

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **39/40 (1902)**

Heft 15

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

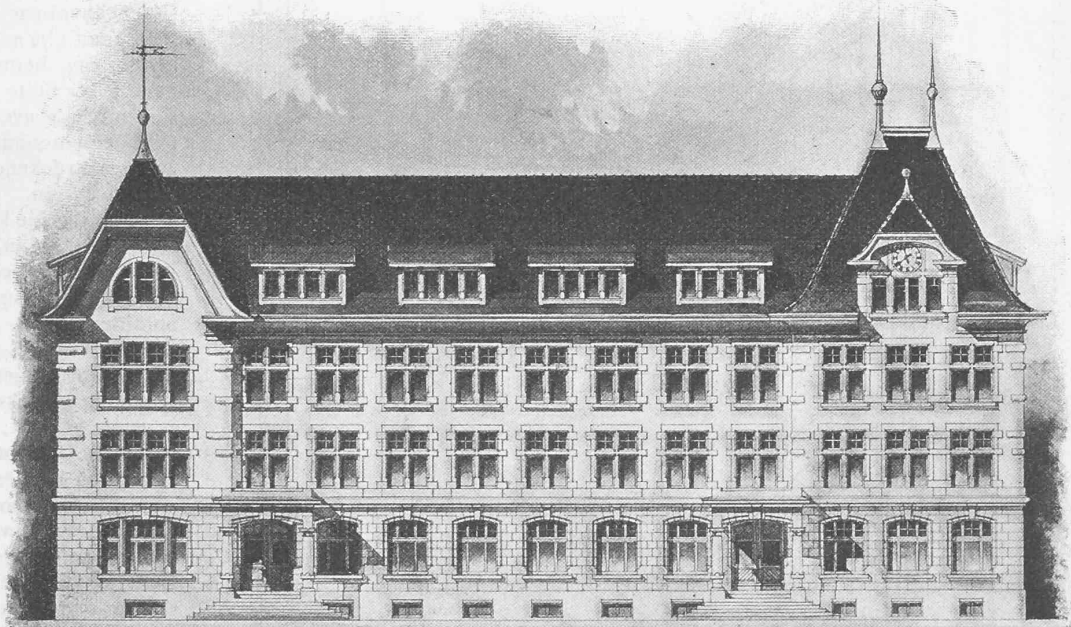
Der Wettbewerb für ein Schulhaus mit Turnhalle in Sursee.¹⁾

I.

Der von der Stadtgemeinde Sursee eröffnete Wettbewerb hat für die Gemeinde einen sehr befriedigenden Verlauf genommen, da sich unter den 60 eingereichten

Wettbewerb für ein Schulhaus mit Turnhalle in Sursee.

II. Preis. Motto: Schulknabe (gez.). — Verfasser: *Werner Lehmann*, Architekt in Genf.



Ansicht der Südfassade. — Masstab 1 : 300.

Entwürfen eine Anzahl für die vorliegenden örtlichen Verhältnisse sehr günstiger Lösungen befand. Wir werden das preisrichterliche Gutachten nach Erhalt wie üblich veröffentlichen. Indem wir bezüglich der Beurteilung der Entwürfe auf dasselbe verweisen, beginnen wir heute mit der Darstellung der preisgekrönten Arbeiten und bringen auf Seite 162 und 163 Lageplan, Ansichten und Grundrisse des mit dem höchsten der zuerkannten Preise bedachten Entwurfes mit dem Motto: Schulknabe (gez.), von Architekt Werner Lehmann in Genf.

Zur Einweihung des eidgenössischen Parlaments-Gebäudes in Bern.

(Mit einer Tafel.)

III.

In der heutigen und den vorhergehenden Nummern haben wir unseren Lesern eine Reihe von Darstellungen des Innern und Aeusseren sowie auch die endgültigen Hauptgrundrisse des nunmehr vollendeten Baues vorgelegt. Die dieser Nummer beigegebene Tafel zeigt die Mittelansicht des Kuppelraumes. Sie ist nach einer photographischen Aufnahme hergestellt, in der die Rütli-Gruppe im Hintergrunde nach einer dem Entwurfe des Bildhauers H. Baldin angepassten Skizze eingefügt wurde.

Wir behalten uns übrigens vor, später auf den bildnerischen Schmuck und die Ausstattung des Inneren zurückzukommen, und hoffen dann auch Abbildungen einzelner Zimmer veröffentlichen zu können.

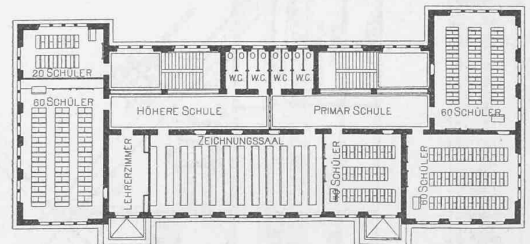
¹⁾ Bd. XXXVIII S. 283, Bd. XXXIX S. 134 und 146.

Das obergerichtliche Urteil betreffend den Eisenbahnunfall im Bahnhof Aarau vom 4. Juni 1899.

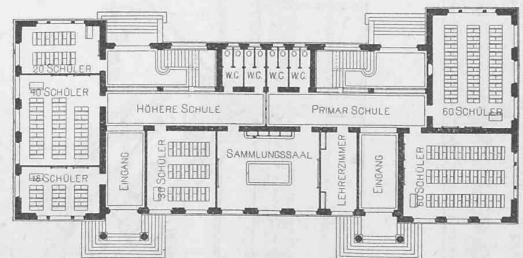
Ueber das Gutachten der Experten, die vom Gerichte zur Untersuchung der Ursachen des Eisenbahnunfalls in Aarau vom 4. Juni 1899 bestellt waren, sowie über die von

denselben vorgenommenen Versuchsfahrten ist in B. XXXVI Nr. 23, 24 und 25 vom Dezember 1900 einlässlich berichtet worden.

Das Bezirksgericht Aarau hat am 30. März 1901 sein Urteil gefällt; gegen dasselbe haben sowohl der Beklagte,



Grundriss vom I. Stock. — Masstab 1 : 600.



Grundriss vom Erdgeschoss. — Masstab 1 : 600.

Lokomotivführer Metzger, wie auch die Staatsanwaltschaft Berufung eingelegt, sodass der Fall zur endgültigen Erledigung vor das Obergericht des Kantons Aargau gelangte. Dieses hat nun am 25. Januar 1902 gesprochen und das

erstinstanzliche Urteil nicht nur bestätigt, sondern die darin dem Beklagten, ausser der ausgestandenen Untersuchungshaft, einer Geldbusse und den Gerichtskosten auferlegte Gefangenschaft von drei Wochen auf vier Monate erhöht.

Die Begründung des obergerichtlichen Urteils bietet auch für Fachleute manches Interesse, weshalb wir aus derselben das Wesentliche hier mitteilen mit Weglassung der Erwägungen formaler Natur.

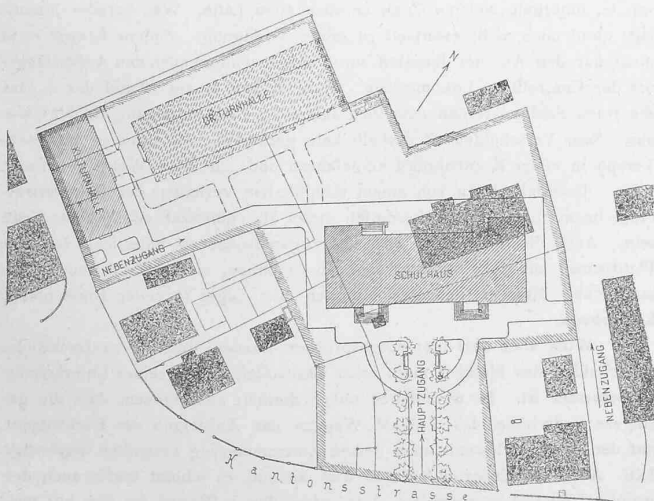
Das erstinstanzliche Urteil lautete:

„In dieser Strafsache hat das Bezirksgericht Aarau am 30. März 1901 erkannt:

1. Der Beanzeigte Heinrich Metzger, Schlosser, gewesener Maschinenführer von und in Wiedikon wird, unter Annahme weitgehender Milderungsgründe, schuldig erklärt, infolge fahrlässiger Nichterfüllung der ihm obliegenden Dienstpflicht eine erhebliche Gefährdung und Beschädigung des Nachtschnellzuges Nr. 26 vom 4. Juni 1899 herbeigeführt zu haben (Art. 67b des Bundesgesetzes über das Bundesstrafrecht der schweizerischen Eidgenossenschaft, d. d. 4. Februar 1853), was den Tod von zwei, ferner schwere und leichte Verletzungen von acht Personen, sowie einen Materialschaden von etwa 25—30 000 Fr. verursachte.

2. Derselbe wird dafür verurteilt:

- Zur ausgestandenen Untersuchungshaft;
- Zu weitem drei Wochen Gefangenschaft;
- Zu einer Geldbusse von 100 Fr., eventuell, im Falle Nichtbezahlens, zu fernern 20 Tagen Gefangenschaft;
- Zur Bezahlung einer auf 100 Fr. festgesetzten Spruchgebühr, sowie zur Tragung der sämtlichen Kosten der Untersuchung und des gerichtlichen Verfahrens, diejenigen der amtlichen Expertise inbegriffen.



Lageplan. — Masstab 1 : 1500.

3. Mit ihren Schadensersatzansprüchen werden die Parteien auf den Civilweg verwiesen.“

Das Obergericht gründet seinen Spruch u. a. auf folgende Erwägungen, die wir — obschon sie manches enthalten, das wir in unserer Berichterstattung über das Experten-Gutachten bereits mitgeteilt haben — unverkürzt wiedergeben, da sie zeigen, wie durch die gründliche, unparteiische Arbeit

der Experten die Klarstellung des wahren Sachverhaltes möglich geworden ist.

Diese Erwägungen des Obergerichtes lauten:

«2. Die Hauptfrage, welches die Ursachen des Zusammenstosses des Zuges Nr. 26 vom 4. Juni 1899 mit den jenseits des Schulhausüberganges bereitgestellten Centralbahn-Lokomotiven gewesen seien, ist wenn nicht ausschliesslich, so doch in der Hauptsache technischer Natur. Das Bezirksgericht hat denn auch Veranlassung genommen zur Beantwortung einer Reihe bestimmt formulierter Fragen zwei technisch gebildete Experten

beizuziehen. Ihre Antworten auf diese Fragen sollen, sofern sie für die heutige Entscheidung von Bedeutung sind, späterhin gewürdigt werden. Mit vollem Recht haben aber die Experten ihre Aufgabe weiter aufgefasst und sich im Schlusswort ihres ausführlich motivierten Gutachtens darüber ausgesprochen, welches die Ursache des Unfalles vom 4. Juni 1899 gewesen sei. Die bezüglichen Ausführungen auf Seite 26 bis 28 des Gutachtens kommen zu folgendem Schlusse:

«Die unmittelbare Ursache des Ueberfahrens des Bahnhofes Aarau durch den Nordostbahn-Schnellzug Nr. 26 am 4. Juni 1899 liegt darin, dass Lokomotivführer Metzger den Dampf viel zu spät abstellte und infolgedessen auch die ihm zur Verfügung stehenden Bremsmittel zu spät zur Anwendung brachte, um seinen Zug rechtzeitig, d. h. vor dem Aufstellungsort der beiden Centralbahn-Lokomotiven anhalten zu können.»

Wenn dieser Schluss der Experten richtig ist und weiterhin dargethan werden kann, dass Metzger nicht etwa durch Mängel der maschinellen Einrichtung oder durch äussere, seine Willens- und Handlungsfreiheit beeinträchtigende

Einflüsse verhindert wurde, rechtzeitig den Dampf abzustellen und rechtzeitig die ihm zur Verfügung stehenden Bremsmittel anzuwenden, so ist damit der Beweis erbracht, dass Metzger den Zusammenstoss direkt verursacht hat und zwar in fahrlässiger Weise durch Nichterfüllung einer ihm obliegenden Dienstpflicht. Denn es ist nicht zu bestreiten, dass das rechtzeitige und richtige Anhalten des Zuges vor dem Aufnahmegebäude der Station Aarau zu den ordentlichen Dienstfunktionen des Lokomotivführers Metzger gehört hat.

Der Beklagte bemängelt nun aber die Begutachtung durch die Experten Weyermann und Keller im allgemeinen und die Resultate, sowie die darauf basierenden Schlüsse im speziellen. Der Richter, welcher im Strafprozesse an ein Expertengutachten nicht gebunden ist, sondern dasselbe nach freiem Ermessen auf die Bildung seiner Ueberzeugung einwirken lassen kann, hat sich deshalb darüber schlüssig zu machen, ob er den Erwägungen der Experten folgen will oder nicht, eventuell ob er weitere Experten zuziehen will, wie dies vom Beklagten in Beziehung auf verschiedene von den bisherigen Experten berührte Punkte verlangt wird. Was nun zunächst die Persönlichkeiten der Experten anbetrifft, so wird deren Befähigung zur Begutachtung der ausschlaggebenden Fragen vom Beklagten mit Unrecht bemängelt. Gewiss sind beide vermöge ihrer theoretischen Kenntnisse und ihrer praktischen Erfahrung auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebswesens in hervorragender Weise befähigt ein Urteil über die Ursachen dieses Eisenbahnunfalles abzugeben. Und dass sie das sind, haben sie gerade durch die Art und Weise, wie sie das durch die amtliche Untersuchung gewonnene Material gewürdigt und durch die angeordneten Probefahrten sich weiteres, vergleichendes Material geschaffen haben, zur Evidenz bewiesen. Was speziell dieses letztere anbetrifft, so darf hier hervorgehoben werden, dass die Experten mit grosser Umsicht vorgegangen sind, indem sie sich die Diagramme des Zuges 26 vom 20. Mai bis 20. Juni zusammenstellten, besonders aber, indem sie Probefahrten veranstalteten, um die Einwirkung verschiedener Fahrgeschwindigkeiten und verschiedener Bremsarten, Bremsmöglichkeiten und Bremszeiten auf das Anhalten eines nach Art des verunglückten komponierten Zuges festzustellen. Sie haben dadurch ein auf völlig objektiver Grundlage ruhendes Beweismaterial geschaffen, das zwingende Schlüsse gestattet, welche im folgenden noch nähere Würdigung finden sollen.