

## B. STRAFRECHT — DROIT PÉNAL

### I. BUNDESSTRAFRECHT

#### CODE PÉNAL FÉDÉRAL

#### 46. Sentenza 5 novembre 1928 della Corte di Cassazione nella causa Ministero pubblico sopracenerino contro Barchi e Consorti.

La teoria della causa adeguata applicata in materia penale. « Messa in pericolo » di una ferrovia; natura del reato. — Una « pericolosità » meramente astratta, non basta: occorre una possibilità concreta, la probabilità non remota dell'evento dannoso. — Art. 67 cap. 2 codice penale federale. Limiti dell'intervento del Tribunale federale nella formazione dello stato di fatto (consid. 1°).

A. — Il 22 ottobre 1926 il treno N° 552 proveniente dal Gottardo, entrato in Castione in orario alle ore 16,14, doveva lasciare sul binario I (cosidetto « Rampa militare ») due carri vuoti. Il capostazione Bernasconi, occupato in quel momento in altri lavori d'ufficio, affidava alle ore 15,40 circa il servizio esterno al commesso di stazione Barchi Giacomo impartendogli le istruzioni necessarie per la manovra: il treno, entrando in stazione pel binario II (Gottardo-Bellinzona) doveva essere condotto, deviando lo scambio 7/8, sul binario I (rampa militare) e, staccati i due carri vuoti, passando sugli scambi in direzione 12/13 *b*, essere rimesso nuovamente sul binario II per proseguire poi verso Bellinzona. Prima che il treno entrasse in stazione, Barchi disponeva gli scambi 7/8 invertendo, nel contempo, correttamente, gli scambi 12/13 *b* ed, erroneamente, anche gli scambi 13 *a*/14, e metteva pertanto in comunicazione il treno col binario

anormale III (direzione Bellinzona-Gottardo). Il semaforo d'uscita Castione-Bellinzona era chiuso. Giunto il treno a Castione, Barchi diede ordine al capotreno Laffranchini, che trovavasi nel bagagliaio, di farlo avanzare passando per gli scambi 7/8 e di staccare i carri vuoti all'altezza della rampa militare sul binario I: e, affinché il treno potesse poi dirigersi direttamente sul binario II, rimetteva al personale della locomotiva il formulario III c. 40 per la modificata uscita dal binario I. Staccati i due carri vuoti su questo binario, la locomotiva venne a fermarsi presso lo scambio 12/13 *b*: ed a questo punto il capotreno Laffranchini dava dalla porta del bagagliaio il segnale di partenza col fischietto ed alzando il braccio (segno di proseguire). Il macchinista Weibel metteva in moto il treno, che si dirigeva per gli scambi 12/13 *b* e 13 *a*/14 verso il binario anormale III. Ma, tosto che la locomotiva ebbe oltrepassato questo ultimo scambio, il treno si fermava repentinamente al segnale d'allarme alle ore 16,18½. Si constatava subito dopo che, nel mentre passavano sugli scambi 13 *a*/14, erano uscite dalle rotaie: la vettura di seconda classe 3754 B 3, poi rovesciatasi sul fianco, e la susseguente vettura di terza classe 9106 C 9, deviata senza rovesciarsi. Sotto la vettura 3754 B 3 giacevano i cadaveri di due signore (Sorelle Gianini di Lugano), ferito gravemente il Sig. Colli e leggermente altri viaggiatori.

Come in seguito ebbe a constatare la perizia von Moos, l'infortunio è da attribuirsi al fatto, che nel momento in cui il treno passava sopra lo scambio 13 *a*/14, la leva di esso, sita nell'edicola centrale alla stazione di Castione, era stata mossa per tentare di rimettere quello scambio in posizione normale.

B. — Chi avesse eseguito quest'intempestiva manovra intese stabilire l'indagine praticata dagli organi ferroviari e, in seguito, l'inchiesta giudiziaria aperta dalle competenti autorità giudiziarie ticinesi per ordine del Dipartimento federale di giustizia.

Con atto di accusa 7 aprile 1928 il commesso di stazione Barchi Giacomo, di Giacomo, il capotreno Laffranchini Andrea, fu Antonio ed il macchinista Weibel Adolfo, di Adolfo, venivano rinviati a giudizio davanti la Corte delle Assise Correzionali del Distretto di Bellinzona per violazione dell'art. 67 cap. 2 del Codice penale federale (messa in pericolo di una ferrovia per negligenza grave) commessa:

a) Dal Barchi, per aver egli messo in deviazione non solo gli scambi 12/13 *b*, ma, erroneamente, anche gli scambi 13 *a*/14 e più tardi, all'edicola centrale, manovrata la leva per impedire l'erronea deviazione del treno verso il binario anormale III ;

b) Dal Laffranchini, per aver agito, anche egli, in modo contrario alla polizia ed alla disciplina, fra altro, dando il segnale della partenza del treno, quantunque gli scambi 13 *a*/14 fossero in deviazione, il semaforo d'uscita (verso Bellinzona) chiuso e non fosse ancora stato dato il comando di partire ;

c) Dal Weibel, per esser partito col treno, benchè lo scambio 13 *a*/14 fosse in deviazione ed il semaforo d'uscita chiuso.

C. — Con sentenza del 23 luglio 1928 la Corte delle Assise Correzionali del Distretto di Bellinzona proscioglieva i tre imputati, mettendo le spese a carico della Cassa federale. Motivi : A stregua della perizia von Moos, tutti gli errori messi a carico degli imputati non sarebbero bastati per causare l'infortunio : il treno sarebbe giunto al completo, senza incidenti, al binario III, « a stazione protetta », e si sarebbe indubbiamente fermato dietro il segnale D ½. L'infortunio venne causato dai tentativi fatti all'edicola centrale per rimettere in posizione normale la leva dello scambio 13 *a*/14. Havvi però un'altra circostanza, senza la quale il deragliamento, nonostante il tentativo di muovere la leva 13 *a*/14, non sarebbe stato possibile. L'apparato 14, accoppiato con lo scambio 13 *a*, è provvisto di un pedale di sicurezza (Fühlschiene), che, al momento critico, era occupato dalle ruote della

locomotiva e dal carro che seguiva. Lo sbarramento di questo pedale avrebbe dovuto impedire l'inversione della leva di scambio. Ciò non è accaduto, detto pedale non essendo stato, al momento critico, nella posizione che doveva avere per funzionare normalmente. È fuori di dubbio che, se il pedale avesse funzionato, l'inversione dello scambio e quindi il deragliamento non avrebbero potuto prodursi. Ne segue che manca il rapporto di causalità tra l'errore iniziale di Barchi (messa in deviazione dello scambio 13 *a*/14), le trasgressioni imputate a Laffranchini e Weibel da una parte, e la catastrofe dall'altra. Invero, l'evento dannoso non sarebbe neppure avvenuto se il Barchi e Consorti non avessero, erroneamente, diretto il treno verso il binario III. Ma, altro è la causalità di ordine logico e fisico, ed altro la causalità nel senso giuridico della parola. Nella prima, si possono chiamare cause tutte quelle forze e condizioni, dal cui concorso l'evento fu prodotto e che si trovavano, rispetto a questo, così strettamente collegate, che tolta una di esse, l'evento non può susseguire. Nell'ordine giuridico invece, trattasi di rintracciare soltanto le cause civilmente o penalmente efficienti. Perchè si avveri la negligenza di cui all'art. 67, cap. 2 CP, occorre la prevedibilità dell'evento, nonchè il nesso causale certo, diretto, tra l'atto incolpato ed il pericolo ferroviario : e la prevedibilità dell'evento è da ricercarsi nella possibilità di prevederlo facendo uso dell'ordinaria diligenza basata sull'esperienza delle cose e della vita. Alla stregua di questi concetti, i fatti anteriori esulano dal nesso causale e solo la manipolazione dello scambio allo scopo di riporlo in istato d'inversione può entrare in linea di conto come causa dell'infortunio. Date le risultanze del dibattimento, sulle quali *soltanto* può assidere il suo convincimento, la Corte non è in istato di dichiarare, che altra persona all'infuori del Barchi non possa aver compiuta all'edicola centrale la manipolazione degli scambi 13 *a* e 14, che fu la causa del deragliamento : in altri termini,

pur non potendosi contestare che a carico del Barchi esistano dubbi ed indizi non irrilevanti, l'accusa non ha raggiunta la piena prova ch'egli sia l'autore del tentativo d'inversione degli scambi. In dubio pro reo. Del resto chiunque ne sia stato l'autore, questo tentativo non avrebbe potuto produrre il deragliamento, se il pedale di sicurezza (Fühlschiene), per la trascurata sua manutenzione non fosse stato inatto a funzionare: circostanza questa che costituisce giuridicamente la vera causa della catastrofe.

Per quanto più specialmente concerne il Laffranchini, la Corte constata che nel giorno dell'infortunio egli fungeva, oltrechè da capotreno, anche da bagagliere. Dalle deposizioni di tre capotreni, in sede di dibattimento, continua la Corte cantonale, emerge che quando deve accudire ad altre mansioni oltre alle proprie, il capotreno è dispensato dall'obbligo di prestar attenzione ai segnali. L'interpretazione contraria dell'art. 46 del Regolamento per la circolazione dei treni, sostenuta dagli organi della Direzione delle ferrovie, appare inconciliabile colla tesi esposta dall'ispettore dell'esercizio nel N°11 del Bollettino delle S.F.F. pag. 172 (Organo ufficiale della Direzione generale) secondo cui l'introduzione della giornata di otto ore avrebbe tratto seco:

« 4. L'esonero del personale del treno dalla sorveglianza » dei segnali di stazione e della linea quando si trova » occupato al controllo dei biglietti ed al servizio dei » bagagli delle scritte. »

D'altra parte è perfettamente attendibile, che Laffranchini poteva credere in buona fede che, staccati i carri vuoti alla rampa militare (binario I), il treno dovesse partire anche a semaforo chiuso. È possibile che l'erronea consegna del bollettino di sortita dal binario I (formulario III c 40, v. sopra, sotto lettera A), abbia potuto produrre nel personale del treno il convincimento che si trattasse del permesso di partire a segnale chiuso. Anche la versione

data dal macchinista Weibel, di aver sempre ritenuto di fare manovra, è resa attendibile dalla constatazione della velocità moderata (23 km. invece di 45 al massimo) colla quale, malgrado il ritardo, il Weibel ha condotto il treno; e dal fatto, accertato in occasione del sopralluogo, che i segnali dati col fischio e la campana non si sentono quando funzionano i compressori.

D. — Per incarico del Ministero pubblico federale, il Procuratore pubblico sopracenerino ha inoltrato il ricorso in cassazione a mente degli art. 160 e segg. OGF. Il ricorrente fa osservare:

La risposta negativa data dalla Corte alla questione, se il Barchi sia l'autore della manovra della leva degli scambi 13 a e 14, è in contraddizione cogli atti. Sta bene che il Barchi, sentito quale imputato nell'udienza della Corte delle Assise del 23 luglio 1928 abbia contestato recisamente essere l'autore della manovra: ma nell'istruzione preliminare, davanti il Giudice istruttore, egli ha dichiarato: « Può darsi che in un momento di orgasmo... » io abbia involontariamente toccata qualche manetta » degli scambi. » In istruttoria Barchi ha dunque ammessa almeno la possibilità di essere stato l'autore della manovra: confessione questa confortata anche da altre dichiarazioni da lui fatte nel corso delle informazioni preliminari e da indizii basati sul costituito di alcuni testi (Pasotti e Bologna), sentiti in istruttoria e davanti la Corte. Il proscioglimento del Barchi è poi indubbiamente fallace in quanto poggia alla circostanza che la rotaia-pedale (Fühlschiene) non ha funzionato. Essa non è prescritta dal regolamento: è solo un mezzo, di assai dubbia efficacia e di funzionamento incerto, onde maggiormente garantire il movimento degli scambi. La negligenza di chi è preposto alla sorveglianza della rotaia-pedale costituirebbe unicamente una colpa concorrente, la quale non esclude, per principio, la colpa di altri agenti. Con sentenza Etter del 10 maggio 1910, il Tribunale federale

ha dichiarato priva di valore l'eccezione che il funzionamento normale degli apparecchi avrebbe resa impossibile la manovra dannosa. Le prescrizioni generali per la manovra degli scambi e dei segnali (del 10 ottobre 1910), art. 4 a, fanno obbligo ad ogni incaricato, di accertarsi, prima di dare il segno di partenza, se lo scambio sia libero e se, deviandolo, non possa sorgere pericolo. Ma quand'anche, per ipotesi, si ritenesse dubbio, come fece la Corte delle Assise, che l'autore della seconda manovra degli scambi 13 a/14 fosse stato il Barchi, non cesserebbe pertanto la di lui responsabilità penale. A lui solo incombeva, nel momento critico, il servizio dell'apparecchio centrale degli scambi e del blocco, cui nessun'altra persona poteva accedere. Alla fine del servizio, Barchi era tenuto, per disposto preciso del regolamento precitato, a chiudere a chiave la leva degli scambi per non lasciarla manomettere da altri. Se egli non ha vigilato l'apparecchio in modo sufficiente si è reso colpevole di negligenza, che imponeva la condanna. A torto pure la Corte ha ammesso che la manovra iniziale del Barchi, riconosciuta erronea, e le ripetute violazioni dei disposti regolamentari commessa dal Laffranchini e dal Weibel, non possano essere considerate come cause o, almeno, concause dell'evento dannoso. Se l'errore iniziale del Barchi (messa in deviazione dello scambio 13 a/14) non fosse stato commesso, se l'uscita del treno non fosse avvenuta a semaforo chiuso e prima del segnale di partenza (errori imputabili al Laffranchini e al Weibel), il tentativo intempestivo di correzione dello scambio 13 a/14 sarebbe stato superfluo e non sarebbe avvenuto. Da questo concatenamento immediato dei fatti risulta il rapporto causale tra le irregolarità succitate e l'evento dannoso. Ma la punibilità degli accusati emerge, ad ogni modo, dalla circostanza, che, anche facendo astrazione dalla catastrofe avvenuta, essi hanno anche altrimenti « messo in pericolo » la ferrovia. Convogliando, per negligenza grave, il treno sul binario III (destinato ai treni ascen-

denti Bellinzona-Gottardo), l'hanno esposto ad una collisione con altro treno lungo il percorso o nella stazione di Bellinzona. Doveva giungere a S. Paolo alle ore 16,20, il treno N° 8571 ed era nella stazione di Bellinzona, pronto per partire, alle ore 16,30, il treno N° 2565. Si è a torto, che partendo da una nozione erronea del reato di cui all'art. 67 CPF, la Corte cantonale non ha esaminato e deciso se a Laffranchini ed a Weibel possano addebitarsi le negligenze e violazioni di disposti regolamentari di cui all'atto di accusa. Il ricorso conchiude per la cassazione della sentenza querelata ed il rinvio della causa alla Corte delle Assise Correzionali del Distretto di Bellinzona per nuovo giudizio.

*E.* — Con risposte del 25 settembre e 3 ottobre 1928, Barchi, Laffranchini e Weibel, hanno proposto il rigetto del ricorso ; spese e ripetibili a carico della parte ricorrente. Dei motivi da essi adottati si dirà, per quanto occorra, nelle seguenti considerazioni.

#### *Considerando in diritto :*

1. — Chiedesi anzitutto, se sia ammissibile l'eccezione sollevata dalla parte ricorrente, essere inconciliabile cogli atti la constatazione del giudizio querelato, che Barchi, per insufficienza di prove, non possa essere considerato come l'autore della manovra eseguita all'apparecchio centrale e diretta a rimettere nella direzione iniziale la leva dello scambio 13 a/14.

L'art. 163 OGF dispone che la domanda di cassazione può essere fondata « unicamente » sulla violazione di prescrizione di diritto federale : donde parrebbe dover risultare che il rimedio di cassazione, com'esso è disciplinato dagli art. 160 e segg. OGF, non può riferirsi che a questioni di puro diritto, il giudizio su quelle di fatto essendo invece compito esclusivo, incensurabile ed insindacabile del giudice cantonale. La questione è vessata. Fu risolta in modo non sempre costante dalla giurisprudenza del Tribunale federale (cfr. ad es. RU 32 I p. 681 consid. 6 in fine ; ibidem p. 693 consid. 3 ; p. 701 consid. 1 in fine

e 2 ; meno positive le sentenze RU 32 I p. 554 consid. 5 e 34 I p. 792 consid. 3 *b-c*).

Nel caso in esame la controversia può tuttavia restare insoluta, poichè, dati i principi della procedura penale ticinese (applicabili nella fattispecie, art. 166 OGF) e le circostanze della specie, la prova dell'eccezione in discorso non fu raggiunta e, si può aggiungere, non poteva riuscire. Nella procedura penale ticinese è sancito il principio del procedimento orale. La Corte delle Assise decide secondo il libero suo convincimento e solo in base alle risultanze del pubblico dibattimento (art. 213 C.P.P.T.). La procedura ticinese propugna il principio orale fino nelle sue conseguenze più remote : le emergenze dalle indagini preliminari e dall'istruttoria stessa non entrano in linea di conto : le deposizioni ivi fatte da testi e parti non possono neppure essere lette in sede di dibattimento (art. 201 *ibidem*). Una sentenza che traesse le prove, non dal dibattimento, ma dalle emergenze dell'istruttoria, andrebbe soggetta a cassazione per violazione di formalità essenziali della procedura (art. 234 *ibidem*). D'altro canto, davanti le Assise, le risposte dell'accusato e le deposizioni dei periti e dei testimoni non sono verbalizzate (art. 209).

Nel caso in esame, la parte ricorrente ha tentato di dimostrare l'inammissibilità della constatazione in discorso mettendo a raffronto le contestazioni del Barchi davanti le Assise con le ammissioni e deposizioni fatte da lui e da due testi (Passotti e Bologna) in sede d'istruzione preliminare. Ma il tentativo era destinato all'insuccesso. Per la Corte delle Assise quelle ammissioni e testimonianze desunte dall'istruttoria non entravano, anzi non *potevano* entrare in linea di conto, mentre quelle fatte in sede di dibattimento sono difficilmente accertabili con precisione per mancanza di verbale. L'attendibilità di una confessione, la credibilità dei testi, il senso delle loro deposizioni, ecc., e, entro questi limiti, la formazione stessa dello stato di fatto, dipendono,

nella procedura prettamente orale, dal criterio, anzi dal sentimento dei giudici e dal loro libero ed incontrollabile apprezzamento del risultato del dibattimento. Si tratterebbe dunque, nella fattispecie, anzichè di evidente discrepanza tra lo stato di fatto e le emergenze dell'incarto, piuttosto dell'ammissibilità e valutazione delle prove esperite durante il dibattimento orale : di questioni d'indole prettamente procedurale e che soggiacciono al libero e sovrano apprezzamento del giudice cantonale almeno ogni qualvolta, come nel caso in esame, la sua decisione non risulti inconciliabile con norme di leggi federali (RU 34 I p. 792 consid. 3 *b, e c*).

2. — Per constatazione insindacabile dell'istanza cantonale il Barchi non può quindi essere ritenuto autore del tentativo di raddrizzamento dello scambio 13 *a/14*. D'altra parte, per altro accertamento di fatto, pure inoppugnabile, occorre ammettere che quel tentativo fu la causa della catastrofe. In base a queste constatazioni non appare errata la tesi sostenuta dall'istanza cantonale, che manchi il nesso causale tra la posizione anormale di quello scambio 13 *a/14* (dovuto all'opera iniziale del Barchi), il transito del treno sullo scambio suddetto, e, in parte, sul binario III (errori questi che sarebbero imputabili anche a Laffranchini e Weibel), da un canto, e l'evento dannoso dall'altro : e questa conclusione rende superflua l'indagine della questione, lungamente dibattuta dalle parti nei loro allegati, quale influenza il cattivo stato di funzionamento del pedale di sicurezza (Fühlschiene) abbia potuto esercitare sul concatenamento causale. In materia del rapporto della causalità o delle cause efficienti, il Tribunale federale ha, in materia civile, accolto con giurisprudenza ormai costante, la teoria della causa adeguata secondo cui possono essere considerati quale causa giuridicamente rilevante di un evento solo i fatti che, secondo la comune esperienza, erano idonei a produrlo (RU 38 II 254 e segg. ; 41 II 94 ; 42 II 365 e 660 ; 48 II 150 e segg. e 477 ; 49 II 262 e segg.). Non v'ha motivo

per prescindere da questa teoria in materia penale (cfr. CLERIC, Leitfaden der strafrechtlichen Rechtsprechung des Bundesgerichtes, p. 48; HAFTER, Lehrbuch der schweiz. Strafrechte p. 72 e segg.): teoria che circoscrive in modo ragionevole la responsabilità sia civile che penale dell'agente il quale è esonerato da quegli eventi, più o meno remoti, che hanno bensì potuto contribuire all'avverarsi del risultato finale, ma che erano imprevedibili. L'errore iniziale commesso dal Barchi deviando lo scambio 13 a/14 fu indubbiamente il motivo per cui un terzo, onde impedire che il treno passasse sul binario III, tentasse di raddrizzare la leva: ma non meno evidente si è che la possibilità che alcuno intervenisse con questa manovra intempestiva e pericolosa precisamente nel momento in cui il treno passava sullo scambio, era lontana da ogni probabilità e da ogni prevedibilità. Il colpevole intervento del terzo ha mutato il corso degli avvenimenti dovuti agli errori degli accusati e loro imputati secondo l'ordine prevedibile delle cose: in altri termini, quell'intervento ha interrotto il nesso causale, il quale non esiste, in modo giuridicamente efficiente, che tra il tentativo di ripristinare lo stato dello scambio — il cui autore è rimasto sconosciuto — ed il deragliamento.

3. — In secondo luogo la parte ricorrente intende dedurre la responsabilità penale del Barchi dal fatto che al momento critico a lui solo incombeva la sorveglianza dell'edicola centrale, dalla quale fu fatta la falsa manovra: essergli quindi imputabile a colpa se, avendo per negligenza mancato a quest'obbligo, altri hanno potuto aver adito all'apparecchio e mettere in movimento la leva di scambio.

A ragione il Barchi obietta in contrario che questa violazione dell'obbligo di sorvegliare l'apparecchio non può essere invocata in sede federale non essendo stata oggetto di accusa e quindi neanche materia d'istruzione e di giudizio in sede cantonale.

4. — Resta da esaminare se la Corte cantonale non sia incorsa in violazione dell'art. 67 cap. 2 del CPF limitando l'indagine sulla responsabilità penale degli accusati nel deragliamento *avvenuto*, senza considerare che i fatti loro imputati costituivano una grave « messa in pericolo » della ferrovia. Questo « pericolo », assevera la parte ricorrente, è evidente ove si consideri che, sul binario III, verso il quale il treno N° 552 era stato convogliato dalla falsa manovra iniziale e venne causalmente fermato dal deragliamento all'ore 16,18, dovevano transitare due treni: l'uno di partenza da S. Paolo alle 16,20 e l'altro da Bellinzona alle 16,20.

Contro quest'argomento, gli accusati adducono anzitutto un'eccezione d'ordine: esso costituirebbe un ampliamento illecito dell'atto di accusa, il quale ha loro fatto carico di una sola « messa in pericolo »: quella che si è poi avverata nel deragliamento.

L'eccezione è infondata. Vero si è che l'atto di accusa espone partitamente il modo in cui il deragliamento avvenne ed i suoi effetti, imputando l'uno e gli altri a colpa degli accusati. Ma occorre rilevare che, se a prescindere dalla catastrofe realmente avvenuta, i singoli atti imputati a Barchi e Consorti bastano per costituire gli estremi del reato di « messa in pericolo », questo reato è implicitamente inchiuso nell'accusa, la quale invoca, in modo generico, l'applicazione dell'art. 67 CPF. Tale fu anche il modo di vedere della Corte, la quale, seppure succintamente, ha trattato la causa anche sotto l'aspetto della « messa in pericolo » della ferrovia asserendo (pag. 11 cap. 1, in fine): « Conseguenze dalle conclusioni peritali il diritto nella Corte di ritenere che » l'errore commesso da Barchi colla manovra iniziale » dello scambio 13 a/14, così come tutti e singoli gli » addebiti mossi a Laffranchini e Weibel debbano » ritenersi inidonei a turbare l'esercizio ferroviario ed » estranei alla causa che questo turbamento ha prodotto. »

Argomentando in siffatto modo, la Corte delle Assise

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-