

Die gerichtliche Erledigung von Eisenbahngefährdungen und die Dienstentlassung als Strafe für Eisenbahndienstvergehen: Vortrag

Autor(en): **Brichmeier, Ph.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-8576>

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.

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; Electriche 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 gerichtliche 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 gerichtliche 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 gerichtliche 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-

recht von 1853 behandelt werden darf. Das eidgenössische Strafgesetz belegt nur die *erheblichen* Eisenbahngefährdungen mit Strafe. Wenn der Richter daher in einem speciellen Falle findet, dass wohl eine Eisenbahngefährdung vorliege, aber keine *erhebliche*, so darf der Richter die in Art. 67, *a* und *b* und Art. 68 in Aussicht gestellten Strafen nicht aussprechen, denn nur *erhebliche* Gefährdungen sind mit Strafe bedroht. Ob aber eine Eisenbahngefährdung eine erhebliche und daher strafbare sei, das entscheidet der Richter. Dem Angeklagten steht in allen Fällen das Recht zu, zu verlangen, dass über das eingeklagte Vergehen Sachverständige einvernommen, und das gerichtliche Urtheil erst nach Durchführung eines Expertenbeweises gefällt werde.

Die gesetzlichen Folgen einer *erheblichen* fahrlässigen Eisenbahngefährdung — und wie schon gesagt, nur *erhebliche* Gefährdungen sind mit Strafe bedroht! — sind aber: Gefängniss bis auf ein Jahr verbunden mit Geldstrafe und, wenn ein beträchtlicher Schaden entstanden ist, Gefängniss bis auf drei Jahre verbunden mit Geldbusse. Diese Strafen sind also im Art. 67 lit. *b* gesetzlich vorgeschrieben und müssen bei der Schuldigsprechung ausgefällt werden. Die Ausmessung der Strafe bleibt dem Ermessen des Richters vorbehalten. Dieser kann bei geringeren Vergehen bis auf 1, 2, 3, 4, 5, 10, 20 Tage Gefängniss herabgehen, so gut er bei schwereren Vergehen das Strafmaximum ausfällen kann.

Neben diesen Gefängniss- und Geldstrafen bestimmt der Art. 68, zweiter Absatz, dass bei schwereren Vergehen des Art. 67 lit. *b* ebenfalls Amtsentsetzung ausgesprochen werden *könne*. Während also die Gefängnissstrafe und Geldbusse unbedingt vorgeschrieben sind, ist die Entlassung aus dem Dienste nur ausnahmsweise als subsidiäre Strafe für schwere Vergehen vorbehalten.

Sie werden mit mir finden, dass die Strafen der Art. 67 und 68 hart sind; dies ist erklärlich. Das vorwüfliche Strafgesetz ist ein Product seiner Zeit, das 1853, also vor 26 Jahren erlassen wurde, zu einer Zeit, als einerseits die heutigen Grundsätze von Humanität noch nicht in Geltung waren und andererseits das Eisenbahnwesen noch eine fast gänzlich unbekanntes Materie war. Von der heutigen Ausdehnung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, von dem heutigen complicirten und schwierigen Dienste hatte man damals keine Spur von einer Ahnung und bei dem damaligen 25 km langen Bahnnetze konnten allerdings nicht viele Zusammenstösse und Zugsablenkungen vorkommen.

Bei aller Härte aber hat das Bundesstrafgesetz vom Jahr 1853 eine humane Bestimmung, nämlich die, dass die Entlassung des fehlbaren Angestellten aus dem Dienste nur bei schweren Vergehen als Strafe ausgesprochen werden kann; das Gesetz wollte denjenigen, der vielleicht durch eine unbedeutende Nichterfüllung einer Dienstpflicht Veranlassung zu nicht beabsichtigtem Schaden und Gefahr geworden war, nachdem er bestraft und das Vergehen gesühnt war, nicht auch noch mit dem Verluste seiner Stelle bestrafen; das Gesetz wollte ihn nicht obendrein noch um sein Brod bringen. An diese Gesetzesbestimmung sollten wir uns anklammern können. Wenn jede Eisenbahngefährdung ohne Rücksicht auf den verursachten Schaden der gesetzlichen, richterlichen Erledigung unterstellt werden soll, so wäre es logisch, dass auch keine anderen als die gesetzlichen, durch die Gerichte verfügten Strafen verhängt werden sollten; und es wäre logisch, dass die Dienstentlassung nur dann verfügt würde, wenn der Richter sie als gesetzliche Strafe ausgesprochen hat.

Obwohl es nun offenbar der Wille des Gesetzgebers war, dass bei minimen fahrlässigen Eisenbahngefährdungen, die mit ein paar Tagen Gefängniss und einer kleinen Geldbusse bestraft werden, die Entlassung aus dem Dienste nicht ohne Weiteres als Strafe ausgesprochen werden soll, so war doch die bisherige Praxis der Bahnverwaltungen bei Behandlung solcher Fälle jenem Grundsätze oft widersprechend. Es ist in früheren Jahren nicht selten vorgekommen, dass bei einem durch ein dienstliches Versehen oder dienstliches Vergessen herbeigeführten Unfall, Entgleisung, Zugsablenkung etc. man nicht eilig genug den betreffenden angeblichen Fehlbaren suspendiren und entlassen konnte und zwar bevor nur die Untersuchung durchgeführt und ein richterlicher Spruch gefällt war. Dieses Verfahren gründet

sich auf verschiedene Factoren. Es ist in erster Linie der Ausfluss eines gewissen Abschreckungs- und Präventivsystems; durch die sofortige Dienstentlassung sollten die anderen Bahnbeamten vor der Begehung des gleichen Fehlers abgeschreckt und zugleich verhindert werden, dass der fehlbare Angestellte weitere Gefährdungen verursache. Sodann ist jene Praxis wohl nicht zum Geringsten als eine der vielen, für den Angestellten nachtheiligen Folgen des Privatbahnsystems anzusehen. Bei den Staatsbahnen, vornehmlich bei den deutschen, hat sich in der Abwandlung von bahndienstlichen Vergehen seit längerer Zeit eine andere Praxis ausgebildet. Darnach wird daselbst bei minimen Zugsgefährdungen etc. nicht sofort die Entlassung des Fehlbaren ausgesprochen. Wenn auch Suspension eintritt, so bedingt diese nicht ohne Weiteres die nachherige Entlassung, sondern diese letztere wird regelmässig von dem Resultate der gerichtlichen Erledigung abhängen. Vielmehr kommt es in jenen Ländern vor, dass ein wegen fahrlässiger Zugsgefährdung zu einigen Tagen Gefangenschaft verurtheilter Angestellter, nach Aussetzung dieser Strafe, an seinem bisherigen, oder an einem anderen Posten seine Beschäftigung wieder aufnehmen kann. Dass diese Maxime nicht zum Schaden der Bahngesellschaft und der Sicherheit des Verkehrs geübt wird, werde ich später noch eingehender begründen.

Nach diesen allgemeinen Erörterungen komme ich auf die Gründe zu sprechen, welche es sowohl im Interesse der Bahnverwaltungen als in demjenigen der Angestellten und der Reisenden als wünschbar erachten lassen, dass auch bei den schweizerischen Bahnen bei geringfügigen Eisenbahngefährdungen die dahierigen Untersuchungen nicht mit der sofortigen Entlassung eingeleitet werden sollten.

Die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes hat in dem letzten Dezennium Dimensionen angenommen, welche die kühnsten Erwartungen überflügelt haben, die man bei den ersten Schöpfungen dieses Verkehrsinstitutes hegen konnte. Unter allen Ländern der Erde nimmt die Schweiz hinsichtlich der Ausdehnung der Eisenbahnen pro Quadratkilometer den dritten Rang ein, und dies trotz der Gebirge, trotz der Mannigfaltigkeiten des Terrains, trotz der Schwierigkeit und Kostbarkeit des Bahnbaues. Diese geographische Eigenthümlichkeit des Landes verbunden mit der Vielstaaterei der Cantone und der Ohnmacht des Bundes liess ein planmässig und rationell angelegtes Bahnnetz, wie es ein Betriebsmann wünschen würde, nicht aufkommen.

Es entstanden unter der momentanen Baulust eine Menge Zweig- und Sackbahnen, die sich den Anschluss an die für Aufnahme von Zweigbahnen gar nicht, oder sehr schlecht qualificirten Bahnhöfe der Thallinien erzwangen. Wir sagen nicht zu viel, wenn wir behaupten, dass kein einziger aller grösseren schweizerischen Bahnhöfe heute nach Erstellung aller bestehenden Linien so angelegt und eingerichtet würde, wie sie thatsächlich zur Zeit in Betrieb stehen. Die Aufnahme der neuen Linien fand regelmässig unter Einrichtung eines sogenannten Bauprovisoriums statt, das dann, nach Einbruch der allgemeinen Finanzcatastrophe als Definitivum bestehen blieb. Die Bahnhöfe Bern, Olten, Basel, Zürich und Winterthur sind hierfür genügende Belege.

Alle diese Verhältnisse haben den Betrieb der schweizerischen Bahnen mit enormen Schwierigkeiten umgeben; Schwierigkeiten, mit denen die ausländischen, planmässiger angelegten Bahnen, welche uns oft wie aus einem Guss geschaffen vorkommen, nicht zu kämpfen haben. Diesem schwierigen, oft complicirten Betriebe entspricht auch die Verantwortlichkeit eines schweizerischen Bahnbetriebsbeamten. Rechnen Sie noch hinzu die allgemeine Verwöhnung des reisenden Publicums und insbesondere die grösseren Ansprüche, welche man in der Schweiz an den Bahnbetrieb stellt; rechnen Sie ferner hinzu die in jüngster Zeit vorgenommenen ganz bedeutenden Reductionen an Personal, so werden Sie von der Stellung, von der Verantwortlichkeit und von der Inanspruchnahme des schweizerischen Betriebspersonals ein Bild erhalten, das in bedeutendem Contraste zu demjenigen steht, welches die fraglichen Verhältnisse im Auslande darbieten!

Bei dieser Inanspruchnahme des Arbeiters ist es unvermeidlich, dass Versehen, Irrthümer und Fehltritte vorkommen, die an und für sich unbedeutend und oft sogar ganz unschuldiger

Natur sind, die aber bei der Gefährlichkeit des Betriebsgeschäfts je nach Zeit, Ort und Umständen des begangenen Fehlers eine enorme Tragweite und unglückliche Folgen haben können. Keiner von uns ist nur eine Stunde vor der Ueberraschung durch einen solchen Fehler sicher! Sie alle wissen, dass es im Betriebsdienste Momente gibt, wo keine sorgfältige Ueberlegung einer zu ergreifenden Massnahme möglich ist. Nicht am Bureautisch, sondern draussen mitten im Gewühl der Manöver, und von Fragenden und Reclamirenden umstürmt, muss rasch beschlossen, rasch befohlen, commandirt und energisch gehandelt werden. — Während vom Bureautische aus mit behaglicher Ruhe und Ueberlegung commandirt werden kann, und während für verfehlte Befehle und Actenstücke sich immer noch der Papierkorb als Rettungsanker darbietet, wissen Sie alle, dass ein in der Eile von Ihnen gegebener Befehl gar nicht, oder nur in den seltensten Fällen zurückgenommen werden kann: er gleicht dem Geschosse, welches das Geschützrohr verlassen hat, kein Wunsch, kein Verlangen und keine menschliche Macht kann es widerrufen.

In diese gleiche Lage wie wir kommen auch die uns subordinirten Angestellten. Bei einer solchen gefahrvollen Beschäftigung kann also auch dem zuverlässigsten Beamten in einem unbewachten Augenblick eine Anweisung, ein Befehl, oder eine Handlung versagen und daraus eine geringere oder grössere Bahn- oder Materialgefährdung oder -Beschädigung entstehen. Solche Vergehen, wenn sie nicht erheblich und auch nicht von bedeutenden Beschädigungen begleitet sind, sollten in Anbetracht des gefahrvollen Dienstes und im Interesse des Dienstpersonals nicht ohne Weiteres mit der sofortigen Entlassung gehandelt werden. Die sofortige Entlassung vor Schluss der einzuleitenden Untersuchung hat für den Angestellten überdies einen processualischen Nachtheil; denn dadurch bezeichnet die Bahnverwaltung dem Richter präjudiciallich den vermeintlichen Schuldigen, wodurch der gerichtlichen Erledigung vorgegriffen und von vorneherein ein Indicium gegen den Fehlbaren aufgestellt wird.

Das entgegengesetzte Verfahren würde aber ebensowohl im Interesse der Bahnverwaltungen als in demjenigen der Beamten liegen. Wenn ein Angestellter wegen eines Fehlers der erwähnten Art entlassen wird, so tritt in der Regel ein Neuling an seinen Posten, der somit im Vergleiche mit den Entlassenen nicht eine höhere, sondern eine verminderte Garantie für unfehlbare Dienstleistung bietet. Die Erfahrung lehrt nämlich, dass ein braver, zuverlässiger Angestellter, der wegen einer Zugsgefährdung oder eines ähnlichen Fehlers bestraft, aber im Dienst belassen wird, seine Aufmerksamkeit verdoppelt, mit vermehrtem Eifer seiner Pflichterfüllung obliegt und in der Regel ein um so tüchtigerer und zuverlässigerer Beamter wird. Zum allermindesten ist daher das Risiko für die Bahnverwaltung und das reisende Publikum geringer, wenn ein im Uebrigen guter Arbeiter, nach dem ersten Fehler in seiner Stellung belassen, als wenn ein Neuling an seinen Posten gestellt wird, dem alle Gefahren des Dienstes drohen, wie seinem Vorgänger, nur mit dem Unterschiede, dass er die Dienst Erfahrung und Kenntnisse seines Vorgängers noch nicht besitzt.

Wenn es nach diesen Ausführungen keinem Zweifel unterliegen kann, dass sowohl im Interesse der Bahnverwaltung, als in demjenigen der Betriebsbeamten die Dienstentlassung nicht als erstes Strafmittel für Eisenbahngefährdungen in den Vordergrund gestellt werden sollte, so hängt es doch einzig und allein vom freien Willen der Bahngesellschaften ab, dieser allein richtigen Anschauung voll und ganz zum Durchbruch zu verhelfen oder nicht, denn wenn auch der Absatz zwei des Art. 68 des eidg. Strafgesetzes sagt: „In den Fällen des Art. 67 lit. b kann bei schwereren Vergehen ebenfalls Amtsentsetzung ausgesprochen werden“, mit andern Worten, wenn dieser Artikel sagt, die Entlassung aus dem Dienste ist nicht das erste, sondern nur das dritte, subsidiäre Strafmittel, so bindet diese Vorschrift nur den urtheilenden Richter; sie bindet aber nicht auch die Bahngesellschaft. Der Richter darf bei leichteren Eisenbahngefährdungen die Amtsentsetzung nicht aussprechen. Hätten wir in der Schweiz Staatsbahnen und wären wir Staatsbeamte, so würde jene Gesetzesvorschrift in gewissem Sinne auch die Staatsbahnadministration binden. Allein dies ist nicht der Fall. Bei den schweiz.

Bahnen beruht das Anstellungsverhältniss der Bahnbeamten auf einem Privatvertrag, in welchem sich die Bahnverwaltung regelmässig das Recht vorbehält, den eines Dienstvergehens schuldig befundenen Angestellten sofort zu entlassen. Dies gilt sogar in dem Maasse, dass, wenn bei einer gerichtlich erledigten Eisenbahngefährdung der fehlbare Angestellte auch nur zu einer ganz minimen Busse verfällt, die Amtsentsetzung aber nicht ausgesprochen worden ist, dieses Urtheil der Bahnverwaltung das Recht nicht benimmt, den suspendirten Angestellten noch sofort zu entlassen. Die Entlassung wegen Dienstvergehen ist nämlich eine eminent innere Angelegenheit der betreffenden Bahnverwaltung, welche zu regeln nicht einmal das Eisenbahndepartement Competenz hat.

Daraus folgt, dass irgend welche Schritte, welche von uns zu dem Zwecke unternommen werden wollten, das Verfahren bei Dienstentlassungen wegen Eisenbahngefährdungen mit dem Strafgesetze und dessen Strafarten in Einklang zu bringen, nur den Character einer Bitte oder eines Gesuches an die Bahnverwaltungen haben könnte, welche letztere dasselbe je nach Belieben berücksichtigen oder abweisen könnten. Zu einem solchen Vorgehen liegen aber nach meiner Ansicht zur Zeit um so weniger Grund und Veranlassung vor, als die Idee, der wir das Wort reden, seit einem Zeitraum von fünf Jahren immerhin Fortschritte gemacht hat.

In der Erwartung, dass sich die Erkenntniss immer mehr Bahn breche, dass nicht die Abschreckung, sondern die Gerechtigkeit das erste Princip der Strafe sein soll, sprechen wir andererseits die Hoffnung aus, es werden alle diejenigen, welche die Nachsicht des Gesetzes und der Bahnverwaltung erfahren haben, auf dem gefährlichen und verantwortungsvollen Berufsposten ihre Aufmerksamkeit verdoppeln und als Hüter des geflügelten Rades das Vertrauen rechtfertigen, welches die Verkehrssicherheit auf sie zu setzen gezwungen ist.

Zum Schlusse resümiere ich dahin:

1. Der Beschluss des Bundesrathes vom Januar 1879, wonach alle Eisenbahngefährdungen, auch wenn dadurch kein Schaden entstanden ist, gerichtlich erledigt werden sollen, ist nur eine Consequenz der Art. 67 und 68 des Schweizerischen Bundesstrafgesetzes vom 4. Februar 1853.
2. Das Bundesstrafgesetz schreibt als Strafen für erhebliche Eisenbahngefährdungen in erster Linie Gefängniss und Geldbusse vor und erklärt die Amtsentsetzung nur als ausnahmsweise Strafe für schwerere derartige Vergehen.
3. Es liegt im Interesse der Angestellten der Bahnverwaltungen und der Verkehrssicherheit, dass bei geringfügigen Eisenbahngefährdungen und ähnlichen Dienstvergehen, die mit keinen, oder doch von keinen bedeutenden Folgen begleitet sind, die Entlassung aus dem Dienste nicht ausgesprochen werde.
4. Obwohl das Strafgesetz bei fahrlässigen Eisenbahngefährdungen die Entlassung aus dem Dienste nur als subsidiäres Strafmittel für schwerere Vergehen aufstellt, so können doch die Bahnverwaltungen auf Grund dieser Gesetzesvorschrift nicht daran verhindert werden, den fehlbaren Bahnbeamten mit sofortiger Dienstentlassung zu bestrafen.
5. Es ist davon Umgang zu nehmen, für die allgemeine Anerkennung des unter Nr. 3 aufgestellten Grundsatzes zur Zeit irgend welche Schritte zu thun.

Die blähende Strecke im Gotthardtunnel.

(Correspondenz.)

Viel hat in letzter Zeit, namentlich in der politischen Presse, die sog. „blähende Strecke“ im Gotthardtunnel von sich reden gemacht. Obwohl der Fall, bei seiner verhältnissmässigen Einfachheit in technischer Beziehung, für den Tunnelbauer lange nicht das Interesse bietet, wie z. B. die schon vielfach dagewesene Bezwingung schwimmenden Gebirges und Aehnliches, so hoffen wir doch, nach Vollendung des genannten Gotthardtunnelstückes, nähere Details über die technische Ausführung in Ihrem geschätzten Blatte zu finden. Zunächst dürfte es interessiren, den Thatbestand im Allgemeinen kennen zu lernen.