

werden. Trotzdem aber wäre das freisprechende Urteil des kantonalen Richters nicht zu beanstanden, sofern, wie dieser weiterhin noch ausgeführt und angenommen hat, ein als subjektives Erfordernis jener strafbaren Handlungen notwendiges Verschulden des Kassationsbeklagten nicht vorliegen sollte. Es ist daher in Anwendung des Art. 171 Abs. 2 OG auch noch auf eine Überprüfung dieser von den Kassationsklägern nicht ausdrücklich zur Diskussion verstellten Rechtsfrage einzutreten. Nun scheint die Vorinstanz von der zutreffenden rechtlichen Voraussetzung auszugehen, daß als relevantes Verschulden des Täters bei den Bahnpolizeiübertretungen schon bloße Fahrlässigkeit, als neben dem rechtswidrigen Vorsatz mildere Schuldform, genüge (vergl. hiezu US 31 I Nr. 116 Erw. 7 S. 700). Und ferner hat sie in nicht anfechtbarer Weise tatsächlich festgestellt, daß der Kassationsbeklagte bisher seit mehr als 30 Jahren unbeanstandet die fraglichen Barrieren „in zusammenhängenden Arbeitszeiten“ jeweils erst nach Beendigung der Durchfahrten geschlossen habe. Diese Feststellung gründet sich zwar lediglich auf die eigenen Behauptungen des Kassationsbeklagten, da die zu deren Bekräftigung erst im Kassationsverfahren beigebrachten Zeugnisse prozessualisch nicht mehr berücksichtigt werden können; es stehen diesen Behauptungen jedoch anderweitige Erhebungen nicht entgegen, so daß von einer aktenwidrigen Beweismündigung, gegen welche allein, feststehender Praxis gemäß, der Kassationshof einzuschreiten berechtigt wäre, nicht gesprochen werden kann. Dagegen muß die rechtliche Schlussfolgerung des kantonalen Richters aus dem so festgestellten Tatbestande, daß der Kassationsbeklagte danach in guten Treuen habe annehmen dürfen, sein Verhalten genüge den bahnpolizeilichen Vorschriften, und daß ihm deshalb kein Verschulden zur Last falle, als irrtümlich bezeichnet werden. Denn das Handeln „in guten Treuen“ schließt wohl den rechtswidrigen Vorsatz, nicht aber unbedingt auch die bloße Fahrlässigkeit aus. Es geht jedoch aus der einschlägigen Erwägung des kantonalen Urteils immerhin nicht klar hervor, ob die Vorinstanz diesen Umstand übersehen hat, oder ob sie von einem unrichtigen Verschuldensbegriffe ausgegangen ist. Deshalb empfiehlt es sich, ihr, da sie zum Erlasse eines neuen Urteils schon wegen der irrtümlichen Auslegung von Art. 3 Abs. 2 des Bahnpolizeigesetzes, nach Maßgabe der Erw. 4 oben, verpflichtet

ist, dabei auch eine nochmalige Beurteilung der Verschuldensfrage, unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen, offen zu lassen. In diesem Sinne ist ihr Urteil in Anwendung des Art. 172 OG aufzuheben.

Demnach hat der Kassationshof
erkannt:

In Gutheißung der Kassationsbeschwerde wird das Urteil des Bezirksgerichts Entlebuch vom 1. Juli 1908 aufgehoben und die Sache zu neuer Entscheidung nach Maßgabe der vorstehenden Motive an das kantonale Gericht zurückgewiesen.

III. Polizeiliche Massregeln gegen Viehseuchen. *Mesures de police à prendre contre les épizooties.*

29. Urteil vom 23. März 1909 in Sachen Schweizerische Bundesbahnen gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Solothurn.

Bloss sukzessives Inkrafttreten der vom schweizerischen Landwirtschaftsdepartement erlassenen Vorschriften betr. Reinigung und Desinfektion der zum Viehtransport benützten Wagen und Schiffe, wenigstens was die Erstellung der hiezu erforderlichen festen Anlagen und Einrichtungen betrifft. — Zulässigkeit einer Bestrafung der Schweizerischen Bundesbahnen wegen Uebertretung einer Norm des eidgenössischen Strafrechts?

A. Durch Urteil vom 15. Januar 1909 hat das Obergericht des Kantons Solothurn die Schweizerischen Bundesbahnen der Übertretung des Art. 3 litt. d der vom schweizerischen Landwirtschaftsdepartement am 22. März 1907 mit Genehmigung des Bundesrates erlassenen „Vorschriften betreffend die Reinigung, Waschung und Desinfektion der zum Viehtransport verwendeten Eisenbahnwagen und Schiffe“ schuldig erklärt und sie deshalb in Anwendung des Art. 7 der gleichen Vorschriften verurteilt:

a) zu einer Geldbuße von 50 Fr.,

b) zur Tragung der ergangenen Untersuchungskosten mit einer Gerichtsgebühr von 20 Fr.

B. Gegen dieses Urteil haben die Schweizerischen Bundesbahnen rechtzeitig und in richtiger Form die Kassationsbeschwerde an den Kassationshof des Bundesgerichts ergriffen und beantragt, es sei das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zu neuer Behandlung an das solothurnische Obergericht zurückzuweisen.

C. Die Staatsanwaltschaft des Kantons Solothurn hat, unter Zustimmung des Obergerichts, auf Abweisung der Kassationsbeschwerde angetragen.

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

1. Art. 74 der bundesrätlichen Vollziehungsverordnung vom 14. Oktober 1887 zu den Bundesgesetzen über polizeiliche Massregeln gegen Viehseuchen vom 8. Februar 1872, 19. Juli 1873 und 1. Juli 1886 bestimmt: „Das schweizerische Landwirtschaftsdepartement wird mit Bezug auf das behufs Reinigung und Desinfektion der zum Viehtransport benutzten Wagen und Schiffe einzuschlagende Verfahren und die dabei zu verwendenden Substanzen die ihm notwendig erscheinenden Vorschriften erlassen.“

Gemäß dieser Bestimmung erließ das schweizerische Landwirtschaftsdepartement am 22. März 1907, mit Genehmigung des Bundesrates vom gleichen Tage, „Vorschriften betreffend die Reinigung, Waschung und Desinfektion der zum Viehtransport verwendeten Eisenbahnwagen und Schiffe“, aus welchen hervorzuhelien ist:

„Art. 3. Nachdem das Vieh den Wagen verlassen hat, ist der letztere nach der Reinigungsstelle zu verbringen und dort zu reinigen, zu waschen und zu desinfizieren.“

„a) Die Reinigung besteht in der Beseitigung der Streue, Exkremente und anderer Abfälle, die in eine in der Nähe des Geleises liegende gedeckte Grube zu werfen sind. Diese Grube... soll aus zwei wasserdichten Abteilungen bestehen...“

„b) Die Waschung muß unmittelbar der Reinigung folgen und mittelst Hydranten oder Pumpe durch Druckwasser ausgeführt werden....“

„c) Die Desinfektion ist mittelst 50 % Kresol enthalten-

„dem Kresapol, letzteres zu 3 % in warmem Wasser gelöst, vorzunehmen....“

„d) Der für das Waschen und die Desinfektion der Wagen bestimmte Platz ist mit wasserdichter Unterlage (Steinplattenbelag, Pflasterung usw.) zu versehen und so einzurichten, daß das verunreinigte Wasser auf eine Weise abgeleitet wird, die alle Sicherheit gegen die Verbreitung des Ansteckungstoffes bietet.“

„Art. 4. Die Eisenbahnverwaltungen haben alljährlich im Monat Januar dem Eisenbahndepartement die Stationen zu bezeichnen, die im Laufe des Jahres nach Maßgabe der obigen Vorschriften für die Desinfektion der Wagen eingerichtet werden.“

„Art. 5. Die kantonalen Behörden kontrollieren die Vollziehung der vorliegenden Vorschriften, soweit sie sich auf die Reinigung, Waschung und Desinfektion beziehen; sie beauftragen ihre Sanitäts- und Polizeiorgane, deren genaue Anwendung auf allen innerhalb der Kantons Grenzen liegenden Transportanstalten zu überwachen. — Den kantonalen Behörden wird ein besonderes Formular eingehändigt, nach welchem ihre Organe Rapport zu erstatten haben über die Resultate der Inspektionen und über alles was auf die Waschung, Reinigung und Desinfektion der Wagen, Quais, Rampen, Schiffe usw. Bezug hat....“

„Art. 7. Gehörig konstatierte Widerhandlungen sind durch die Richter des Ortes der Übertretung nach Maßgabe der Art. 36 und 37 des Bundesgesetzes vom 8. Februar 1872 und Art. 2 des Bundesgesetzes vom 19. Juli 1873 zu bestrafen....“

„Art. 8. Diese Vorschriften treten am 1. Juni 1907 in Kraft.“

Mit Kreisschreiben vom 21. Mai 1907 teilte sodann das schweizerische Landwirtschaftsdepartement den Kantonsregierungen unter Übermittlung der „Vorschriften“ vom 22. März 1907 u. a. mit: „... Leider können die „Vorschriften“... nicht sofort in ihrem ganzen Umfange auf allen Bahnhöfen ausgeführt werden. Der Bundesrat hat deshalb, indem er das Inkrafttreten des Erlasses auf den 1. Juni 1907 festsetzte, das unterzeichnete Landwirtschaftsdepartement mit der „„zufälligen““ Anord-

„nung der Vollziehung der Vorschriften beauftragt. Wir kommen „diesem Auftrage nach, indem wir Sie einladen, dafür zu sorgen, „daß vorab die Bahnstationen Ihres Kantons, auf denen ausländisches Vieh ein- und ausgeladen wird, mit den von den „„Vorschriften““ verlangten Einrichtungen versehen werden, und „zwar ist in erster Linie für das Waschen der Viehwagen und „Rampen Wasser unter natürlichem oder künstlichem Druck (Feuer- „spritze), dann sind Pulverisatoren (kräftige Nebensprizen) zur „Verteilung des vorgeschriebenen Desinfektionsmittels (Kresapol) „zu verlangen. Bis die in Art. 3 litt. a geforderten Dünger- „gruben, sowie die im gleichen Artikel litt. d verlangten wasser- „dichten Unterlagen für die Wagenreinigung erstellt sind, ist der „aus den Wagen und von den Rampen herstammende Dünger „und Unrat, sowie der Boden, auf den er gefallen, ebenso die „Fußbekleidung der mit der Reinigung beauftragten Arbeiter mit „dem vorgeschriebenen Desinfektionsmittel zu desinfizieren. . . . „Ungehorsame und renitente Bahnverwaltungen wollen Sie un- „nachlässig dem zuständigen Richter überweisen. . . .“

Ferner gab das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 4. Juni 1907 der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, als Präsidialverwaltung des Verbandes Schweizerischer Eisenbahnen, über den Vollzug der fraglichen „Vorschriften“ die Auskunft: das schweizerische Landwirtschafts- departement habe ihm am 1. Juni 1907 hierüber unter Berufung auf sein Kreisschreiben vom 21. Mai 1907 mitgeteilt, daß es sich nicht darum handle, „alle Forderungen der Vorschriften auf „allen Bahnstationen schon am 1. Juni 1907 zu erfüllen, sondern vorab nur das dringendste und das, was sofort durchgeführt „werden kann.“

Mit Beschluß vom 8. Juni 1907 bezeichnete der Regierungsrat des Kantons Solothurn als Stationen im Kanton, auf welchen den „Vorschriften“ vom 22. März 1907 nach Weisung des Kreisschreibens des schweizerischen Landwirtschaftsdepartements vom 21. Mai 1907 in erster Linie Nachachtung zu verschaffen sei, u. a. Neu-Solothurn. Am 3. November 1908 nun nahm der mit der Aufsicht dieser Station betraute Tierarzt zu Handen des kantonalen Departements der Landwirtschaft ein „Strafproto-

koll“ mit folgendem Tatbestande auf: „Die Einrichtung der „Wagenwäscherei Neu-Solothurn, wo laut Verfügung der Schweizerischen Bundesbahnen noch die gebrauchten Viehwagen der „umliegenden kleinern Stationen zur Reinigung dirigiert werden, „ist vollständig ungenügend, unrationell, ja geradezu standalös. „Es besteht nur eine kurze Schale zu beiden Seiten des Geleises, „so daß, wenn mehrere Wagen zu reinigen sind, die Abwässer „nicht abfließen können, sondern vermischt mit den Excrementen „das umliegende Terrain in beträchtlichem Umfange durchtränken „und zum Sumpfe verwandeln, ja über die öffentliche Straße „fließen. Es ist klar, daß dieser oft fürchterliche Morast viel eher „der Weiterverbreitung jeglicher Infektionskrankheit dient, als „deren Verhütung.“ Auf Grund dieses Strafprotokolls wies der Regierungsrat des Kantons Solothurn mit Beschluß vom 17. November 1908 die solothurnische Staatsanwaltschaft an, gegen die Schweizerischen Bundesbahnen Strafflage wegen Übertretung der mehrerwähnten bundesrätlichen Vorschriften zu erheben. Diese Strafanzeige führte zu dem in Fakt. A oben angegebenen verurteilenden Erkenntnis des solothurnischen Obergerichts, welches den Entscheid der ersten Instanz, des Amtsgerichts Bucheggberg-Kriegstetten, bestätigte.

2. Die Schweizerischen Bundesbahnen bringen zur Begründung ihrer Kassationsbeschwerde drei verschiedene Argumente vor: Einmal falle ihnen eine strafbare Zuwiderhandlung gegen die vom kantonalen Richter angezogene Vorschrift überhaupt nicht zur Last. Die im Bahnhof Neu-Solothurn vorhandene Wascheinrichtung entspreche allerdings dieser Vorschrift nicht ganz, da sie statt der dort verlangten wasserdichten Unterlage bloß zwei schmale Schalen in einer Länge von 12,6 Meter zu beiden Seiten des Geleises besitze; die vorschriftsgemäße Umgestaltung der Einrichtung sei in Verbindung mit dem Bahnhofumbau projektiert. Allein für die Einführung der vorgeschriebenen Wascheinrichtungen sei eben keine einheitlich bestimmte Frist gesetzt, insbesondere gelte hierfür nicht das Datum des allgemeinen Inkrafttretens der „Vorschriften“ vom 22. März 1907, sondern sie habe gemäß Art. 4 dieser Vorschriften und der zugehörigen Erläuterung im Kreisschreiben des schweizerischen Landwirtschaftsdepartements vom

21. Mai 1907 nur „*sufzessive*“ zu erfolgen. Danach könnte in der gegebenen Verzögerung der Anlage jener Einrichtung auf dem Bahnhof Neu-Solothurn ein strafbares Verhalten der Bahnverwaltung nur erblickt werden, wenn diese dabei einer besondern Weisung der zuständigen Aufsichtsbehörde, den Bahnhof Neu-Solothurn unverzüglich oder innert bestimmter Frist mit der vorschriftsgemäßen Einrichtung zu versehen, zuwidergehandelt hätte, was jedoch, mangels einer derartigen Weisung, nicht der Fall sei. Sodann stände eine Strafverfolgung wegen der fraglichen Zuwiderhandlung jedenfalls nicht den hier beteiligten kantonalen Behörden zu; denn deren Aufsichtsrecht sei in Art. 5 der „*Vorschriften*“ ausdrücklich beschränkt auf die Kontrolle des Vollzugs der vorschriftsgemäßen „*Reinigung, Waschung und Desinfektion*“, d. h. der in Art. 3 litt. a-c vorgeschriebenen Arbeiten, erstrecke sich also nicht auf den Zustand der hierzu erforderlichen festen Anlagen und Einrichtungen, mit denen sich speziell Art. 3 litt. d (neben der Vorschrift der litt. a über die Anlage der Düngergruben) befaßt. Endlich könnten unter keinen Umständen die „*Schweizerischen Bundesbahnen*“ als solche wegen Zuwiderhandlung gegen die in Rede stehenden Vorschriften bestraft werden, da sie feststehendermaßen mit dem „*Bunde*“, der diese Vorschriften erlassen habe, rechtlich identisch seien, sodaß ihre Bestrafung eine vernünftigerweise undenkbare Bestrafung des Bundes durch sich selbst darstellen würde. Verantwortlich und strafbar seien vielmehr nur ihre fehlbaren Beamten. (Zu vergl. über die analogen Verhältnisse bezüglich des sogen. Ruhetagsgesetzes: stenographisches Bulletin der Bundesversammlung, 1902, Votum Scherb, S. 530).

3. Wenn Art. 4 der in Rede stehenden „*Vorschriften*“ vom 22. März 1907 bestimmt, die Eisenbahnverwaltungen hätten alljährlich im Monat Januar dem schweizerischen Eisenbahndepartement die Stationen zu bezeichnen, die im Laufe des Jahres vorschriftsgemäß für die Desinfektion der Wagen eingerichtet würden, so geht schon daraus deutlich hervor, daß die Bestimmung des Art. 8 der „*Vorschriften*“, welche deren Inkrafttreten allgemein auf den 1. Juni 1907 festsetzt, auf die Erstellung der vorgeschriebenen Reinigungs- und Desinfektionsanlagen nicht Bezug

haben kann. Die Bahnverwaltungen wollten danach unzweifelhaft nicht verpflichtet werden, auch diese vorschriftsgemäßen Anlagen überall schon auf den 1. Juni 1907 zu erstellen; vielmehr sieht der erwähnte Wortlaut des Art. 4 (verbo: „*alljährlich*“) offenbar eine Verteilung der betreffenden Arbeiten auf mehrere Jahre vor. Diese Auffassung über den Vollzug der „*Vorschriften*“ vom 22. März 1907 wird denn auch direkt bestätigt durch den Inhalt des Kreisschreibens des schweizerischen Landwirtschaftsdepartements an die Kantonsregierungen vom 21. Mai 1907, sowie durch die Äußerung des gleichen Departements gegenüber dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement, laut dessen Mitteilung an die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen vom 4. Juni 1907. In diesen beiden Aktenstücken wird ausdrücklich anerkannt, daß die fraglichen „*Vorschriften*“ nach der Willensmeinung des Bundesrates, mit dessen Genehmigung das Landwirtschaftsdepartement sie erlassen hat, hinsichtlich der erforderlichen Reinigungs- und Desinfektionsanlagen — insbesondere der hier in Frage kommenden Wascheinrichtung, nach Vorschrift des Art. 3 litt. d — nicht, wie bezüglich der Reinigungs- und Desinfektionsarbeiten, allgemein schon auf den Termin des 1. Juni 1907, sondern nur „*sufzessive*“, unter Berücksichtigung der örtlich verschiedenen Verhältnisse, vollzogen werden sollen. Hieraus aber folgt, daß die bisherige Unterlassung der Erstellung jener Einrichtung auf einer bestimmten Station der betreffenden Bahnverwaltung in der Tat nicht ohne weiteres als strafbare Zuwiderhandlung gegen die einschlägige Vorschrift vom 22. März 1907 angerechnet werden kann. Von einer solchen Zuwiderhandlung könnte danach vielmehr nur die Rede sein, wenn die Bahnverwaltung selbst die Erstellung der Einrichtung auf jener Station nach Maßgabe des Art. 4 der „*Vorschriften*“ zugesichert hätte, oder zu solcher Erstellung von der zuständigen Aufsichtsbehörde wegen des dringenden Bedürfnisses der betreffenden Station speziell aufgefordert worden wäre und dann dieser eigenen Zusicherung oder der besonderen Aufforderung der Aufsichtsbehörde nicht nachgelebt haben sollte. Für die Station Neu-Solothurn der Schweizerischen Bundesbahnen trifft jedoch, soviel die Akten erkennen lassen, keine dieser Voraussetzungen zu. Folglich kann die

angefochtene Bestrafung der Kassationskläger schon aus diesem ersten Grunde, wegen mangelnden Nachweises des vom kantonalen Richter angenommenen Straftatbestandes, nicht zu Recht bestehen. Deshalb braucht auf eine Erörterung der von den Kassationsklägern weiterhin noch vorgebrachten Kassationsgründe nicht eingetreten zu werden. Insbesondere mag die Frage ausdrücklich dahingestellt bleiben, ob eine Bestrafung der „Schweizerischen Bundesbahnen“ als solcher wegen Übertretung der fraglichen „Vorschriften“ gemäß dem Standpunkte der Kassationsbeschwerde rechtlich unstatthaft wäre.

Demnach hat der Kassationshof
erkannt:

In Gutheißung der Kassationsbeschwerde wird das Urteil des solothurnischen Obergerichts vom 15. Januar 1909 aufgehoben und die Sache zu neuer Entscheidung nach Maßgabe der vorstehenden Motive an die kantonale Instanz zurückgewiesen.

IV. Organisation der Bundesrechtspflege.

Organisation judiciaire fédérale.

Vergl. Nr. 27 Erw. 1—4.

C. ENTSCHEIDUNGEN DER SCHULDBETREIBUNGS- UND KONKURSKAMMER

ARRÊTS DE LA CHAMBRE DES POURSUITES ET DES FAILLITES

—♦—♦—♦—

30. *Entscheid vom 21. Januar 1909 in Sachen*
Müller und Merkantil- Kunst- und Buchdruckerei Zürich.

Liegenschaftssteigerung im Konkurs. Haftung für Sachmängel.
Art. 143 SchKG: Kompetenz der Betreibungsbehörden, zu entscheiden, ob die Zahlung rechtzeitig erfolgt und ob der Zahlungsverzug berechtigt sei. **Legitimation** des für den Ausfall Haftenden zur Anfechtung der Bedingungen der neuen Steigerung.

A. Am 4. Mai 1908 brachte das Konkursamt Schwamendingen im Konkurs der „Allgemeinen Druckerei A.-G.“ eine Liegenschaft mit Wohnhaus und verschiedenen Zubehörten an die zweite Steigerung. Die Steigerungsbedingungen bestimmten u. a., daß jede Nachwächrschaft wegheben werde und daß der Käufer am Fertigstellungstage die Kaufsumme, soweit sie die anzudeckende Hypothek von 95,000 Fr. mit Stückzins vom 1. Oktober 1907 bis 1. Mai 1908 (2493 Fr. 75 Cts.) übersteige, bar zu bezahlen habe (wobei in jedem Falle die Konkurskosten und ein gesetzliches Pfandrecht ersten Ranges für 132 Fr. zu decken seien). Die Liegenschaft wurde dem Rekurrenten, Direktor Fritz Müller in Kloten, für eine zu bildende Genossenschaft, die Mer-