das Einmannsystem ist eine derart eingreifende Neuerung, dass auch die Öffentlichkeit an ihr nicht achtlos vorbeigehen darf. Die Öffentlichkeit wird ihr ihre Zustimmung geben können, wenn eine höchstmögliche Garantie der Betriebssicherheit geleistet werden kann. Nach Auffassung der Verwaltung sind alle Garantien hiefür vorhanden und gestützt auf die bisherigen Erfahrungen sind auch weitere Zugskategorien in den einmännigen Betrieb eingezogen worden. Trotzdem wird sie sich hüten müssen, zu einer allgemeinen Einführung des Einmannsystems überzugehen. Es gibt Züge und Strecken in unserem Lande, die eine zweimännige Bedienung erfordern, mag die Sicherheitsausrüstung noch so zuverlässig sein. Vier Augen sehen mehr als zwei Augen und bei der immer mehr gesteigerten Zugsgeschwindigkeit und der Unübersichtlichkeit vieler Stationen ist dies ein unbedingtes Erfordernis. Wir glauben daher nicht, dass die Generaldirektion den guten Ruf der Bundesbahnen hinsichtlich Betriebssicherheit aufs Spiel setzen will, nur um einige Mann einzusparen. Dass überall der Sparhebel angelegt wird, damit ist man wohl allgemein einverstanden, aber es darf nicht auf Kosten der Betriebssicherheit geschehen, die über allem zu stehen hat.

