

si è evidentemente basata sulla tesi della perizia von Moos, che se il treno avesse continuato la sua strada sul binario III, si sarebbe fermato al segnale chiuso D $\frac{1}{2}$. Questo modo di vedere trova appoggio, oltrechè nella perizia, anche nella circostanza ammessa dalla Corte in modo vincolativo, che il macchinista Weibel poteva, senza colpa, ritenere che il convoglio del treno verso lo scambio 13 a/14 e il binario III fosse semplicemente la continuazione della manovra iniziata col deposito dei due carri vuoti sul binario I. In queste condizioni appare affatto improbabile e non conforme a quanto, prevedibilmente, poteva succedere, che il macchinista, malgrado il segnale chiuso D $\frac{1}{2}$, avrebbe condotto il treno oltre, verso Bellinzona, su di un binario che sapeva irregolare. Indubbiamente, anche questo modo irrazionale di agire non era fuori del tutto dal campo della possibilità. Ma una possibilità così remota, una siffatta pericolosità meramente astratta non basta per l'applicazione dell'art. 67 CPF. Occorre un pericolo *concreto*, vale a dire la probabilità non lontana dall'evento dannoso. Se questa condizione viene a mancare, il turbamento causato all'ordine normale della ferrovia può essere solo materia di misura disciplinare, come sostiene la dottrina prevalente (cfr. STAMPFLI nella Juristische Zeitung 24 p. 339 coi rinvii ivi menzionati). Non sarebbe equo e, nell'interesse della collettività, neppure opportuno, di dare al reato, di diritto singolare, della « messa in pericolo » a sensi dell'art. 67 CPF un contenuto troppo vasto in merito ad un'attività (esercizio delle ferrovie) già irta di pericoli quando viene praticata in modo corretto e normale (voto Thormann nel verbale della II Commissione peritale per il Codice penale federale).

La Corte di cassazione pronuncia :

La domanda di cassazione è respinta.

**47. Urteil des Kassationshofes vom 26. November 1928
i. S. Schweizer gegen Staatsanwaltschaft Zürich.**

Art. 67 BStR: « Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs ».

—objektiver Tatbestand: Erw. 1

—dem Täter ist die durch sein schuldhaftes Verhalten begründete Gefahr insoweit zuzurechnen, als der bei ihrer Verwirklichung eintretende Schaden nach den Grundsätzen der adäquaten Verursachung als durch die schuldhaft Handlung verursacht gelten müsste: Erw. 2

—« erhebliche Gefährdung » im Sinne von Art. 67 Abs. 2 Erw. 2.

A. — Der Kassationskläger fuhr am Abend des 20. März 1928 mit seinem kleinen Personenautomobil beim Strassenübergang Illnau-Effretikon — nahe bei der Station Effretikon, wo gerade mehrere Züge sich befanden und einer davon zur Ausfahrt in dieser Richtung bereit stand — in die geschlossene Barriere, knickte diese ein und blieb dann unter ihr, also vor dem ersten Geleise stehen. Weiterer Schaden entstand nicht.

Auf Grund dieses Tatbestandes hat das Bezirksgericht Pfäffikon den Kassationskläger am 6. Juli 1928 wegen fährlässiger Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu Fr. 70.— Busse und den Kosten verurteilt. Das Obergericht Zürich hat am 18. September 1928 dieses Urteil bestätigt, mit dem Beifügen, dass bei Nichterhältlichkeit der Busse binnen drei Monaten an deren Stelle sieben Tage Gefängnis treten würden.

B. — Gegen das Obergerichtsurteil erhebt der Kassationskläger rechtzeitig und formrichtig Kassationsbeschwerde ans Bundesgericht, mit dem Antrag, es sei aufzuheben, weil keine erhebliche Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs vorliege.

Der Kassationshof zieht in Erwägung :

1. — Die nach Art. 67 BStR strafbare Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs besteht in der Herauf-

beschwörung einer dem technischen Bahnbetrieb innewohnenden Gefahr, sei es in der Weise, dass durch Störung des technischen Bahnbetriebes in seinem planmässigen Ablauf dieser selbst und damit indirekt irgendein anderes Rechtsgut gefährdet wird (BGE 54 I S. 52), sei es durch irgendeine Handlung, welche im Zusammenwirken mit dem technischen Bahnbetrieb in seinem planmässigen Ablauf eine Gefahr für transportierte Personen oder Güter oder für das Bahnpersonal oder -Material begründet (BGE 54 I 296). Die eingeklagte Handlung stellt nun zweifellos eine Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs in diesem Sinne dar, und zwar auch, wenn zugegeben werden wollte, dass wirklich nur das Rangiergeleise in Mitleidenschaft gezogen worden sei. Unter dem technischen Bahnbetrieb ist nämlich nicht, wie der Kassationskläger glaubt, bloss der fahrplanmässige Bahnbetrieb, sondern die Gesamtheit der der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs dienenden technischen Vorgänge zu verstehen; und eine Störung des technischen Bahnbetriebes in diesem Sinne liegt vor, sobald eine zum Bestand der immobilen oder mobilen technischen Bahnanlage gehörende Einrichtung durch Beschädigung oder sonstwie in einen ihren Funktionen nicht entsprechenden Zustand versetzt und damit die Möglichkeit begründet ist, dass infolge ihres Versagens im gegebenen Moment ein zum Voraus nicht berechenbarer Schaden entstehe. Zur Bahnanlage gehört aber ausser der Barriere auch der von ihr eingefriedete und bei geschlossener Barriere ausschliesslich Bahnzwecken dienende Raum, gleichgültig, ob die hier durchgehenden Geleise nur dem Transport- oder nur dem Rangierverkehr oder beiden dienen; und wer mit seinem Automobil eine geschlossene Barriere einrennt und in das Bahngebiet eindringt, hat damit zweifelsohne diese Bahnanlagen in einen ihren Funktionen nicht gemässen Zustand versetzt.

2. — Dem Kassationskläger ist es denn auch eigentlich

nur um den Nachweis dafür zu tun, dass diese Betriebsstörung keine *erhebliche* Gefahr, wie sie nach Art. 57 Abs. 2 BStR Voraussetzung der Strafbarkeit einer bloss fahrlässigen Eisenbahngefährdung ist, begründet habe. Allein auch in dieser Beziehung geht die Beschwerde fehl. Ob eine Gefahr erheblich sei, bestimmt sich nicht, wie der Kassationskläger glaubt, nach dem Grad der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintrittes, sondern nach der Grösse des bei voller Gefahrsverwirklichung eintretenden Schadens (BGE 54 I 257 lit. b). Die für die Strafbarkeit erforderliche *Dringlichkeit* der Gefahr dagegen bestimmt sich ohne Rücksicht darauf, ob es sich um eine vorsätzliche oder eine fahrlässige Eisenbahngefährdung handle, nach allgemein strafrechtlichen Grundsätzen, d. h. der nach Art. 67 BStR strafbaren Person werden die durch sie heraufbeschworenen Betriebsgefahren insoweit zugerechnet, als bei deren Verwirklichung der infolgedessen eintretende Schaden nach der Theorie der adäquaten Verursachung als durch die schuldhaftige Handlung verursacht gelten müsste (vgl. BGE 54 I 348 vom 5. November 1928 i. S. Procuratore Pubblico della Giurisdizione Sopracenerina ca. Barchi u. Gen.). Das setzt nach der Praxis nicht voraus, dass die Handlung die alleinige oder die unmittelbare Ursache des Schadens sei. Zur Annahme eines Kausalzusammenhanges gemäss der Theorie der adäquaten Verursachung genügt vielmehr, dass die Handlung notwendige Voraussetzung des Schadenseintritts ist und nach dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge geeignet war, diesen Schaden herbeizuführen (vgl. den cit. BGE i. S. ca. Barchi u. Gen.) — so, dass sein Eintritt oder Nicht-eintritt nur noch von einem Zufall abhing. Dem nach Art. 67 BStR strafrechtlich Verantwortlichen ist deshalb die durch sein schuldhaftes Verhalten begründete Betriebsgefahr in dem Umfang anzurechnen, als ihre Verwirklichung nur noch eine Zufallssache war, auch wenn der Schaden nicht als unmittelbare Folge dieses Verhal-

tens eingetreten wäre und allenfalls noch das — nach den Umständen zu erwartende — Eingreifen einer weiteren Person zur Voraussetzung gehabt hätte.

Vorliegend hing es nun von einem Zufall ab, dass der Kassationskläger, nachdem er die Barriere eingerannt hatte, sein Automobil noch vor und nicht erst auf dem Geleise zum Stehen bringen konnte und dass nicht gerade in diesem Moment der fällige Zug vorüberfuhr und durch Trümmer des von ihm angefahrenen Automobils zum Entgleisen gebracht wurde oder infolge des plötzlichen Abbremsens an Personen und Gütern erheblichen Schaden erlitt. Aber auch wenn man davon ausgeht, dass das Automobil tatsächlich vor den Geleisen stehen geblieben ist, so hätte der Lokomotivführer des möglicherweise eben heranfahrenden Zuges entweder aus gebotener Vorsicht sofort abbremsen müssen oder doch sehr wohl in der Bestürzung zu rasch abbremsen und die damit verbundenen Gefahren auslösen können.

3. — Der objektive Tatbestand der fahrlässigen Eisenbahngefährdung nach Art. 67 Abs. 2 BStR ist somit erfüllt. Dass die Tat fahrlässig begangen worden sei, hat der Kassationskläger, welcher noch bei Tageshelle (18.50 Uhr) bei einem ihm gut bekannten Bahnübergang in die geschlossene Barriere fuhr, nicht wohl zu bestreiten gewagt. Dass die dadurch heraufbeschworene Gefahr keine dringende war, ist von den Vorinstanzen bei der Strafausmessung bereits voll berücksichtigt worden.

48. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 26. November 1928

i. S. Bundesanwaltschaft gegen Hegetschweiler.

Art. 67 BStR: « Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs. »

Der Kassationsbeklagte war mit seinem Motorrad in eine geschlossene Bahubarriere hineingefahren und dabei zu Fall gekommen. Das Motorrad selber fuhr unter der

Barriere durch und blieb vor dem Geleise liegen, wo es noch vor der Durchfahrt des Zuges vom Bahnwärter entfernt werden konnte. Auf Grund dieses Tatbestandes wurde der Kassationsbeklagte wegen Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs dem Strafrichter überwiesen, aber letztinstanzlich am 13. Juli 1928 vom Obergericht Schaffhausen freigesprochen. Der Kassationshof hob dieses Urteil auf, u. a. mit der Begründung:

Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs im Sinne von Art. 57 BStR ist die Heraufbeschwörung einer dem technischen Eisenbahnbetrieb innewohnenden Gefahr, sei es durch eine Handlung, welche im Zusammenwirken mit dem planmässigen Bahnbetrieb eine Gefahr für transportierte Personen oder Güter oder für das Bahnpersonal oder -Material begründet, sei es durch Verursachung oder Heraufbeschwörung einer Betriebsstörung und der mit einer solchen notwendig verbundenen Gefahr. Eine Betriebsstörung liegt dabei vor, wenn eine zur immobilen oder mobilen Bahnanlage gehörende technische Einrichtung beschädigt oder sonstwie ausser Funktion gesetzt oder wenn durch anderweitiges unbefugtes oder pflichtwidriges Eingreifen den auf der Bahnanlage (an oder mit den technischen Bahneinrichtungen) sich abspielenden ineinandergreifenden Vorgängen (dem technischen Bahnbetrieb) ein planwidriger Verlauf gegeben wird. Wegen Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs wird also bestraft, wer schuldhaft eine technische Bahneinrichtung einer Beschädigung oder sonstwie dem Versagen aussetzt oder in anderer Weise die Gefahr eines planwidrigen Ablaufs eines Betriebsvorganges begründet.

Vorliegend bestand nun die Möglichkeit, dass das Motorrad des Kassationsbeklagten, nachdem es einmal die Barriere durchfahren hatte, nicht — wie angenommen — vor, sondern erst auf den Schienen liegen blieb und so durch seine festen Metallbestandteile den gerade daher fahrenden Zug zum Entgleisen brachte (diese