

Vorwort des Präsidiums

Dr. Stefan Keller

Singen – wir kommen wirklich! Grosse Eröffnungsfahrt am 16. August 2020

19 Jahre, 2 Monate und 21 Tage hat es gedauert bis wir da hinfahren, wohin wir immer wollten: Von Etwilen via Hemishofen, Ramsen und Rielasingen nach Singen.

Es war eine erfreuliche Anzahl von Gründungsmitgliedern, die sich an diesem sonnigen Samstag, 26. Mai 2001 im Restaurant Schweizerhof in Etwilen eingefunden haben und die Gründungsstatuten des VES einstimmig annahmen. Mittel hatten wir wenig, Ziele oder – wie man so schön sagt – Visionen hatten wir viele. Am 16. August 2020 werden wir unser Ziel – die Fahrt auf unserer Strecke nach Singen – erreicht haben.

Wir haben in den letzten knapp 20 Jahren über endlose Hürden und Hindernisse von Bundesbern bis Bonn und Schwerin via Freiburg und Karlsruhe sowie Stuttgart oder umgekehrt an dieser Stelle berichtet. Jetzt haben wir erreicht, was wir wollten: dank der Treue unserer Mitglieder, die uns tatkräftig und/oder finanziell über all die Jahre unterstützten. Wir haben zahlreiche Gründungs- und langjährige Mitglieder und leider auch einzelne verstorbene treue Seelen – ihnen soll diese Eröffnungsfahrt gewidmet sein!

Zu den Details der Eröffnungsfahrt finden sich mehr Infos in diesem VES-Express oder unter

<http://www.zrt.ch/nc/bahnreise/einzelheiten/wiedereroeffnung-singen-etzwilen/>

Um diese Eröffnungsfahrt in diesem sehr speziellen Corona-Jahr 2020 durchführen zu können, waren und sind natürlich auch wieder einige «Kunstgriffe» anzuwenden.



Bei Km 44.140 steht das Einfahrlichtsignal von Singen - vor der Kulisse Tanklager und dem aus der Ferne grüssenden Hohenkrähen.

Es wird am 16. August nach langer Zeit wieder einmal auf grün geschaltet, um den Wiedereröffnungszug in den Singener Bahnhof einfahren zu lassen.

(Foto und Text: Werner Wochoer)

Die Einhaltung der notwendigen Hygienemassnahmen mit Schutzmasken ist selbstverständlich. Die Fahrt wird durch Railevent organisiert, während der VES nur untergeordnete Hilfsdienste anbietet. Der Grund liegt darin, dass Railevent die einzige Dampflok auf weiter Flur aufreiben konnte, welche alle Anforderungen bezüglich Zugsicherung und Zulassung in der Schweiz und Deutschland erfüllen.

Vor wenigen Tagen tauchten sodann neue Probleme auf. Die DB

Netz AG teilte mit, dass vom Einfahrthauptsignal bis zum Bahnhof Singen 85 Eisenbahnschwellen dringend ersetzt werden müssten. Der Austausch findet nun dank Spurstangen und einer herabgesetzten Streckengeschwindigkeit von 10 km/h erst nach den Eröffnungsfahrten statt.

Jetzt kann uns eigentlich fast nichts mehr aufhalten. Aber wie die Weltschen so schön sagen: «On n'y sait jamais!»

Wir wünschen allseits gute Fahrt!

Die Begeisterung für Schienenvelofahrten ist auf dem «Hoch»

Am 24. April kamen im Auftrag der MIGROS Redaktion, bei ausgereichtem blauem Himmel, ein Reporterteam nach Ramsen. Es sollte für das MIGROS Magazin, eine Kundenzeitschrift, eine Reportage gemacht werden. Unser Schienenveloflottengeneral Franz Signer ging mit ihnen auf Fahrt und zog alle Register an Hinweisen und Erklärungen. Der Artikel erschien dann am 2. Juni unter dem Titel Familienausflug: «Volle Pulle über den Rhein», siehe nachfolgende Seiten 5 und 6. Dies hatte zur Folge, dass Franz mit Anfragen und Reservierungen fast überschwemmt wurde und sogar seine Ehefrau Sonja mit einspringen musste. Ab Pfingsten startete der Schienenvelobetrieb. Seither sind alle Helfer im Dauereinsatz. Ihnen wollen wir herzlich danken.



Dank an Gönner und Spender

Im Buchungsjahr 2019 sind von verschiedenen Mitgliedern und sonstigen Gönnern, Spenden von 470 Franken in der Grössenordnung von 10 bis 50 Franken eingegangen, die wir herzlich verdanken. Dabei sind auch Aufrundungen auf die Mitgliederbeiträge dabei. Zudem erhielten wir von der Einwohnergemeinde Hemishofen einen Gemeindebeitrag von 300 Fr.

Die Vegetation ist erbarmungslos, Hilfe !

Wir brauchen dringlichst Helfer für Grünschnitt und Streckenunterhalt

Darum appellieren wir an euch, ihr lieben Vereinsmitglieder: Wenn ihr könnt, Zeit und Lust habt, helft uns im Kampf gegen das Grün, damit die Züge rollen können.

Wir haben ein Team mit Ivo Gohl, Franz Friker und Florian Ziese aktiviert, die das Grünschnitt- und Streckenunterhalt- Programm erstellen und die Einsätze planen. Obwohl wir auf treue Helfer zählen können, sind wir jedoch auf viele Weitere angewiesen, die mit Freude mithelfen, um eine freie Fahrt unserer Museumsbahn zu gewährleisten.

Bitte meldet, wenn ihr Euch mobilisieren könnt, bei Franz Friker
E-mail: ssfriker@sunrise.ch
oder Tel.: 052 745 22 86

Wir sind dankbar für jegliche Mithilfe.
Das Präsidium



Wiedereröffnung der Bahnlinie Etzwilen – Singen

Das Programm vom Sonntag, den 16. August 2020

Mit Start und Abfahrt 9.30 Uhr in Schaffhausen

Mit einem Sonderzug, gezogen von einer Elektrolok der Baureihe Re 4/4 mit historischem TEE- Anstrich fahren wir von Schaffhausen dem Rhein entlang über Diessenhofen nach Etzwilen.

Die Attraktion des Tages ist die legendäre Dampflokomotive 01 202 vom Verein Pacifik in Lyss BE, die zu diesem Zeitpunkt in Ramsen wartet. Da die 169 Tonnen schwere Dampflokomotive für die Fahrt über die Rheinbrücke bei Hemishofen zu schwer ist, wird der Zug von unserer dieselelektrischen Em 3/3, genannt „Emma“, übernommen und nach Ramsen überführt.



Ankunft in Ramsen 10.45 Uhr, wo wir eine Stunde Zeit haben, die nun bewegte Bahnhofsatmosphäre zu erleben. Es wird sicher ein ganz spezielles Spektakel, wenn der „Big Boy“ der ehemaligen Deutschen Reichsbahn den Sonderzug an den Haken nimmt.

Abfahrt in Ramsen 11.45 Uhr. Nun kommt der eigentliche Höhepunkt der Feier. Die 01 202 wird sich in Dampf hüllen und pfeifend, zischend und fauchend die Fahrt nach Singen behäbig aufnehmen. Endlich, nach 51 Jahren Unterbruch wird wieder ein Personenzug in den Singener Bahnhof einfahren und damit die Bahnlinienanknüpfung wiederherstellen. Weiter geht es ab Singen auf die zweigleisige Hochrheinbahnstrecke, wo die 01 202 wieder einmal zeigen kann, welche Kraft und Schnelligkeit noch in ihr steckt.

Ankunft 12.39 Uhr in Schaffhausen, wo der Zug eine Pause einlegt und wieder Fahrgäste für die zweite Rundfahrt einsteigen lässt.

Abfahrt 13.30 Uhr in Schaffhausen für die zweite Rundfahrt, die mit der gleichen Zuglokomotive wie am Vormittag erfolgt.

Ankunft in Ramsen 14.45 Uhr

Abfahrt in Ramsen 15.45 Uhr

Ankunft in Schaffhausen 16.37 Uhr.

Organisation: Zermatt Rail Travel AG, Giorgio Behr, Stiftung SEHR&RS,
sowie der Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etzwilen – Singen

Weitere Informationen und Buchungsmöglichkeit:

www.zrt.ch/nc/bahnreise/einzelheiten/wiedereroeffnung-singen-etzwilen

Weiter auf Seite 4: Interessante Informationen zur Zuführung der Dampflokomotive 01 202

Bereitstellung der Dampflokomotive 01 202

für die Wiedereröffnung der Bahnlinie Etzwilen – Singen am Samstag, den 15. August 2020

Beheimatet ist die Dampflokomotive in Lyss BE und gehört dem Verein Pacific 01 202.

Einfach die Dampflokomotive von Lyss über Schaffhausen nach Ramsen zu ihrem Einsatz dampfen zu lassen, wäre reiner Leerlauf. Deshalb hat die Zermatt Rail Travel AG eine ganz spezielle Anfahrt nach Schaffhausen organisiert:

Dampfahrt von Lyss nach Schaffhausen 2 Tage / 1 Nacht

Erleben Sie am Samstag eine einmalige Fahrt im Sonderzug mit der imposanten Dampflokomotive 01 202 auf der bahntechnisch interessanten und landschaftlich äusserst malerischen Strecke der Schwarzwaldbahn hinauf nach St. Georgen, welches Sie über Doppelschleifen und durch unzählige Tunneln erreichen. Eine Traumstrecke für jeden Dampfzug mit dem Tagesziel Schaffhausen. Am Sonntag wird die Dampflokomotive 01 202 die Ehre haben, den Eröffnungszug von Ramsen über Singen nach Schaffhausen zu führen.

Arrangement auch als interessante Tageprogramme möglich!



1. Tag » Lyss - Basel - Schaffhausen



Individuelle Anreise zu einem der Einstiegsbahnhöfe. Die schöne Fahrt mit der Dampflokomotive 01 202 des Vereins Pacific führt von Lyss via Olten und Basel nach Offenburg. Weiterfahrt über die malerische Schwarzwaldbahn via Hausach und St. Georgen nach Immingen.

Erbaut zwischen 1863-73 ist sie die erste Gebirgsbahn bei welcher zur Bewältigung von Steigung die Strecke verlängert wurde (mit Doppelschleifen und Tunneln) und galt später als Vorbild für andere Tunneln wie u.a. dem Gotthard. Die 448 m Höhenunterschied zwischen Hornberg und St. Georgen konnten so mit 39 Tunneln und einem Viadukt auf 26 km bequem mit 20 Promille Maximalsteigung bewältigt werden. Via Tuttlingen und Singen erreichen Sie am späteren Nachmittag Schaffhausen.

Kurzer Spaziergang in Ihr Hotel in der Nähe vom und freier Abend/Übernachtung. Die Teilnehmer des Tagesprogrammes können in ihrem reservierten Wagen sitzenbleiben und als Sonderzug, gezogen von der frisch revidierten Re 4/4 II (mit TEE-Anstrich) in Richtung Olten-Biel nach Lyss zurückfahren.

2. Tag » Schaffhausen / Wiedereröffnung

Die Gäste des Tagesprogrammes fahren am morgen früh als Sonderzug mit der E-Lok Re 4/4 II von Lyss in Richtung Schaffhausen. Freier Aufenthalt in der Munotstadt oder Teilnahme am Event zur Wiedereröffnung der Strecke Singen-Etzwilen – siehe Programm auf der Rückseite. Am späteren Nachmittag Rückfahrt mit dem Dampflokomotive 01 202 via Eglisau nach Olten und zum Endziel Lyss.

Weitere Informationen: **ZRT Bahnreisen**, Oberer Saltinadamm 2, CH-3902 Brig-Glis

Tel. 027 922 70 00, Fax 027 922 70 07, info@zrt.ch, www.zrt.ch

MIGROS Familienausflug zur Schienenvelofahrt



Bericht im „MIGROS MAGAZIN“ vom 2.6.2020
mit dem Titel: **«Volle Pulle» über den Rhein.**

Mit dem Schienenvelo auf der stillgelegten Bahnlinie
Etzwilen-Singen radeln ist ein Erlebnis für Familien,
Entdecker und Nostalgiker - dank Käpitän und
Fast-Lokführer Franz Signer



(Text: Marlies Seifert, Fotos: Roger Hofstetter)

Wir fahren Schienenvelo!

Angst vor Gegenverkehr? Unnötig. Schon 1969 wurde der Personenverkehr zwischen Singen in Deutschland und Etzwilen TG eingestellt. Seit Ende der Neunzigerjahre fahren auch keine Güterzüge mehr. «Wir waren Teil der „rollenden Landstrasse“ durch die Schweiz», erzählt Franz Signer (73) vom „Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etzwilen-Singen“, der heute die Strecke unterhält. Im Eiltempo rauschten damals ganze LKW-Ladungen Richtung Süden.

Tuuuut, tuuuut! Wir fahren zwar nicht mit einer Dampflokomotive, wollen uns aber doch bemerkbar machen. Also blasen wir beherzt ins Hörnli, das uns am Bahnhof Ramsen SH in die Hand gedrückt wurde, und rattern am Andreaskreuz vorbei über den Bahnübergang. Unser einziger Antrieb: die eigene Muskelkraft.

Wir strampeln jetzt wie die Wilden und erreichen trotz pfeilgeraden Gleisen nur höchstens 20 Kilometer pro Stunde. Zeit für eine Pause. Im Bahnhofsmuseum in Hemishofen SH erklärt Signer die Exponate mit der Souveränität des pensionierten Seklehrers. «Eigentlich wollte ich Lokführer werden. Weil ich Brille trage, ging das aber nicht.» Nun ist er halt Schienenvelokapitän – und führt uns bald zum Highlight der Strecke: auf die 25 Meter hohe Rheinbrücke. Türkisblau schimmert der Fluss zu unseren Füßen. Was für eine Aussicht!

Nach kurzer Fahrt bergauf wird das Schienenvelo gedreht. **«Jetzt volle Pulle treten, dann sausen lassen»**, kommandiert Signer. Die Haare flattern im Fahrtwind. Für einen Moment sind wir fast so schnell wie eine Dampflok.



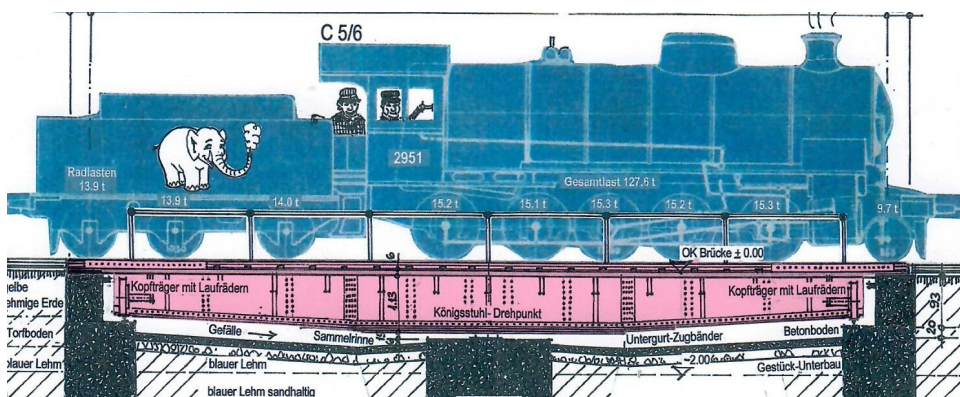
Ankündigung der Dampfzugfahrttage

an den Sonntagen 6. September und 4. Oktober 2020

Das lange Warten auf die diesjährigen Dampfzugfahrten hat sich gelohnt: Der Auftakt mit einer ganz speziellen Dampflokomotive wird ein Höhepunkt werden. Nachdem leider das Museumsbahnfest in Rielasingen und die Dampfzugfahrt vom Juni wegen der Pandemie nicht stattfinden konnten, gibt es nun wieder Licht am Ende des Tunnels, wenn unsere Bahnlinie auch keinen hat. Nichts desto trotz, es wird zur Freude aller Eisenbahnfreunde zwischen Stein am Rhein und Rielasingen wieder dampfen, rauchen, zischen und pfeifen.

Dampfzugfahrttag am Sonntag, 6. September 2020

Es wird keine geringere sein als die **C 5/6 «ELEFANT»** vom Verein Eurovapor Sulgen, die auf unserer Bahnlinie ihre Aufwartung machen wird. Die Dampflok, ehemals für die Anforderungen an der Gotthardstrecke von der SLM Winterthur 1916 gebaut, hat eine Leistung von 993 kW oder 1'350 PS. Das Dienstgewicht mit Tender beträgt 128 t, fasst 18 m³ und 8 Tonnen Kohle im Tender und kann eine Geschwindigkeit von 65 Km/h erreichen. Zuletzt war der „Elefant“ anlässlich eine Dampfsonderfahrt am 21. April 2019 zusammen mit der Schnellzuglok A 3/5 in Etzwilen und veranstalteten eine Dampf gala im Doppel. Ein ganz spezielles Spektakel war das Drehen der beiden Giganten auf der knapp bemessenen Drehscheibe mit Muskelkraft.



Dampfzugfahrttag am Sonntag, 4. Oktober 2020

Zum Abschluss der diesjährigen Dampfzugfahrtstagsaison kommt der Hansdampf auf allen Gleisen, **der Dampfveteran Ed 3/3 «MUNI»** vom Verein Dampflok Muni VDM, von Frauenfeld her angedampft um auf seinen bestens bekannten Gleisen richtig Volldampf zu geben. Auf der Strecke Etzwilen – Stein am Rhein macht der **Dieselltraktor Tm 235 «BRUNO»** den Zubringerdienst der Museumswagenkomposition zu den Dampfzugfahrten von Etzwilen nach Rielasingen und wieder zurück.



Fahrplan für beide Dampfzugfahrten:

Stein am Rhein	09:54	12:24	15:24
Etzwilen	09:58	12:28	15:28
Hemishofen	10:20	12:50	15:50
Ramsen	10:30	13:00	16:00
Rielasingen an	10:40	13:10	16:10
Rielasingen ab	10:55	13:25	16:25
Ramsen an	11:05	13:35	16:35
Ramsen ab	11:20	14:20	16:50
Hemishofen	11:25	14:25	16:55
Etzwilen	11:55	14:55	17:05
Stein am Rhein	11:59	14:59	-

Wasserfassen und Bekohlen der Dampflok
Verpflegungsmöglichkeit in Ramsen

Auskunft: www.etzwillen-singen.ch oder Tel. +41 (0) 52 743 14 90

Organisation: Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etzwilen-Singen (VES) in Zusammenarbeit mit den Eisenbahn- Freunde Hegau (EFH), dem Verein Eurovapor und dem Verein Dampflok Muni (VDM)

EINE RÜCKBLICKENDE BETRACHTUNG AUF DAS BUNDESGESETZ BETREFFEND HANDHABUNG DER BAHNPOLIZEI (Teil 5)

Stefan Keller

Das Bahnpolizeigesetz erwähnt zunächst einmal das – selbstverständliche – Verbot, die Bahn und ihre Zugehöre⁴⁸ in irgendeiner Weise zu beschädigen.⁴⁹ Das Gesetz nennt an Zugehören beispielhaft Dämme, Gräben, Gebäulichkeiten, Transportmaterial, Einfriedigungen, Signale, die heute nicht mehr vorhandenen Telegrafenleitungen⁵⁰, Warnungstafeln und Gradientenzeiger⁵¹. Die Beschädigung dieser Sachen und Gegenstände fällt auch unter den Tatbestand der Sachbeschädigung gemäss Art. 144 StGB.⁵² Im Gegensatz zu dieser Strafrechtsnorm, die als Antragsdelikt ausgestaltet ist, stellt der Verstoss gegen Art. 5 Bahnpolizeigesetz eine Übertretung dar, wird aber von Amtes wegen verfolgt. Während im Falle eines Strafantrages die Art. 144 StGB den Art. 5 i.V.m. Art. 8 Bahnpolizeigesetz aufgrund der Koordinationsregel in Art. 10 Bahnpolizeigesetz⁵³ vorgehen, kommen beziehungsweise kamen ohne Antrag lediglich letztere Bestimmungen zur Anwendung. Art. 5 Bahnpolizeigesetz verbietet aber nicht nur die Beschädigung, sondern auch die bloss *Veränderung* der Bahn oder ihrer Zugehöre. Diese Tatbestandsvariante ist insbesondere auf die Bahn selber, das Transportmaterial, die Signale und Tafeln gemünzt, kann aber auch bei den anderen Sachverhaltsbeispielen zur Anwendung kommen.

Art. 5 Bahnpolizeigesetz nennt als weitere verbotene Handlungen das Verstopfen von Wasserabzügen⁵⁴ und das eigenmächtige Öffnen der von Bahnangestellten bedienten Wegübergangsschranken. Letzteres ist seit dem Verschwinden der letzten örtlich bedienten Barrierenposten⁵⁵ im Jahre 1996, aber auch der frei zugänglichen, mit Seilzügen angetriebenen Schranken von ei-

48 Hiezu bereits ausführlich oben zu Art. 2.

49 Die Botschaft (Anm. 5), S. 686, erwähnt hiezu, dass es sich hiebei, wie im ganzen Gesetz, um Polizeiübertretungen handle; in Art. 5 allerdings um die schwereren als in den übrigen Bestimmungen.

50 Vgl. hiezu auch oben zu Art. 1 Abs. 2.

51 Hierunter sind die Tafeln zur Anzeige der Steigung und des Gefälles des Bahntrasses zu verstehen, die beschädigt, zerstört oder unbrauchbar gemacht, wird, auf Antrag, mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft».

53 Vgl. die Kommentierung daselbst.

54 Gemeint sind Wasserabzugsrinnen für den Wasserabfluss.

55 Hiezu oben zu Art. 3 Abs. 1.

ner Bahnstation aus, nicht mehr möglich.⁵⁶ Ebenfalls Verschwunden ist eine Besonderheit von Fussgängerübergängen in den Bahnhöfen Rorschach Hafen und Romanshorn, die vor Zugfahrten mittels Absperrketten manuell gesichert wurden.⁵⁷ Ein Öffnen dieser Ketten durch einen Nicht-Bahnbediensteten hätte den Tatbestand erfüllt.

Unter die personell bedienten Schranken fallen nach richtiger Auslegung im Übrigen auch die aus der Ferne oder ferngesteuert⁵⁸ bedienten Schranken. Zumindest juristisch interessant ist ferner die Frage, ob ein in Art. 5 Bahnpolizeigesetz nicht ausdrücklich geregeltes unbefugtes *Schliessen* von Wegübergangsschranken ebenfalls verboten wäre. Dies ist zu bejahen. Zwar fällt diese Handlung nicht unter die Tatvariante des Öffnens der personell bedienten Wegübergangsschranken, liesse sich aber – ohne Art. 5 Zwang anzutun – unter das Verändern von Zugehören⁵⁹ subsumieren.

Weiter verbietet Art. 5 Bahnpolizeigesetz, Steine, Holz und dergleichen auf die Bahnebene, mithin die Schienen, zu werfen oder zu legen. Auch bei dieser Tatvariante bestehen konkurrierende Strafbestimmungen im Strafgesetzbuch: Art. 238 Abs. 1 StGB sanktioniert Tathandlungen, die den Eisenbahnverkehr hindern, stören oder gefährden und die Gefahr einer Entgleisung oder eines Zusammenstosses herbeiführen,⁶⁰ während Art. 239 Abs. 1 StGB⁶¹ keine Ent-

56 Solche mechanischen Stellwerke wurden ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ausser Betrieb genommen. Als eines der letzten befand sich das freistehende, mit Seilzügen versehene, mechanische Stellwerk in Uznach noch bis 2004 in Betrieb, in Arnegg bis 2008. Das letzte – allerdings nicht freistehende – mechanische Stellwerk eines Personenbahnhofs in der Schweiz war übrigens noch bis Ende Juni 2013 in Bad Zurzach (Linie Bülach–Koblentz) in Betrieb. Heute existieren noch zwei mechanische Stellwerke, mit denen die Gütergleise des ehemaligen Rangierbahnhofes Biel/Bienne gesteuert werden.

57 In Rorschach Hafen verschwand dieser Übergang im Jahre 2005, in Romanshorn 2003.

58 Aus der Ferne bedeutet vom nächsten Bahnhof aus, während die Fernsteuerung von einem beliebigen Ort aus erfolgen kann. Heute stehen bei den grösseren Bahnen sogenannte Fernsteuerzentralen in Betrieb. Bei den SBB befinden sich diese in Zürich Flughafen, Olten, Lausanne und Pollegio; diejenige der BLS liegt in Spiez.

59 Art. 5 *in initio*.

60 Die Bestimmung lautet: «Wer vorsätzlich den Eisenbahnverkehr hindert, stört oder gefährdet und dadurch wissentlich Leib und Leben von Menschen oder fremdes Eigentum in Gefahr bringt, namentlich die Gefahr einer Entgleisung oder eines Zusammenstosses herbeiführt, wird mit Freiheitsstrafe oder Geldstrafe bestraft».

61 Die Bestimmung lautet: «1. Wer vorsätzlich den Betrieb einer öffentlichen Verkehrsanstalt, namentlich den Eisenbahn-, Post-, Telegraf- oder Telefonbetrieb hindert, stört oder gefährdet, wer vorsätzlich den Betrieb einer zur allgemeinen Versorgung mit Wasser, Licht, Kraft oder Wärme dienenden Anstalt oder Anlage hindert, stört oder gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft. 2. Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe.»

gleisung oder Zusammenstoss voraussetzt.⁶² Indem der als Verbrechen ausgestaltete Tatbestand im Strafgesetzbuch das wissentliche in Gefahr bringen von Leib und Leben von Menschen oder fremdem Eigentum und die Gefahr einer Entgleisung oder eines Zusammenstosses verlangt, geht Art. 238 Abs. 1 StGB in diesen, schwereren Fällen, Art. 5 Bahnpolizeigesetz vor, während die übrigen denkbaren, weniger schwerwiegenden Handlungen vom Bahnpolizeigesetz zu sanktionieren sind. So verlangt dieses lediglich eine den Bahnbetrieb störende oder gefährdende Handlung.⁶³ Diese Vorgehensweise legt auch die Konkurrenzregel in Art. 10 Bahnpolizeigesetz dergestalt fest.⁶⁴

Auch die weiteren Tatvarianten in Art. 5 Bahnpolizeigesetz fallen bei entsprechender Schwere unter Art. 238 Abs. 1 StGB: Die Nachahmung von Signalen, die Erregung falschen Alarms oder Weichen und Signalscheiben unbefugt zu handhaben. Unter das Nachmachen von Signalen fallen etwa das Erteilen des Abfahrtsbefehls mit der Signalkelle (nachts mit der entsprechenden SBB-Handlaterne)⁶⁵, die Benutzung der Rangier- beziehungsweise Signalpfeife, oder (aufwändig) das falsche Beleuchten eines Lichtsignals. Während die Erregung falschen Alarms – wie etwa ein Feueralarm im Zug oder eine Bombendrohung in Bahnhöfen – keiner weiteren Erläuterung bedarf, verdienen die Weichen- und Signalscheibenhandhabung eine kurze Betrachtung. Eine unbefugte Signalscheibenhandhabung gelingt in der Schweiz seit 1997 nicht mehr, verschwand doch damals das letzte Klappscheibenvorsignal in Arnegg.⁶⁶ Zwar wiesen auch die Hauptsignale – Semaphore⁶⁷ – Klappscheiben als Vorsignale zu den Ausfahrtssignalen in Bahnhöfen auf, verschwanden aber schon zumeist früher. Sie hielten sich noch vergleichsweise lange an der Seelinie (Schaffhausen-Romanshorn), in Hindelbank, Maienfeld, Menziken SBB, Wil (SG) und in

62 Vgl. hierzu auch die Kommentierung zu Art. 10.

63 Hierzu sogleich unten.

64 Siehe auch die Kommentierung daselbst.

65 Der Abfahrtsbefehl per Signalkelle wird in der Praxis freilich nur noch an ganz wenigen Orten praktiziert, wie etwa in Moudon (VD) an der SBB-Linie Palézieux-Payerne.

66 Ein Klappscheibenvorsignal zeigte die Signalstellung des Hauptsignals vor einem Bahnhof an. War «Halt» zu erwarten, blieb die Scheibe sichtbar in vertikaler Position. Beim Begriff «Fahrt» wurde die Scheibe durch den Stellwerkbeamten in horizontale Stellung gebracht. Heute übernehmen spezielle Lichtsignale die Funktion der Klappscheibe und zeigen oranges bzw. grünes Licht.

67 Semaphore werden gemeinhin als Flügelsignale bezeichnet, welche die Signalstellungen durch das Heben und Senken einer oder zweier (ausnahmsweise dreier) Flügel anzeigten: Erster (oberster) Flügel waagrecht = Halt, 45° nach oben = Fahrbegriff 1 (Fahrt mit Streckengeschwindigkeit, Schrägstellung des ansonsten senkrecht stehenden zweiten Flügels bei gleichzeitig gehobenem ersten Flügel = Fahrbegriff 2 (40 km/h).

Romanshorn (dort gar bis 2003).⁶⁸ Weiterhin möglich sind hingegen eine unbefugte Handhabung von Weichen, da sich namentlich in Rangier- und Anschlussgleisen verbreitet Handweichen befinden und in jüngerer Zeit aus Kostengründen sogar wieder vermehrt eingebaut wurden. An Streckengleisen finden sich hingegen – mit Ausnahme einiger BLS-Bahnhöfe – kaum mehr frei handhabbare Handweichen.⁶⁹

Schliesslich erwähnt Art. 5 Bahnpolizeigesetz im Sinne einer Generalklausel «überhaupt irgendwelche den Betrieb störende oder gefährdende Handlungen». Wie bereits erwähnt, setzen die bis anhin beschriebenen Tatbestandshandlungen allesamt solche den Betrieb störende oder gefährdende Handlungen voraus. Mit der Generalklausel werden zusätzlich «überhaupt irgendwelche» Handlungen als verboten und damit strafbar erklärt, sofern sie den Eisenbahnbetrieb stören oder gefährden. Dies mag aufgrund der schlichten Vielheit möglicher störender oder gefährdender Handlungen nachvollziehbar sein, ist aber vor dem Hintergrund des Bestimmtheitsgebots⁷⁰ bedenklich und wohl nicht durchsetzbar.

Art. 6 (Aufgehoben)

Wer auf Bahnhöfen oder in Bahnzügen oder mit Bezug auf die Beförderung von Personen, Gepäck, Tieren oder Waren sich ein Verhalten zu Schulden kommen lässt, welches durch bundesrätlich genehmigte und veröffentlichte Reglemente verboten ist, soll mit Busse belegt werden, wenn eine Abmahnung seitens eines Bahnangestellten ohne Erfolg geblieben ist, oder auch, wenn zwar eine Abmahnung nach den Umständen nicht erfolgen konnte, der Fehlbare aber nach den Verhältnissen die Unzulässigkeit seiner Handlungsweise kennen musste (Fundstelle: BS 7, S. 28).

Art. 6 Bahnpolizeigesetz⁷¹ wurde durch Art. 53 Ziff. 5 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1985 über den Transport im öffentlichen Verkehr⁷² aufgehoben.⁷³

68 Die letzten regulär in Betrieb stehenden Semaphore befinden sich bis heute an der Ostausfahrt des ehemaligen Rangierbahnhofes Biel/Bienne.

69 Auf dem BLS-Netz befanden sich hingegen noch lange einige Handweichebahnhöfe, so etwa in Huttwil (2015), Ramsei (bis 2016), Biglen (2018). Weiter in Betrieb sind sie in Kirchberg-Alchenflüh, Menznau (bis Frühjahr 2019), Gerlafingen und Biberist Ost. Die heutige Museumsbahn und ehemalige SBB-Linie Etzwilen–Singen wies an ihren Bahnhöfen stets Handweichen auf (Ausnahme Hemishofen, Seite Etzwilen seit den 1980er Jahren).

70 *Nulla poena sine lege certa.*

71 Vgl. hiezu die Ausführungen in der Botschaft (Anm. 5), S. 686 f.

72 Dieses Gesetz wurde seinerseits per 1. Januar 2010 wieder aufgehoben.

73 Diese Bestimmung trat am 1. Januar 1987 in Kraft.

(Fortsetzung folgt)

Singen - Bahnhofeinfahrt der Etzwilerbahn

Werner Woher



Industriegleis

Etzwilerlinie

Bei der Einfahrt in den Bahnhof Singen wird man vom Singener Hausberg, dem Hohentwiel, und dem Turm der Herz-Jesu-Kirche, begrüsst. Wie ein Wächter, der die Einfahrt Ost kontrolliert, erkennt man das weisse Stellwerkgebäude.

Mehrmals täglich trifft man auf dieser Bahnhofseite auch eine SBB-Lok an, wie die moderne „Vectron MS“ von Siemens, die auch auf der Gotthardstrecke bis nach Singen eingesetzt wird. Hier kommt sie vom 1996 erbauten Container-Terminal her, wohin sie wohl einen „Hupac“-Zug gebracht hat.



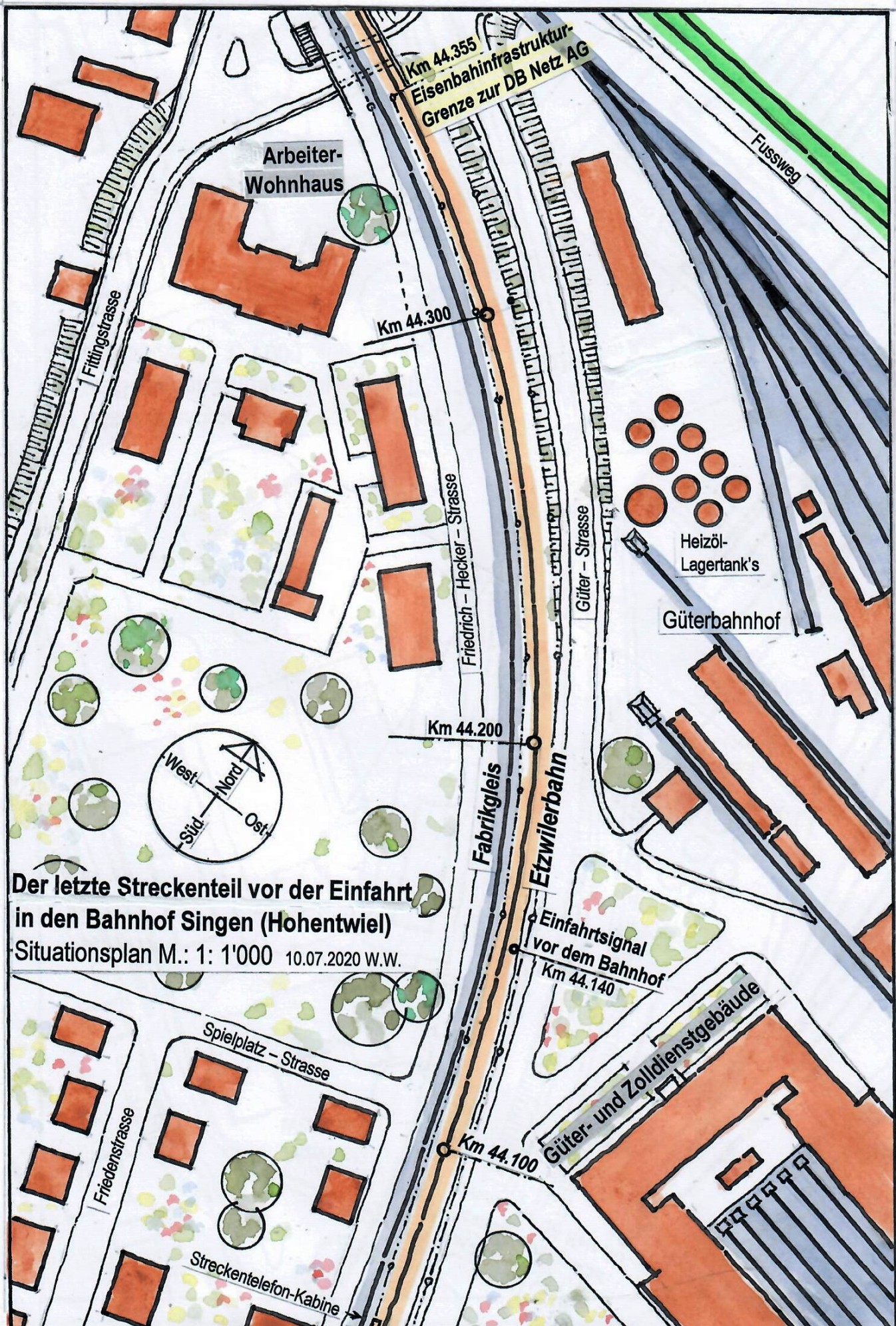
Im zweiten Bild fährt gerade der Dieseltriebwagen, von Basel kommend mit dem Ziel Ulm, aus dem Bahnhof. Er hat die Werbeaufschrift:

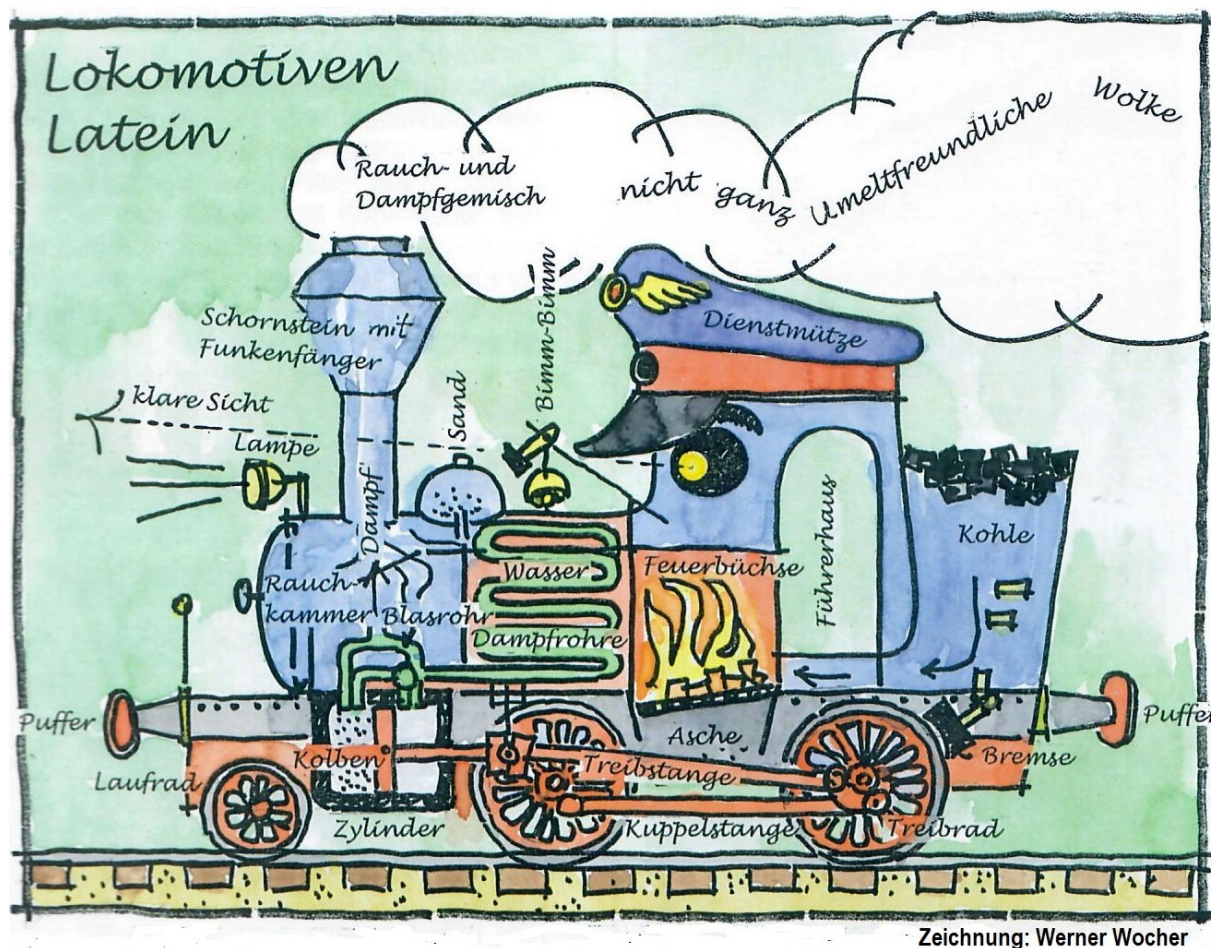
«3-löwen-takt-baden-württemberg, bewegt – bewegt - bewegt».

Im unteren Bild versieht die Dieselmotortrieblok der Baureihe 294 den Verschiebedienst zum Güterbahnhof. Hier ist stets Irgendwas in Bewegung.

Auf der nächsten Seite finden Sie einen detaillierten Situationsplan !







Eine kleine, der Fantasie entsprungene Familiengeschichte von Werner Wochoer

«Wir warten auf die Museumsbahn»



Vater Lukas der Lokomotivführer und Enkel Jim Knopf, beide mit dem Eisenbahnvirus infiziert, haben ihren Virus auch auf die übrigen Familienmitglieder mitsamt Hund übertragen.

Jim Knopf, an allen Dampfzugfahrten interessiert, informiert sich stets im Internet unter www.etzwillen-singen.ch, wann die Museumsbahnfahrten unter Dampf stattfinden.

Nach dem diesjährigen Hoffen, wann die erste Dampfzugfahrt stattfindet, stellte er mit Freude fest, dass dies am 16. August 2020 ist.

Das Echo im Familienkreis war sogleich eindeutig: Ja, da gehen wir hin! Nun ist der Termin ganz dick in der Agenda eingetragen. Und da gibt es doch noch im Bahnhof Hemishofen das Bahnstation - Museum, das mit seinen Einrichtungen dem Umbauzustand von 1968 entspricht und wo man sich über die Bahnlinie orientieren kann. Das müssen wir dann auch noch besuchen (Öffnungszeiten auf Anfrage) !

Wir vom Verein zur Erhaltung der Bahnlinie VES freuen uns, alsbald die Gäste aus Lummerland auf unserer Museumsbahn begrüßen zu dürfen.

Liebe Leser, machen Sie es doch auch so.....!

(Zeichnung aus der Schweizer Schülerzeitung von 1970)