

S. 165 / Nr. 41 Strafgesetzbuch (d)

BGE 79 IV 165

41. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 18. Dezember 1953 i. S. Generalprokurator des Kantons Bern gegen Salzmann.

Regeste:

Art. 18 Abs. 3, 117 StGB. Pflichtwidrige Unvorsichtigkeit eines Rangierleiters, der sich nicht vergewissert, ob die Seitentüren der Wagen geschlossen sind und durch die Rangierbewegung niemand gefährdet wird.

Art. 18 al. 3, 117 CP. Imprévoyance coupable d'un chef de manoeuvre qui ne s'assure pas que les portes latérales des wagons sont fermées et que la manoeuvre ne met personne en danger.

Art. 18 cp. 3, 117 CP. Imprudenza colpevole d'un capo della manovra, il quale non si assicura che le porte laterali delle carrozze siano chiuse e che la manovra non metta nessuno in pericolo.

A. - Am Vormittag des 24. November 1951 standen vier zusammengekuppelte L-6-Güterwagen auf dem Freiverladegeleise 11 westlich des Stationsgebäudes Brügg der Schweizerischen Bundesbahnen. Diese Wagen ohne Dach haben etwa 1,6 m hohe Wände und weisen auf der Seite

Seite: 166

eine aus zwei 1 m breiten Flügeln bestellende, sich nach aussen öffnende Türe auf, in die beiden östlich stehenden Wagen luden die Landwirte Hans Gnägi und Walter Grossenbacher von der Nordseite her Zuckerrüben ein. Aus dem nächsten Wagen luden die Bauernknechte Joachim Hertrampf und Werner Gerber nach der gleichen Seite hin Rübenschnitzel aus. Der vierte (westlichste) Wagen war fertig beladen. Um ihn wägen zu lassen, forderte der Bahnarbeiter Ernst Salzmann als Manöverleiter die an den anderen drei Wagen mit Ein- bzw. Ausladen beschäftigten Männer auf, ihre Arbeiten einzustellen und sich aus der Gefahrzone zu entfernen. Hierauf liess er die Türe des Wagens, aus dem Hertrampf und Gerber Schnitzel ausgeladen hatten, durch den Bahnarbeiter Willy D'Alessio schliessen und verriegeln und alle vier Wagen mit einem Traktor um zwei Wagenlängen nach Westen, gegen die Brückenwaage, ziehen. Zuletzt entfernte sich der Traktor, während die Wagen stehen blieben.

Im Verlaufe der folgenden zehn Minuten wandte sich Gerber im Auftrage Hertrampfs an einen Bahnangestellten an welchen, steht nicht fest und fragte ihn, ob sie das Ausladen fortsetzen könnten. Auf Grund der Antwort, die ihnen erteilt und von ihnen möglicherweise missverstanden wurde, waren sie guten Glaubens, weiterarbeiten zu dürfen. Hertrampf öffnete daher die Türe des dritten Wagens und lud mit Gerber wieder Schnitzel aus. Salzmann hatte davon keine Kenntnis. Er glaubte, die beiden wüssten, dass sie nicht weiterarbeiten sollten, denn er war der Meinung, sie hätten gehört, dass er dem Gnägi auf Befragen erklärt hatte, es habe keinen Wert, das Einladen der Rüben fortzusetzen, weil das Dampfmanöver von Biel her komme.

Etwa zehn Minuten nach dem Abwägen des beladenen Güterwagens traf tatsächlich das «Dampfmanöver», bestehend aus einer Dampflokomotive und acht Güterwagen, von Westen her ein. Salzmann als Manöverleiter liess diesen Güterzug südlich des Geleises 11 vorbei und dann von

Seite: 167

Osten her rückwärts auf das Geleise 11 fahren, und, nachdem D'Alessio die vier dort stehenden Güterwagen angekuppelt hatte, den ganzen Zug nach Westen schieben und den zweitvordersten Wagen wägen, worauf der Zug, immer noch unter der Leitung Salzmanns, in rascher Fahrt sich wieder nach Osten bewegte. Während des ganzen Manövers hielt sich Salzmann südlich des Geleises 11, auf der Innenseite der von der Geleiseanlage beschriebenen Biegung auf, weil er von dort aus das Ganze besser überblicken konnte. Dass Gerber und Hertrampf Rübenschnitzel ausluden, sah er nicht, und er vergewisserte sich nicht, ob alle Türen geschlossen seien. Die Fahrt gegen Westen wurde von D'Alessio kurzfristig angekündigt. Auf diese Mitteilung sprang Gerber vom Fuhrwerk, auf das Rübenschnitzel ausgeladen wurden, und führte es weg, damit die Pferde nicht erschreckt würden. Hertrampf befand sich im Innern des Güterwagens. Er hatte weder Zeit, ihn vor der Abfahrt zu verlassen, noch den Mut, vom fahrenden Wagen abzuspringen. Bahnpersonal, das er auf seine Lage hätte aufmerksam machen können, war keines in der Nähe. Die beiden Flügel der Türe auf der Nordseite des Wagens standen noch offen, als der Zug sich in Bewegung setzte. Hertrampf zog sie in der Folge zu, ohne sie verriegeln zu können, da der Riegel sich auf der Aussenseite befand. Als der Zug zum Wägen des zweiten Wagens anhielt, stieg Hertrampf nicht aus, weil das wegen der Nässe der Rübenschnitzel, auf denen man leicht ausgleiten konnte, nicht einfach war und er nicht wusste, ob der Zug nicht sogleich weiterfahre. In Wirklichkeit dauerte das Wägen etwa drei Minuten.

Auf der anschliessenden Fahrt des Zuges gegen Osten, wurden die Türflügel des mit Rübenschmitz beladenen Wagens durch die in der Geleisekurve wirkende Zentrifugalkraft aufgerissen. Hertrampf versuchte vergeblich, sie festzuhalten. Der östliche (vordere) Flügel stiess gegen den 61 cm vom Wagen entfernten Stock der Brückenwaage und wurde so heftig zugeschlagen, dass er ins Innere des Wagens drang. Der andere Flügel stiess

Seite: 168

östlich der Brückenwaage mit seiner Schmalseite gegen die Mitte eines 66 cm vom Wagen entfernt stehenden runden Beleuchtungsmastes von 25 cm Durchmesser. Der 11 m hohe hölzerne Mast wurde dadurch abgebrochen und stürzte auf den Platz nördlich des Geleises 11. Dabei traf er Gnägi und Grossenbacher, die gut 7 m vom Geleise entfernt standen und miteinander sprachen. Grossenbacher war sofort tot, und Gnägi wurde so schwer verletzt, dass er später ebenfalls starb.

B. - Das Amtsgericht Nidau sprach am 13. Juni 1952 Salzmann und Hertrampf von der Anschuldigung der fahrlässigen Tötung frei und gab dem Verfahren gegen ersteren wegen Übertretung der Bahnpolizeivorschriften zu folge Verjährung keine weitere Folge.

Das Obergericht des Kantons Bern, das auf Appellation der Eltern und der Witwe des Hans Gnägi zu überprüfen hatte, ob die Angeschuldigten sich diesem gegenüber der fahrlässigen Tötung schuldig gemacht hätten, bestätigte insoweit am 19. Januar 1953 den Freispruch.

C. - Der Generalprokurator des Kantons Bern führt Nichtigkeitsbeschwerde mit dem Antrag, das Urteil des Obergerichts sei wegen Verletzung des Art. 18 Abs. 3 StGB aufzuheben und die Sache zur Verurteilung beider Angeschuldigten wegen fahrlässiger Tötung an das Obergericht zurückzuweisen.

D. - Salzmann beantragt, die Nichtigkeitsbeschwerde sei abzuweisen.

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

Salzmann bestreitet, dass er bei der Rangierbewegung des Güterzuges, die zum Tode Gnägis geführt hat, die Pflichten eines Rangierleiters im Sinne des vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement am 16. März 1950 genehmigten Reglementes über den Rangierdienst (RDR) gehabt habe.

Sein Standpunkt lässt sich indessen nicht damit begründen, der Zugführer habe «abgepiffen», d.h. den Befehl

Seite: 169

zur Bewegung des Zuges gegeben, denn das konnte er auch tun, wenn die Leitung des ganzen Manövers Salzmann oblag und dieser ihn ausdrücklich oder durch schlüssiges Verhalten ermächtigte, die Bewegung beginnen zu lassen, nachdem er alle Vorbereitungen als getroffen erachtete. Im kantonalen Verfahren hat sich Salzmann denn auch als Manöverleiter bezeichnet und ausgesagt, er habe es übernommen, den Kondukteur des Güterzuges und den Lokomotivführer zu verständigen und ihnen alles zu erklären. Er hat sich auch ausdrücklich als für die betreffende Rangierbewegung verantwortlich bekannt.

Auch der Einwand hält nicht stand, er sei nicht Rangierleiter gewesen, weil er für den Rangierdienst weder besonders ausgebildet noch geprüft worden sei. Nach Ziff. 6 RDR ist der Rangierdienst nicht ausschliesslich Sache des Rangierpersonals, d.h. der für diesen Dienst besonders ausgebildeten und geprüften Bediensteten. Er obliegt diesem Personal nur «in erster Linie». Wo keines vorhanden ist, weist ihn die Bestimmung dem hiefür instruierten und geprüften übrigen Stationspersonal und «bei den Zügen dem Zugpersonal, gegebenenfalls unter Mithilfe von Stationspersonal» zu. Die Vorschrift verweist auf Ziff. 12 lit. b RDR. Darnach obliegt auf Stationen ohne Rangierpersonal die Leitung des Rangierdienstes der Züge «dem Zugführer, sofern der Rangierleiter nicht vom Stationspersonal gestellt wird». Es war also durchaus gängig, dass Salzmann die Leitung der vom Güterzuge ausgeführten Rangierbewegung übernahm. Im kantonalen Verfahren hat er denn auch erklärt, er habe seit drei Jahren Manöver geleitet und das Rangierreglement gekannt.

Als Rangierleiter aber hatte er sich vor der Rangierbewegung zu vergewissern, ob keine Bedienstete, Reisende oder andere Personen gefährdet werden (Ziff. 99 lit. k) und die Seitentüren der Wagen geschlossen seien (Ziff. 99 lit. 1), und hatte er die in den benützten Geleisen oder in deren Nähe mit Lade- oder anderen Arbeiten beschäftigten Bediensteten und Drittpersonen zu veranlassen, sich aus der

Seite: 170

Gefahrzone zu begeben (Ziff. 77 RDR). Diesen Pflichten ist er nicht mit der nach den Umständen gebotenen Sorgfalt nachgekommen. Ob er sich vorgestellt hat, die mit dem Traktor ausgeführte erste Rangierbewegung bilde zusammen mit dem Manöver des Güterzuges eine Einheit und er dürfe daher die L-6-Güterwagen mit dem Zuge verschieben lassen, ohne die erwähnten Pflichten nochmals zu erfüllen, ist unerheblich. Denn er hätte sich sagen sollen, dass jedenfalls die an den L-6-Wagen mit Ein- bzw. Ausladen beschäftigten Personen möglicherweise das Manöver mit der Entfernung des

Traktors als abgeschlossen betrachteten und daher ihre Arbeiten fortsetzten. Seine Äusserung gegenüber Gnägi, es habe keinen Wert, mit Einladen fortzufahren, weil das Dampfmanöver von Biel her komme, kam einer blossen Empfehlung näher als einem Befehl. Salzmann durfte nicht damit rechnen, dass sie unter allen Umständen befolgt werde. Dazu kommt, dass sie nur an Gnägi, nicht auch an Hertrampf und Gerber gerichtet war. Nichts bot Salzmann daher Gewähr, dass auch diese beiden sie gehört hätten. Er hätte sich daher vor der Verschiebung der Güterwagen mit dem Zuge nochmals überzeugen sollen, ob die Türen geschlossen seien und sich niemand in der Gefahrzone befinde. Dass er von der Südseite der Wagen aus die Rangierbewegung besser leiten konnte, enthob ihn dieser Pflicht nicht, eine Kontrolle auf der Nordseite hätte ihn nicht gehindert, den für die Erfüllung seiner weiteren Pflichten günstigeren Standort auf der Südseite rechtzeitig wieder einzunehmen. In der pflichtwidrigen Unterlassung lag eine Unvorsichtigkeit im Sinne des Art. 18 Abs. 3 StGB. Salzmann hätte bedenken sollen, dass durch die Rangierbewegung Menschenleben in Gefahr gebracht werden könnten, wenn eine Türe offen wäre. Er hat sich somit fahrlässig verhalten. Ob er hätte bedenken können und sollen, dass sich die Ereignisse gerade so abspielen würden, wie sie sich dann zugetragen haben, ist unerheblich. Es genügt, dass er überhaupt die Möglichkeit der Tötung eines Menschen als

Seite: 171

Folge seines pflichtwidrigen Verhaltens nach den Umständen und seinen persönlichen Verhältnissen voraussehen konnte