

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 12/13 (1880)  
**Heft:** 2

## Inhaltsverzeichnis

### **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:** 16.02.2025

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

INHALT: Die gerichtliche Erledigung von Eisenbahngefährdungen und die Dienstentlassung als Strafe für Eisenbahndienstvergehen. Vortrag von Herrn Ph. Birchmeier, Bahnhof-Inspector in Aarau, gehalten in der Versammlung der Bahnhof-Inspectoren der deutschen Schweiz in Baden. — Die blühende Strecke im Gotthardtunnel. (Correspondenz.) — Die Melchaa-Correction bei Sarnen. — Die Brücke über den Tay. — Revue: Zur Bremsfrage; Concurrenzen; Productionseinschränkung deutscher Eisenwerke; Electricische Beleuchtung; Sternwarte in Troy; Polychromer Druck; Telephon-Verkehr; Restaurationswagen. — Literatur. —

## Die gerichtliche Erledigung von Eisenbahngefährdungen und die Dienstentlassung als Strafe für Eisenbahndienstvergehen.

Vortrag des Herrn Ph. Birchmeier, Bahnhof-Inspector in Aarau, gehalten in der Versammlung der Bahnhof-Inspectoren der deutschen Schweiz in Baden.

In unserer Versammlung zu Brugg am 5. Februar l. J. haben Sie mich mit der Aufgabe beehrt, über den Beschluss des schweizerischen Bundesrathes vom 23. Januar 1879, wonach Eisenbahngefährdungen, auch wenn dadurch kein Schaden eingetreten ist, dennoch gerichtlich erledigt werden sollen, sowie über die einschlägigen Bestimmungen des schweizerischen Bundesstrafgesetzes ein Referat zu halten, damit heute, nach allseitiger Prüfung der Frage, in Erwägung gezogen werden könne, ob und eventuell welche Schritte von uns sowohl in unserem eigenen Interesse, als auch in demjenigen des uns unterstellten Personals gethan werden können.

Der Bundesrathsbeschluss vom 23. Januar 1879, der unsere Aufmerksamkeit auf sich gezogen hat, gründet sich auf das eidgenössische Bundesstrafrecht. Das Gesetz über das Bundesstrafrecht der schweizerischen Eidgenossenschaft datirt vom 4. Februar 1853 und sagt in

### Art. 67:

Gegen Beschädigung und Gefährdung von Post- und Eisenbahnzügen gelten folgende Vorschriften:

- a) Wer durch irgend eine Handlung absichtlich Personen oder Waaren, die sich auf einem zur Beförderung der Post dienenden Wagen oder Schiffe, oder auf einer Eisenbahn befinden, einer erheblichen Gefahr aussetzt, wird mit Gefängniss, und wenn ein Mensch bedeutend verletzt oder sonst ein beträchtlicher Schaden verursacht worden ist, mit Zuchthaus bestraft.
- b) Wer leichtsinniger oder fahrlässiger Weise durch irgend eine Handlung, oder durch Nichterfüllung einer ihm obliegenden Dienstpflicht eine solche erhebliche Gefahr herbeiführt, ist mit Gefängniss bis auf ein Jahr, verbunden mit Geldbusse und, wenn ein beträchtlicher Schaden entstanden ist, mit Gefängniss bis auf drei Jahre und mit einer Geldbusse zu belegen.

### Art. 68.

Gegenüber von Beamten und Angestellten der Posten und Eisenbahnen oder Dampfschiffe, die sich einer der in Art. 67 lit. a vorgesehenen Handlungen schuldig machen, findet überdies Entsetzung statt.

In Fällen des Art. 67 lit. b kann bei schwereren Vergehen ebenfalls Amtsentsetzung ausgesprochen werden.

Der Art. 67 lit. a bedroht also die *absichtliche* Gefährdung der Bahnzüge mit Gefängniss- und Zuchthausstrafe und der Art. 68 erster Absatz fügt als Verschärfung dieser Strafen hinzu, dass bei *absichtlicher* Eisenbahngefährdung die Entlassung der betreffenden Angestellten verfügt werden müsse. Von dieser Gesetzesbestimmung haben wir daher hier nicht zu sprechen, denn wer *absichtlich* einen Bahnzug gefährdet, der verdient Niemandes Mitleid; die Dienstentlassung ist in solchen Fällen gesetzlich vorgeschrieben und das mit Recht.

Lit. b des Art. 67 handelt dagegen von den fahrlässigen Eisenbahngefährdungen durch eine Handlung oder durch Nichterfüllung einer obliegenden Dienstpflicht. Neben der für solche Vergehen festgesetzten Gefängniss- und Geldstrafe bestimmt

dann der zweite Absatz von Art. 68, dass bei schwereren fahrlässigen Eisenbahngefährdungen die Amtsentsetzung des Angestellten ausgesprochen werden *können*, aber nicht nothwendig ausgesprochen werden *müsse*.

Zur Zeit als diese Strafbestimmungen aufgestellt wurden, also im Jahre 1853, betrug das schweizerische Eisenbahnnetz erst 25 km, heute dagegen das Hundertfache, nämlich rund 2 500 km. Es ist Ihnen bekannt, dass das schweizerische Bahnnetz das Ergebniss des Privatbaues ist, dass die grösseren Bahngesellschaften noch vor einem Jahrzehnt über ihre Verhältnisse ziemlich selbstständig geboten, dass sie sich um den Bund und die Cantone in Fahrtenplan- und Betriebsangelegenheiten oft wenig bekümmerten. Eine Folge dieser Quasi-Souveränität war es auch, dass vor 10 und 15 Jahren Unregelmässigkeiten und unerhebliche Gefährdungen beim Eisenbahnbetrieb trotz des obigen Strafgesetzes den staatlichen Behörden selten, oder gar nicht zur Anzeige gebracht, sondern von den Bahndirectionen nach eigenem Ermessen beurtheilt und den cantonalen Regierungen etwa im abgeschlossenen Resultate mitgeteilt wurden. Auf keinen Fall aber wurden Eisenbahngefährdungen, bei denen kein Schaden entstanden war, vor das Forum des Staates gebracht.

Erst Anfangs der 70er Jahre, als eine Bundesgesetzgebung über das Eisenbahnwesen geschaffen wurde, verlangte der Bund, resp. das neu creirte Eisenbahndepartement, dass ihm alle Zuggefährdungen für Personen und Material, Zusammenstösse und Zugsablenkungen zur Anzeige gebracht werden und dass bei jeder solchen Betriebsgefährdung die cantonalen Behörden eine amtliche Untersuchung einleiten müssen und zwar unabhängig von derjenigen, welche die Bahnverwaltungen von sich aus einzuleiten pflegen. Damals erklärte das Eisenbahndepartement, resp. der Bundesrath, dass er in jedem einzelnen Falle je nach dem Ergebniss der staatlichen und bahnamtlichen Untersuchung die Ueberweisung an den Strafrichter verfügen werde, ohne einen diesbezüglichen Antrag der Bahnverwaltung abzuwarten. Im Januar l. J. ging der Bundesrath noch weiter und fasste den Beschluss, dass alle Eisenbahngefährdungen, auch wenn dadurch kein Schaden verursacht worden ist, dennoch gerichtlich beurtheilt und erledigt werden müssen.

Fragen wir uns, ob der Bundesrath durch diesen neuesten Beschluss das Strafgesetz vom Jahre 1853 erweitert und dadurch ein neues Gesetz geschaffen habe, so müssen wir dies verneinen. Abgesehen davon, dass der Bundesrath kein Gesetz abändern, erweitern oder aufheben kann, sagt der Bundesrathsbeschluss vom Januar l. J. nur: Alle Eisenbahngefährdungen ohne Ausnahme sollen von nun an gerichtlich beurtheilt werden, d. h. das Strafgesetz vom 4. Februar 1853, das bei der früheren Selbständigkeit der Bahnverwaltungen fast ignorirt worden ist, soll nun einmal voll und ganz durchgeführt und zur Anwendung gebracht werden. Da der Art. 67 lit. b jede leichtsinniger oder fahrlässiger Weise, durch irgend eine Handlung oder Nichterfüllung obliegender Dienstpflicht herbeigeführte *erhebliche* Eisenbahngefährdung mit Gefängniss und Geldstrafe bedroht, so wäre das Richtige und Natürliche gewesen, dass solche Fälle seit 1853 den Gerichten zur Beurtheilung überwiesen worden wären, denn es versteht sich von selbst, dass mit Gefängniss und Geldbusse bedrohte Vergehen der *gerichtlichen* Erledigung unterstellt werden müssen.

Nach all' dem unterliegt es keinem Zweifel, dass der Bundesrath zu dem Beschlusse vom 23. Jänner l. J. competent oder vielmehr verpflichtet war; denn in der Pflicht des Bundesrathes liegt es, den bestehenden Gesetzen Vollziehung zu verschaffen. Daraus folgt aber ebenso unzweifelhaft, dass irgend welche Schritte, die von uns zum Zwecke der Aufhebung, Zurücknahme oder Abänderung jenes Bundesrathsbeschlusses unternommen werden wollten, vergebliche Mühe wären. — Die gerichtliche Erledigung von Eisenbahngefährdungen ist also unausweichbar. Hinsichtlich der Folgen der gerichtlichen Beurtheilung ist es ebenso selbstverständlich, dass wir gegen die im Strafgesetze angedrohten Strafen nichts unternehmen und nichts dagegen vermögen können; denn wir können nicht an bestehenden Gesetzen rütteln. Wenn eine Eisenbahngefährdung zur Beurtheilung dem Strafrichter überwiesen wird, so ist damit noch nicht gesagt, dass der angeblich fehlbare Bahnbeamte nach dem Straf-