

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik =
Revue technique suisse des mensurations et améliorations foncières

Herausgeber: Schweizerischer Geometerverein = Association suisse des géomètres

Band: 27 (1929)

Heft: 10

Artikel: Geometer und Auto

Autor: Fricker

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-191443>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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

ment noch kein kulturtechnisches Bureau bestand, wodurch die Projekte meist nur auf ihre finanzielle Seite untersucht wurden. Außerdem wurden die kulturtechnischen Arbeiten im Kanton nebenamtlich vom Kantonsingenieur erledigt.

Da im Kanton Schwyz ausgesprochene Einzelhofsiedelung vorherrscht mit gut arrondierten Heimwesen, wird die Güterzusammenlegung nicht in Frage kommen. Ausgedehnte Ländereien im Tal und auf den Alpen sind zudem Allmendbesitz der jahrhundertealten Korporationen und Genoßsamen.

Ehe die Motion Baumberger zu einer positiven Aktion geführt hat, bewirkte das bloße Reden und Schreiben über die Hilfe für die Gebirgsbevölkerung eine große Zunahme der Projekte in den Berg- und Alpgebieten. Von den in diesem Jahre bis jetzt angemeldeten 54 Projekten beziehen sich allein zwei Drittel auf Verbesserungen auf Berggütern und Alpen. Hier hat man noch sehr oft gegen veraltete Vorurteile anzukämpfen, über die Art und Weise der Düngerverwertung, über Dimensionierung von Jauchegruben, Größenverhältnissen bei den Stallbauten, Anordnung von Fenstern und Lüftungsanlagen etc.

Damit meine verehrten Herren, habe ich Ihnen einen Ueberblick über das Meliorationswesen im Kanton Schwyz gegeben. Ich resümiere kurz:

Aus bescheidenen Krediten wurden von 1890—1912 für total Fr. 1,131,000.— Meliorationsunternehmen durchgeführt. Ein neuer Impuls kam durch das neue schweizerische Zivilgesetzbuch und das kantonale Güterstraßengesetz von 1912. Bis Ende 1928 beträgt der Gesamtkostenaufwand ca. 4 Millionen Franken.

Heute stehen wir im ersten Jahr einer weiteren Entwicklung auf Grund des neuen kantonalen Gesetzes über die Verabfolgung von Staatsbeiträgen an Bodenverbesserungen und Güterstraßen. Ich bin überzeugt, daß wir schon in den nächsten 10 Jahren für weitere 4 Millionen Franken kulturtechnische Werke geschaffen haben werden, zu Nutz und Frommen des Urstandes Schwyz und seiner bodenständigen Bevölkerung.

Geometer und Auto.

Derjenige Teil des städtischen Wirtschaftslebens, welcher sich im Freien abspielt, kann wohl fast am besten von einem Geometer beobachtet werden. Täglich treten ihm Erscheinungen entgegen, die zum Vergleich mit dem Leben früherer Jahrzehnte anregen. Dabei sind es hauptsächlich zwei Momente, welche sich besonders stark geändert haben, nämlich: Der zunehmende Straßenverkehr, sowie dessen Raschheit und die Arbeitstätigkeit auf den Baustellen. Auf letzteren hat, ähnlich wie in der Fabrik, die Maschine eine Menge Menschen verdrängt. Beton und Pflaster werden nicht mehr von Hand angemacht. Diese Arbeit

besorgt rascher und besser die durch Benzin- oder Elektromotor in Bewegung gesetzte Betonmaschine. Wo einst sechs Mann vollauf beschäftigt waren, steht heute einer. Verschwunden ist auf der Baustelle aber auch der uns Sekundarschülern gut bekannte Pflasterbube, jener schwarzäugige Altersgenosse aus dem Süden, welcher den ganzen Sommer durch täglich seine 9—10 Stunden der schweren Pflicht oblag, den Maurern das nötige Steinbindemittel zuzutragen. An Stelle dieser jungen und der erwachsenen Baulastträger besorgt jetzt ebenfalls ein eiserner Riese, der Aufzugskran, die beschwerliche Arbeit. Derselbe ist so montiert, daß er längs der ganzen Baustelle fahren und mit seinem langen Auslegearm den Bau auch in der Breite bestreichen kann. Dadurch ist es wiederum einem einzigen Manne möglich, durch die Bedienung einer Maschine alle nötigen Lasten zu heben und rasch zu verteilen. Ähnliches sehen wir übrigens beim Aushub der Fundamente, beim Wegtransport der Erde und bei der Zufuhr von Baumaterialien. Statt des zweispännigen Pferdefuhrwerkes, das insbesondere an der Berghalde mit Mühe seine 6—7 Fuhren machte, arbeitet heute der Lastwagen. Ganze Haufen werden auf einmal aufgeführt und durch Kippen der Ladebrücke in einem Minutenbruchteil abgeladen. Ein Hornsignal, der Motor springt an und in einer halben Stunde schon trifft die zweite Last vom Güterbahnhof auf dem Zürichberg ein. Zu all dieser zielbewußten Raschheit im heutigen Betrieb ist noch zu erwähnen, daß die Bautätigkeit, welche vor dem Aufkommen des Motorwagens sich möglichst an die unteren Stadtpartien hielt und nur da weiter ausgriff, wo günstige Terrainverhältnisse einen guten Fuhrverkehr gestatteten, heute keine Hemmnisse mehr kennt. Fast unheimlich rasch verschluckt das wachsende Häusermeer die noch vor wenigen Jahren vorhandenen Grünflächen. Keine Straße ist zu steil und die Distanzen vom Zentrum zur Peripherie reduzieren sich im Zeichen des Autos von 10 auf 1. Solch eingreifende Aenderungen auf dem Gebiete des Bauwesens werfen naturgemäß ihre Schatten auch auf diejenigen Verwaltungsgebiete einer Stadt, welche direkt damit in Verbindung stehen, wie z. B. das Vermessungsamt Zürich. Der rege Grundstücksverkehr ruft vermehrten Grenzänderungen und zudem gehört die Angabe sämtlicher Baufluchten und Höhen für neu zu erstellende Gebäude in dessen Pflichtenkreis. Der Weg vom Amtssitz zur Arbeitsstelle wird aber durch das Wachstum der Stadt von Jahr zu Jahr länger und das Tempo des zweirädrigen Handwagens läßt sich nicht beschleunigen. Zumal, wenn die Hänge des Zürichberges zu überwinden sind, geht verhältnismäßig viel Zeit und Kraft verloren, welche der eigentlichen Arbeit zugute kämen. In richtiger Erkenntnis der Dinge stellte daher die Geschäftsleitung des Vermessungsamtes Zürich auch das Auto in den Dienst des Vermessungswesens. Der Wagen wird heute in erster Linie in denjenigen Stadtteilen verwendet, wo große Steigungen und Distanzen zu überwinden sind, so daß der Geschirtransport auf ein Minimum reduziert wird. In zweiter Linie aber auch für Geschäfte, welche von verhältnismäßig kurzer Dauer sind, denn es hätte keinen

Sinn, ein Auto tage- oder wochenlang unbenützt stehen zu lassen. In einem Betriebe, wie ihn unser Vermessungsamt aufweist, ist es aber nicht schwer, die Arbeitsverteilung so zu gestalten, daß das Verhältnis, Weg zu Arbeit, ein vernünftiges wird, vorausgesetzt: „Man hat die Mittel“, wie Wilhelm Busch irgendwo sagt. Die bis jetzt gemachten Erfahrungen haben die Anschaffung eines Wagens vollauf gerechtfertigt und es darf wohl angenommen werden, daß auch andere Städte- oder Kantonsverwaltungen gelegentlich dazu kommen werden, ein Auto in ihrem Vermessungsdienste zu benützen. Wir gestatten uns daher, weiteren Kreisen unseren Wagen in Wort und Bild vorzustellen.

Derselbe gehört zur leichten Kategorie und ist mit einer Spezialkarosserie versehen. Der äußere Anstrich ist nicht etwa, wie beim Tram, in Weiß und Blau, sondern in echt Feldgrau gehalten, ähnlich dem darin enthaltenen Instrument von Kern. Auf dem Dache sind Lager zur Aufnahme der Latten und Jalons angebracht, und damit in der Bevölkerung ja kein Zweifel aufkomme, wem der Wagen gehöre, steht hinten mit großen Lettern geschrieben: *Vermessungsamt der Stadt Zürich*. Im Vorderteil des Wagens sind drei Sitze angebracht, einer für den Chauffeurmeßgehilfen, einer für den „gewöhnlichen“ Gehilfen und einer für den Geometer. Im übrigen Teil der Karosserie ist alles das zweckmäßig untergebracht, was für jeden Fall nötig ist: Instrument, Stativ, 3 Böckli, Schaufel, Pickel, Schlägel, Pfähle etc. etc. Wenn dringend, können auch einige Marksteine transportiert werden.

Außer der großen Raschheit, deren Nutzen sich leicht in Zahlen ausdrücken ließe, hat der Wagen aber für Gehilfen und Geometer noch andere Vorteile. Erstere müssen sich, besonders bei Schneefall und steilem Terrain, nicht mehr mit Geschirrtransport abmühen, daß sie schwitzend auf der Arbeitsstelle ankommen, wo sie sich, besonders in offenen Neubauten, mit Sicherheit eine Erkältung zuziehen, und der Geometer ist oft froh, wenn er bei schlechtem Wetter einen Platz hat, der ihm gestattet Zeichnungen zu machen oder Aktenstücke durchzusehen, ohne daß dieselben Schaden nehmen. Es ist also nicht besonders schwer, die guten Dienste, welche ein richtig gebautes Auto zu leisten imstande ist, nachzuweisen. Vielleicht verschwindet auch bei uns der Handwagen einmal ganz, holt doch in Zürich selbst der Abdecker seine toten Katzen per Motorwagen ab.

Interessant ist es übrigens zu beobachten, daß bereits eine Anzahl Privatgeometer die Verwendungsmöglichkeit dieses raschen Verkehrsmittels im „Vermessungsdienste“ ebenfalls erkannt haben. Mit gemischten Gefühlen bemerkt der arme Beamtengeometer jeweils an Berufsversammlungen, wie der vor dem Wirtshaus stehende Wagenpark von Jahr zu Jahr größer und auch vornehmer wird. Was würde unser alter Geometerpapa Stambach wohl sagen, wenn er sähe wie sein ehemaliger Schüler X oder Y, stolz, gleich einem Stadtrat, im achtzylindrigen Packard angefahren käme? Gewiß hätte er seine Freude daran, denn der gute Mann hatte, trotz seiner hohen Jahre, einen sichern Blick für Realitäten.

Fricker.