

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 5/6 (1885)  
**Heft:** 12

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Nach Schluss der Sitzung begab man sich in den nebenliegenden, festlich geschmückten Saal, wo ein Gabelfrühstück eingenommen wurde. Nachher: Gemeinsamer Besuch der Sehenswürdigkeiten der Stadt, unter welchen das von Prof. Recordon erbaute neue Bundesgerichtshaus und die nach den Entwürfen von Viollet-Le-Duc restaurierte Kathedrale am meisten Besucher fanden. Bei diesem Anlasse wollen wir nicht unerwähnt lassen, dass die Section Waadt eine hübsche Festschrift in Octavo mit einem trefflichen Lichtdruck des Bundesgerichtsgebäudes und mehreren autographirten Tafeln zur Vertheilung gebracht hat, auf welche wir gelegentlich zurückzukommen hoffen; auch die Festkarte war geschmackvoll und practisch ausgeführt, mit einem hübschen Planchen von Lausanne auf der Rückseite.

Am Abend trafen sich die Festgäste in der Abbaye de l'Arc zu einer, von der Association amicale des anciens élèves de l'école technique veranstalteten, gemüthlichen Zusammenkunft mit Musik, bei welcher dem gespendeten, vortrefflichen Ehrenwein alle Ehre angethan wurde.

Nach einem alten, beim schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein eingebürgerten Brauch folgt auf die Arbeit des ersten Tages das Vergnügen und die Erholung des zweiten. Am Morgen des Samstags führte ein decorirter Extradampfer die Mitglieder an die jenseitigen Gestade des Genfersee's, nach Evian und Bouveret. Langsam bewegte sich das Schiff dem Ufer entlang, so dass die interessanten Bauten der von der Paris-Mittelmeer-Bahn ausgeführten, bald vollendeten Eisenbahn bequem in Augenschein genommen werden konnten. Das Tags zuvor zweifelhaft gewesene Wetter hatte sich entschieden zum Besseren gewendet. Als, beim Einfluss der Rhone, die Wolken sich zertheilten und die zackigen, eisbedeckten Spitzen der Dent du Midi im Sonnenlicht glänzten, da war Alles voller Begeisterung über das prachtvolle Panorama, das sich dem Auge darbot. Der Dampfer wendete sich dann wieder dem nördlichen Seeufer zu, fuhr hart am pittoresken Schloss Chillon vorbei und hielt bei Vernex, wo man ausstieg, um den bei Les Planches vor etwa zwei Jahren erbauten Kursaal zu erreichen. Der sehr zweckmässig erbaute Kursaal ist von schönen Anlagen, die sich bis zum See erstrecken, umgeben. Im Parkett des eleganten Theatersaales waren die Tische zum Gabelfrühstück gedeckt, zu welchem der Gemeinderath von Montreux den Ehrenwein gespendet hatte. Nachher Fahrt, oder besser Aufstieg auf der kühnen, von Oberingenieur Niclaus Riggenbach, einem Ehrenmitgliede des Vereins, erbauten Seilbahn nach Glion, dem Waadtländer Rigi. Da hinreichend Zeit vorhanden war, so machten Viele, neben der Fahrt nach Glion auch noch dem Schloss Chillon einen Besuch, während Andere sich mit Gewissenhaftigkeit und Ausdauer fachwissenschaftlichen Studien über die Bauart und Einrichtung der Keller in Montreux hingaben. Bald war die Stunde des Aufbruches da; der Dampfer führte die Gäste über Vivis nach Ouchy, jedoch nicht in einer Tour; der Stadtrath von Vivis hatte es sich nämlich nicht nehmen lassen die Mitglieder des Vereins in gastfreundlicher Weise zu empfangen und ihnen aus seinen Kellern einen Ehrentränk darzubieten. — Mit dem nach 8 Uhr Abends im Hôtel Beau-Rivage zu Ouchy stattgehabten Bankett fand die trefflich organisirte, interessante und genussreiche 31. Jahresversammlung des Vereins ihren Abschluss.

IV.

### Miscellanea.

**Ueber das Eisenbahnwesen in England.** (Schluss des Artikels in Nr. 4.) Die Wartesäle sind ärmlicher und kleiner als in Deutschland und werden sehr wenig benutzt, da die Abreisenden sich sofort auf die sehr geräumigen Perrons begeben. Restaurationen sind auf kleineren Stationen selten vorhanden, nur in London etwas zahlreicher; desgleichen beschränkt man die Zahl der Dienstwohnungen innerhalb des Empfangs-

gebäudes auf das geringste Mass. Dagegen bilden die höheren Stockwerke des Gebäudes sehr häufig ein Hotel.

Hässlich und störend ist die Bedeckung aller dem Publicum sichtbaren Wandflächen der Stationen durch Placate; die Verpachtung der Wandflächen für diesen Zweck bringt aber den Bahngesellschaften sehr viel Geld ein.

Ueber die englischen Güterstationen herrschen in Deutschland vielfach abweichende Meinungen. Bei ihrer Beurtheilung ist zu bedenken, dass die englischen Verkehrscentren: London, Liverpool und Manchester etc. nicht weit von einander entfernt sind, wodurch die Güter nicht wie bei uns während des ganzen Tages, sondern grösstentheils in bedeutenden Mengen während weniger Stunden ankommen, bezw. abgehen.

Bei den Güterschuppen, auch den kleineren, zieht man es vor, das Ladegleis zum Schutz von Waaren und Leuten in den gedeckten Raum zu legen. In kleineren Schuppen pflegt man oft den Ladeperron hufeisenförmig zu gestalten, so dass das Frachtfuhrwerk vom Perron umgeben wird. Zum Laden dient selbst bei kleinen Schuppen oft ein Krahn, der in einfachster Weise construirt und so eingerichtet ist, dass man dreierlei Umsetzungsverhältnisse nach Belieben anwenden kann, was zu erheblichen Zeitersparnissen führt. Bei grösseren Schuppen gewinnt man dadurch an Längen-Entwicklung der Ladeperrons, dass man einen Kopfperron mit zahlreichen Zungenperrons anordnet. Zwischen je zwei Zungenperrons liegen zwei Gleise, welche mittels Drehscheiben mit einem gemeinschaftlichen, rechtwinklig zu ihnen geführten Hauptladegleis oder auch einem Gleispaar verbunden sind. Ueber die Mitte des Kopfperrons eines solchen Güterschuppens in London setzte die London- und Northwestern-Eisenbahn als Bureau einen Fachwerkbau mit Glaswänden auf Eisensäulen, von dem aus man den ganzen Schuppen überblicken kann und zu dem eine eiserne Wendeltreppe den Zutritt ermöglicht. Die für die einzelnen Bestimmungsstationen erforderlichen Verzeichnisse der Güter gehen mit den Courierzügen voraus, so dass die Bestimmungsorte im vorhinein für die Entladung und Abfuhr Sorge tragen können.

Die An- und Abfuhr der Güter erfolgt nach Angabe verschiedener Berichterstatter angeblich obligatorisch durch die allein hierzu berechnigte Bahn. Dies ist indess ein Irrthum. Thatsächlich haben die Bahnen nach dem Gesetze kein derartiges Recht. Die Bahnen setzen deswegen meistens das Rollgeld so niedrig, dass kein Privatfuhrwerk concurriren kann und entschädigen sich durch den Bahntarif. Das Rollfuhrwerk halten sie selbst oder sie schliessen mit einem Unternehmer ab. Der Umfang des Rollgeschäftes ist ein sehr bedeutender; so benötigte die South-Eastern-Eisenbahn — als der Vortragende seine Daten schöpfte — 400, die Great-Northern 1100 Pferde zur Güter-Ab- und Zufuhr in London allein.

**Felssturz in Linthal.** In der Nacht vom 4./5. September, früh um halb 3 Uhr, erfolgte am „Kilchenstock“ in Linthal ein Felssturz. In der Höhe von ca. 1300 m brach mit einem gewaltigen Krach eine Felsmasse von über 1000 m<sup>3</sup> los und fuhr abwärts in den Zug der sog. „Gehrenuns“. Die Hauptmasse blieb dort liegen, auf dem Schutte früherer Abstürze (1866 und 1869). Diesem Hauptsturze folgten von Zeit zu Zeit kleinere und es mag die ganze abgelöste Masse wol einige tausend m<sup>3</sup> betragen. Gewaltige Blöcke flogen einzeln in riesigen Sätzen bis in die Wiesen und die Nähe der menschlichen Wohnungen hinunter. Der Schaden ist einstweilen nicht beträchtlich. Zusammengeschlagen wurden namentlich die ausgeführten Verbauungen und ein Stück jungen Waldes. Bedeutender dürfte der Schaden noch werden durch die grosse Anhäufung losen Schuttes, der bei starken Regengüssen als Rufe gelegentlich auch zu Thal fahren wird.

Eine Gefahr grösserer Nachstürze ist wol nicht vorhanden. Die Ablösung ist eine oberflächliche und die Schichtenlagerung nicht derart, dass ein eigentlicher Bergsturz entstehen könnte. Das Gestein, eocener Schiefer, ist allerdings nicht sehr solid und zeigt die demselben in diesen Gebieten eigenthümliche verworrene und verquetschte Schichtung. Immerhin wäre eine genaue Untersuchung der Abbruchstelle und ihrer Umgebung angezeigt.

Eigenthümlich ist, dass auch dieser Felssturz im September erfolgte. Es scheint, dass anhaltende Trockenheit die Felsen mehr und tiefer hinein lockert als der Frost, und dass die allenfalls vorhandene Erde alle ihre Bindekraft verliert. Die grosse und rasche Durchweichung der Regengüsse der 2. Hälfte August bewirkt dann die gänzliche Ablösung.

F. Becker.

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.