

wußte nur, daß seine Geschwindigkeit während der ganzen Fahrt mehr oder weniger gleichmäßig war. Daraufhin fragte ihn der Untersuchungsführer, wann er aus dem Ort P. abgefahren und wann er in S. eingetroffen war. Der Zeuge erinnerte sich, von P. um 12.00 Uhr mittags abgefahren zu sein. An die Abfahrtszeit erinnerte er sich deshalb, weil aus dem Fabrikort — es war gerade Schichtwechsel — die Arbeiter herauskamen. Die auf dem Platz befindliche Uhr stand auf 12.00. Zu diesem Zeitpunkt war er losgefahren. Die Ankunftszeit in S. hatte sich der Zeuge nicht gemerkt. Daraufhin fragte ihn der Untersuchungsführer, ob er sich nicht an irgendwelche Begebenheiten in S. oder auf der Fahrt dorthin erinnern könne. Der Vernommene erklärte, er habe an dem Bahnübergang in der Nähe der Station S. warten müssen, als der Schnellzug durchfuhr, der in S. um 15.30 Uhr eintrifft. Nachdem sich der Zeuge an diesen Umstand erinnert hatte, konnte er, da er die Entfernung zwischen den Orten P. und S. kannte, genau angeben, daß er durchschnittlich 50 Stundenkilometer gefahren war. So gelang es, durch Feststellung angrenzender Fakten, eine genaue Antwort auf die den Untersuchungsführer interessierenden Fragen zu bekommen.

Bei der Untersuchung mancher Havarien im Schiffsverkehr und im Eisenbahntransportwesen oder auch anderer Strafsachen ist es überaus wichtig, genau die Zeitspanne zwischen zwei Ereignissen festzustellen, beispielsweise zwischen der Erteilung verschiedener Befehle, zwischen der Erteilung eines Befehls und dem Augenblick des Zusammenstoßes usw.

Für die genaue Feststellung dieser Periode ist es oft zweckmäßig, z. B. Transportarbeiter darüber zu vernehmen, womit sie sich in der Zeit zwischen den beiden Augenblicken beschäftigt haben oder welche Arbeit sie in dieser Zeit gerade schaffen konnten. Der Kapitän eines Dampfers hatte z. B. bei schlechten Sichtverhältnissen (Nebel) nicht rechtzeitig Maßnahmen zur Ortsbestimmung des Schiffes getroffen und war der Meinung, bereits zwei Meilen weiter zu sein, als er es in Wirklichkeit war. Da er den Kurs nicht richtig berechnet hatte, bemerkte er vor sich eine Insel erst in dem Moment, als eine Havarie nicht mehr zu verhindern war. Das Schiff lief infolgedessen auf Grund auf.

Um seine Schuld abzuschwächen, hatte der Kapitän in seinen Aussagen für die zwischen den Kommandos „kleine Fahrt voraus“ und „stop“ und dem Augenblick des Stoßes (als das Schiff auf Grund lief) verstrichene Zeit eine zu große Zeitspanne angegeben.

Der als Zeuge vernommene Maschinist, der im Augenblick der Havarie Dienst tat und das Kommando ausführte, konnte die Zeitspanne zwischen den einzelnen Kommandos und dem Augenblick des Auflaufens