

sichten des ergriffenen Rechtsmittels abhängt, könnte doch angesichts der sich stellenden Rechtsfragen und der Fassung der anwendbaren Gesetzesvorschrift nicht gesagt werden, die Beschwerde habe zum vornherein keine Aussicht auf Erfolg gehabt.

Demnach erkennt der Kassationshof :

1. Den Beschwerdeführern wird das Armenrecht erteilt und beiden der vorgeschlagene Officialverteidiger bestellt.
2. Die Nichtigkeitsbeschwerden werden abgewiesen; auf die staatsrechtlichen Beschwerden wird nicht eingetreten.

3. Urteil des Kassationshofs vom 25. März 1942 i. S. Dreyer gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau.

Art. 2 Abs. 2, 18 Abs. 3, 36 Abs. 1, 68 Abs. 1 und 238 Abs. 2 StGB, Art. 67 rev. BStR.

Zeitliche Rechtsanwendung auf die fahrlässige Eisenbahngefährdung (Erw. 1);

der Kausalzusammenhang ist rechtserheblich, wenn das Verhalten des Täters notwendige, wenn auch nicht alleinige oder unmittelbare Ursache des Erfolgseintrittes und nach dem gewöhnlichen Gang der Dinge geeignet ist, den Erfolg herbeizuführen; Bedeutung von mitwirkenden Handlungen oder Unterlassungen Dritter (Erw. 2);

Fahrlässigkeit : Umfang der dem Bahnpersonal zuzumutenden Sorgfalt (Erw. 3).

Art. 2 al. 2, 18 al. 3, 36 al. 1, 68 al. 1 et 238 al. 2 CPS, art. 67 rev. CPF 1853.

Atteinte portée par imprudence à la sécurité des chemins de fer. Application du droit dans le temps (consid. 1).

La relation de cause à effet qu'exige la loi existe lorsque le fait de l'auteur a été une cause nécessaire — même sans être la cause unique ou immédiate — du résultat considéré et lorsque, dans le cours normal des choses, il était propre à entraîner ce résultat. Importance des actes ou omissions de tiers (consid. 2).

Négligence : diligence que l'on peut exiger de la part du personnel des chemins de fer (consid. 3).

Art. 2 cp. 2, 18 cp. 3, 36 cp. 1, 68 cp. 1 e 238 cp. 2 CPS, art. 67 riv. CPF del 1853.

Messa in pericolo del servizio ferroviario per imprudenza. Applicazione del diritto quanto al tempo (consid. 1).

Il nesso causale esiste quando l'agire dell'autore è stato una causa necessaria (anche senz'essere la causa unica ed immediata) del risultato e quando, secondo il corso normale delle cose, era

idoneo a produrre il risultato. Importanza degli atti e delle omissioni di terzi (consid. 2).
Negligenza : diligenza che si può esigere da parte del personale delle strade ferrate (consid. 3).

A. — Der Beschwerdeführer Oswald Dreyer war Stationsbeamter der SBB in Eiken. Am 5. Dezember 1940 trat er, weil er nicht rechtzeitig aufwachte, seinen Dienst, der um 5.25 Uhr begonnen hätte, mit 20 Minuten Verspätung an. Der Morgenzug Nr. 6011, der Stein-Säkingen um 5.32 Uhr in der Richtung Eiken verliess, blieb, da die Station Eiken unbesetzt war, bis zum Eintreffen des Beschwerdeführers auf der Station stehen; er wurde durch eine Draisine angefahren, die Stein bald nach der Abfahrt des Zuges verlassen hatte. Der Draisinenführer und sein Begleiter erlitten Verletzungen und es entstand Sachschaden. Das Obergericht des Kantons Aargau verurteilte den Beschwerdeführer am 30. Januar 1942 wegen fahrlässiger Störung des Eisenbahnverkehrs und in Anwendung von Art. 238 Abs. 2 StGB zu 14 Tagen Gefängnis bedingt, sowie zu einer Busse von Fr. 200.—.

B. — Mit der vorliegenden Nichtigkeitsbeschwerde beantragt Dreyer, er sei unter Aufhebung des obergerichtlichen Urteils von Schuld, Strafe und Kosten freizusprechen; eventuell sei von Gefängnisstrafe abzusehen und eine bedingte Geldbusse auszusprechen. Der Beschwerdeführer bestreitet den adäquaten Kausalzusammenhang und dass ihn am Unfall ein Verschulden, eventuell ein schweres Verschulden treffe, und rügt als Verletzung von Art. 238 Abs. 2, dass die Vorinstanz Gefängnis neben Busse ausgesprochen habe.

C. — Die Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau schliesst auf Abweisung der Nichtigkeitsbeschwerde. Sie ist der Auffassung, dass der Richter zu Unrecht das neue, statt das bisherige Recht angewendet habe; denn nach jenem liege, wenn mit der Eisenbahngefährdung eine Körperverletzung verbunden sei, Idealkonkurrenz vor, sodass nach Art. 68 eine Gefängnisstrafe bis zu 4 1/2 Jahren ausgefällt werden könne, während das bisherige Recht

den Tatbestand mit einer einzigen Strafbestimmung bei einem Strafmaximum von 3 Jahren Gefängnis umfasse.

Der Kassationshof zieht in Erwägung :

1. — Nach Art. 2 Abs. 2 StGB war auf das Vergehen, das Gegenstand der Anklage bildet, neues Recht nur anwendbar, wenn es für den Angeklagten im Vergleich zu Art. 67 rev. BStR das mildere Gesetz darstellte, der Richter also nach der letztern Bestimmung eine schwerere Strafe ausgesprochen hätte, als geschehen ist. Das ist nicht denkbar, da Art. 67 BStR keine strengere Strafe androht, als Art. 238 StGB (bis 3 Jahre Gefängnis oder Busse) und auch die Grundsätze für die Bemessung innerhalb des Strafrahmens nach dem einen und andern Gesetz nicht verschiedene sind. Der Staatsanwalt ist der Auffassung, dass im Gegenteil das neue Recht das strengere sei, da bei Störung des Eisenbahnbetriebes, sofern dabei jemand schwer verletzt worden, Art. 238 und Art. 125 StGB konkurrieren, wodurch sich die Gefängnisstrafe bis auf $4\frac{1}{2}$ Jahre erhöhe. Letzteres ist nicht richtig; denn Art. 68 Abs. 1 letzter Satz bindet den Richter an das gesetzliche Höchstmass der Strafart. Das sind 3 Jahre Gefängnis, da weder für das eine noch für das andere der konkurrierenden Vergehen eine längere Dauer bestimmt ist (Art. 36 Abs. 1 StGB). Es genügte aber, dass das neue Recht nicht milder ist, um das alte anzuwenden. Da jedoch nach dem Gesagten die Entscheidung durch die unrichtige Anwendung nicht beeinflusst worden ist, liegt darin kein Kassationsgrund.

2. — Der Tatbestand des Art. 238 Abs. 2 ist objektiv erfüllt. Denn dass der Eisenbahnverkehr und Leib und Leben von Menschen oder fremdes Eigentum erheblich gefährdet wurden, lässt sich nicht bestreiten; dies namentlich, nachdem es nicht bei einer blossen Gefährdung blieb, sondern die Gefahr sich verwirklicht hat und der Begleiter des Draisinenführers erheblich verletzt worden ist. Dass die Gefährdung wissentlich erfolgt sei, ist Tatbestands-

merkmal nur des vorsätzlichen, nicht auch des bloss fahrlässigen Vergehens.

Der rechtserhebliche Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten des Angeklagten, der seinen Dienst zu spät angetreten hat, und dem eingetretenen Erfolg wird vom Beschwerdeführer zu Unrecht in Abrede gestellt. Er ist immer anzunehmen, wenn der Erfolg ohne das Verhalten des Täters nicht eingetreten wäre, sein Verhalten also notwendige Voraussetzung des Erfolgseintrittes ist und nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge geeignet war, den Erfolg herbeizuführen (BGE 54 I 348, 361). Dass das Verhalten des Täters alleinige oder unmittelbare Ursache des Erfolges sei, ist nicht erforderlich, dass Handlungen oder Unterlassungen Dritter mitgewirkt haben also unerheblich. Auch eine Unaufmerksamkeit Dritter vermag den dem Täter zuzurechnenden Verlauf dann nicht mehr zu verändern, wenn sie nicht ausserhalb des normalen Geschehens liegt, damit vielmehr gerechnet werden musste (Urteil vom 10. Juli 1940 i. S. Beglinger). Die Erfahrung beweist, dass bei der fahrlässigen Eisenbahnbetriebsgefährdung der Erfolg sehr oft nicht auf dem fehlerhaften Verhalten eines Einzelnen, sondern demjenigen mehrere Personen beruht, und dass er ohne deren Zusammenwirken nicht eingetreten wäre. Der verspätete Dienstantritt war aber an sich geeignet, den fahrplanmässigen Zugverkehr zu gefährden. Dass der Stationsbeamte in Stein den Zug ohne eine Vormeldung an die Station Eiken abfertigte, wozu er gemäss einer Auskunft der SBB an das Bezirksgericht Laufenburg vom 25. Juli 1941 berechtigt war, dass ferner die Draisine dem Zug folgte, ohne dass dafür — zufolge eines Missverständnisses zwischen dem Transportführer und dem Stellwerkwärter — die ausdrückliche Zustimmung des Stationsbeamten vorlag, und dass der Draisinenführer wegen der vorgeschriebenen Ablendung seiner Fahrzeugbeleuchtung das rote Schlusslicht des Zuges mit dem Ausfahrtsignal verwechselte und deswegen den Zug zu

spät wahrnahm, sind Umstände, die nicht ausserhalb des gewöhnlichen Geschehens liegen, und die daran nichts ändern, dass der eingetretene Erfolg dem Beschwerdeführer zuzurechnen ist.

3. — Auch der subjektive Tatbestand ist erfüllt. Fahrlässig handelt, wer entweder die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat. Als Bahnbeamter musste sich der Beschwerdeführer bewusst sein, dass zu später Dienstantritt eine Gefährdung oder Störung des Bahnverkehrs zur Folge haben müsse; denn er hatte die Station allein zu bedienen und für die Abfertigung der Züge allein besorgt zu sein. Hätte er dies nicht bedacht, wäre das schwere Verschulden offensichtlich. Es fragt sich somit, ob der Beschwerdeführer die nötige Vorsicht beobachtet hat, um sich nicht zu verschlafen. Er war verpflichtet, alles, was in seinen Kräften lag, zu tun, damit er rechtzeitig aufwache oder geweckt werde. Wer sich unbedingt an einen pünktlichen Dienst- und Arbeitsantritt zu halten hat, und dessen Zuspätkommen schwere Folgen nach sich ziehen kann, hat vermehrte Vorkehrungen gegen das Verschlafen zu treffen. Wird diese Pflicht erfüllt, dann ist erfahrungsgemäss das Verschlafen sogut wie ausgeschlossen. Dieses lässt sich höchstens bei Vorliegen ganz ausserordentlicher Umstände entschuldigen. Als solche können die vom Beschwerdeführer angeführten Gründe, seine verlängerte Arbeitszeit, der späte Feierabend am Vortage und die daherige Ermüdung nicht gelten. Abgesehen davon, dass ihm immer noch eine genügende Nachtruhe blieb, hätte die durch die angebliche Ermüdung eingetretene Gefahr des Verschlafens den Beschwerdeführer dazu führen müssen, auch ausserordentliche Vorkehrungen dagegen zu treffen. Solche hat er aber nicht nachweisen können. Ebenso wenig hat er dargelegt, inwiefern er überhaupt ordnungsgemäss alles getan habe, um sicher zu erwachen. Dazu hätte er umso mehr Veranlassung gehabt, als er sich schon einmal verschlafen hatte. Sein

Verschlafen muss daher auf mangelnde Vorsicht und Pflichterfüllung zurückgeführt werden.

4. — Die Rüge, dass Art. 238 Abs. 2 durch die Kumulation von Gefängnis und Busse verletzt sei, ist unbegründet. Wenn, wie dies hier zutrifft, das Gesetz wahlweise Freiheitsstrafe oder Busse androht, kann der Richter in jedem Falle beide Strafen verbinden (Art. 50 Abs. 2 StGB). Die Bestimmung der dem Verschulden angemessenen Strafe innerhalb des gesetzlichen Strafrahmens ist Ermessensfrage und als solche der Überprüfung des Kassationshofes entzogen. Die Gewährung des bedingten Strafzuges auch für die Busse ist nach Art. 41 StGB ausgeschlossen.

Demnach erkennt der Kassationshof:

Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.

II. MOTORFAHRZEUG- UND FAHRRADVERKEHR CIRCULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES ET DES CYCLES

4. Urteil des Kassationshofes vom 13. März 1942

i. S. Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich gegen Werdenberg.

Art. 1 Abs. 2 und Art. 5 MFG, Art. 1 und 25 MFV:
Art. 1 Abs. 2 MFG ermächtigt den Bundesrat, das Motorfahrzeug begrifflich zu umschreiben und auch neue Fahrzeugtypen in die gesetzliche Regelung einzubeziehen, wenn sie die allgemeinen Merkmale des Motorfahrzeuges erfüllen (Erw. 2);
Art. 1 MFV umfasst auch den Trolleybus, enthält jedoch keine Entscheidung über Art und Umfang der Unterstellung, sodass im Einzelfall der Richter über die Anwendbarkeit einzelner Vorschriften von Gesetz oder Verordnung zu befinden hat; Unanwendbarkeit von Art. 5 MFG bzw. 25 MFV (Erw. 3).

Art. 1^{er} al. 2 et 5 LA et 1^{er} et 25 RA.
L'art. 1^{er} al. 2 LA donne au Conseil fédéral le pouvoir de définir les véhicules automobiles et de soumettre à la réglementation légale des types nouveaux de véhicules s'ils présentent les caractères généraux des véhicules automobiles (consid. 2).