

Zeitschrift: Zeitschrift des Vereins Schweizerischer Konkordatsgeometer [ev. = Journal de la Société suisse des géomètres concordataires]
Herausgeber: Verein Schweizerischer Konkordatsgeometer = Association suisse des géomètres concordataires
Band: 3 (1905)
Heft: 12

Artikel: Bahn-Kataster
Autor: Schwarzenbach, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-178695>

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: 13.03.2025

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

greifbares Resultat zu Tage fördern; durch die dem ersten folgenden Sprecher wird die Erkenntnis geklärt und erweitert. Je größer aber die Anzahl der Sprecher, um so geringfügiger wird in absteigender Linie das Neue sein, das der Einzelne dem Ganzen zuzufügen imstande ist, um so mehr verflacht sich die Diskussion, bis man endlich bei einem nörgelnden, empfindlichen Kongresse angelangt ist, wenn es dem Vorsitzenden nicht gelingt, die Erörterungen abubrechen, wenn der Kern der Sache klargelegt ist.

So gedenke ich es auch zu halten, wenn ein Diskussionsthema sich zu sehr ins Breite oder gar ins Persönliche zu verlieren droht, und erkläre deshalb Schluß der Debatte über die Rechenmaschine.
St.

Bahn-Kataster.

Herr M. Ehrensberger veranlaßt uns durch seine Arbeit in Nr. 9 dieser Zeitschrift

„Eine Spezialität im Katasterwesen“ zu der heutigen Ein-sendung; denn es liegt eine gewisse Aufmunterung an seine Kollegen in einigen Stellen fragl. Artikels.

Es ist richtig, daß man den Bahnkataster als eine Spezialität im Katasterwesen hinstellen kann, vorausgesetzt, daß man als weitere Spezialitäten daneben etwa Waldvermessungen, Städtevermessungen, Feldbereinigungen usw. verstehen will. — Herr Ehrensberger scheint darauf abzuzielen, daß zwischen Gemeindekataster und Bahnkataster ein besserer Zusammenhang im Sinne vereinfachter Aufnahmen und einheitlicherer Darstellung im Plane Platz greifen möchte. Diese Anregung verdient volle Anerkennung, sie ist eine sehr zeitgemäße und es wäre jedenfalls eine recht dankbare Aufgabe des Vereins schweizerischer Konkordatsgeometer, diese Anregung weiter zu behandeln und zu einem Ziele zu führen.

Im einzelnen möchten wir uns erlauben, noch folgende Bemerkungen anzubringen:

Es ist, Seite 100, von zwei Hauptverwendungen des Bahnkatasters die Rede, welche unter *a)* und *b)* näher bezeichnet sind. Die unter *a)* gebrauchte Ausdrucksweise scheint uns eine etwas gesuchte und komplizierte und wir glauben, die vielen Worte decken sich klipp und klar mit dem einfachen Begriff „Kataster“ oder hier speziell „Bahnkataster“.

Wir finden zwar, daß die Unterscheidung von Bahnkataster und Bahnbetriebsplan wohl existiert, aber nicht eine Eigentümlichkeit dieser Katasterspezialität bedeute und bei den Aufnahmen eine besondere Behandlung bedinge; denn die Katastervermessungen im allgemeinen dienen doch allüberall nicht nur reinen Katasterzwecken, sondern immer auch allen möglichen andern Dingen, insbesondere Bauzwecken, als Grundlage. Wenn dann für diese weitem Zwecke eine andere Darstellungsweise in den Plänen Platz greift, so ist das Sache der jeweiligen Spezialisierung, die auch überall in Städten und Ortschaften mit städtischen Verhältnissen vorkommt, also dem Bahnkataster nicht besonders eigen ist.

Nicht recht begreifen wir den Verfasser des Artikels mit seiner Erklärung im dritten Absatz Seite 10Q daß seine Betrachtungen auf rein städtische Verhältnisse nicht Bezug haben sollen. Wenn wir Vereinheitlichung anstreben, sollen wir doch nicht gleich das Wichtigste davon ausschließen! Ich finde durchaus nicht, daß hier eine Ausnahmestellung infolge der bei Stadtvermessungen anzuwendenden grössern Maßstäbe gerechtfertigt sei, im Gegenteil: Da, wo Parzellierungsgrad und Bodenwert bei Privatgrundstücken einen grössern Maßstab der Aufnahme bedingen, da wird das gleiche auch für zwischenliegendes Bahngebiet gesagt werden müssen; es hindert dies die Bahn ja keineswegs, daneben einen kleinern, durchgehenden Maßstab als Reproduktion anzuwenden, was ja die Stadt für ihre verschiedenen Spezialzwecke auch tun wird. Also auch hierin erblicken wir keinen Grund zu besonderer Behandlung bei Städten.

Herr Ehrensberger wirft mit Recht die Frage auf: Soll das neue Vermessungswerk (offenbar neuer Bahnkataster) amtliche Glaubwürdigkeit erlangen oder nicht? — Eigentlich sollte das keine Frage sein und unsere Bahnen angehalten werden können, ihren Kataster auf Grundlage der Instruktion für Geometer in Konkordatskantonen durchzuführen, verifizieren und von den zuständigen Kantonalbehörden genau wie Gemeindevermessungen, Feldbereinigungen, Perimetervermessungen usw. gutheißen, resp. gerichtlich anloben zu lassen.

Nicht ganz gleicher Ansicht mit dem Verfasser sind wir in bezug auf die Kosten des trigonometrischen Anschlusses. Ein hindernder Umstand ist es ja immerhin, daß die Triangulationen IV. Ordnung in der Schweiz nicht überall durchgeführt sind; und

wenn man für den Bahnkataster allein eine Dreieckskette längs einer Bahnlinie legen müßte, dann allerdings wären Nutzen und Kosten derselben nicht im Einklang. So schlimm sind aber die Verhältnisse auch nicht immer und für ein Bahnpolygon brauchte man auch nicht sehr viel Dreieckspunkte, z. B. durchschnittlich alle 2 km einer (mit direktem Anschluß auf Bahnkörper oder nahe daneben) wäre offenbar besser als gar nichts. Allerdings kann man einwenden, daß so vereinzelt bestimmte Punkte, weil von einander zu unabhängig, keine guten Resultate liefern und daß bei den Bahnen die Schwierigkeit der Kantons Grenzen mit den wechselnden Zentralsystemen für Koordinaten dazu kommt. Wenn wir aber bedenken, daß eine Reihe großer Gemeinden, mancherorts auch ganze Talschaften und sogar ganze Kantonsgebiete eine Triangulation IV. Ordnung bereits haben und die Durchführung derselben in andern Kantonen in Aussicht steht, daß die Zahl der vermessenen Gemeinden rasch zunimmt und die Waldvermessungen vielerorts bald ihrem Ende entgegengehen. Wenn endlich die Umrechnung der Koordinaten in die winkeltreue, schiefachsige Zylinderprojektion, die auf unserm Bureau für Landestopographie bereits in Angriff genommen, durchgeführt sein wird und die Kantons Grenzen dann keine Koordinatengrenzen mehr zu sein brauchen, dann ist auch der Zeitpunkt gekommen, wo für den Bahnkataster der trigonometrische Anschluß bedeutend erleichtert sein wird, so daß dann derselbe nicht mehr durch übermäßigen Kostenaufwand erkauft werden muß. Und weil dieser Zeitpunkt heute nicht mehr in zu großer Ferne liegt, wollen wir lieber jetzt schon damit rechnen in unsern Anregungen, die ja doch auch nur für die Zukunft sind. Wenn bis dato ein Bahnkataster, ohne ein wirklich amtlich beglaubigtes Dokument darzustellen, dennoch bei Privaten und Behörden mehr Recht fand als andere Operate gleicher Güte, so war dies eben ein Vorrecht, das einer gesetzlichen Basis entbehrt: Der Bahnkataster, wie er heute ist, hat streng genommen keine andere Bedeutung als ein durch Konkordatsgeometer gefertigter Liegenschaftsplan irgend eines Privaten und wäre demnach also kein Kataster im strengen Sinne des Wortes und der Instruktion für Geometer in Konkordatskantonen. (Sehr wahrscheinlich ist nicht einmal jeder Bahnkataster durch einen Konkordatsgeometer aufgenommen.)

Auch die Durchführung einer konsequenten und soliden Vermarkung mit periodischen Kontrollen und Revisionen ist nicht eine Methode, die dem Bahnkataster eigen wäre, denn die Art. 1 - 4 der Vermessungs-Instruktion gelten doch wohl ganz allgemein; die Bahnen leisten hierin durchaus nichts besonderes, im Gegenteil kann nur zu oft konstatiert werden, daß Bahnvermarkungen flüchtiger durchgeführt werden als Gemeindevermarkungen; hiefür könnten wir Beispiele genug anführen (Ausnahmen hievon sind uns nur ganz wenige bekannt.) Kontrollen und Revisionen von Grenzen resp. Grenzzeichen gehören zur Fortführung der Vermessungswerke und sollen in jedem Nachführungsreglement enthalten sein und übrigens von jedem Nachführungsgeometer, der seine Aufgaben kennt, auch sonst aus eigenem Antrieb gemacht werden. Differenzen über die Anschauung von Eigentum und dessen Begrenzung sollen in einem Operate, das den Namen „Kataster“ führen will, nicht nur auf ein praktisches Minimum beschränkt, sondern überhaupt ausgeschlossen sein; etwas anderes gehört nicht in den Begriff: „Kataster“.

Die Polygonierung, von welcher uns Herr Ehrensperger berichtet, bezieht sich ohne Zweifel auf ein von ihm gelegtes Polygon auf Linien der früheren V. S. B. Wir finden sein Vorgehen durchaus zweckmäßig. Etwas erschwerend wirkt die lange Polygonseite von 200 m beim Jalonieren zur Detailaufnahme. Wenn man mit der Hektometrierung der Linie Uebereinstimmung beibehalten will, so hat man nur die Wahl zwischen 100 oder 200 m. Wir begreifen die Gründe, aus welchen er sich für 200 m entschlossen hat, glauben aber, daß für ganz allgemeine Durchführung 100 m noch vorteilhafter und die Mehrkosten rechtfertigen würden, aus folgenden Gründen:

1. In Kurven mit kleinen Radien (unter 500 m) können offenbar die 200 m nicht innegehalten werden, wenn die Linie praktikabel bleiben soll zur Jalonierung für Detailaufnahme und für letztere selbst, namentlich bei Dämmen, Einschnitten, Anschnitten in Felspartien, kleinern Tunnels usw.

2. 200 m sind sowieso als Polygonseite zu groß und nur ausnahmsweise anzuwenden (vergl. auch Art. 12 d. Instr.). Auch Praktiker, die schon unter allen möglichen Verhältnissen gearbeitet und nichts mehr hassen, als blinden Schablonenzwang, müssen doch eine Polygonseite von 200 m, wenn sie allgemein angewendet werden sollte, als einfach unpraktisch verwerfen.

3. Die Schweiz ist ein Land mit vielen Kurven schon bei Hauptbahnen, geschweige bei unsern Nebenbahnen und Kleinbahnen, wo die Gesamtlänge der Kurvenstrecken diejenige der geraden oft genug übersteigt. Solche Linien können nicht mit Seiten von 200 m durchweg polygoniert werden.

4. In der Polygonierung mit 100 m Seiten hätte man (bei Kleinbahnen noch nicht durchweg) doch ein Mittel, die Bahnlänge genau genug statt in der Geleiseachse, auf diesem Polygon zu messen und es wäre die Bahnlänge jedes beliebigen Bahnpunktes einfach gleich der laufenden Polygonnummer als Hunderter plus Abscisse der Aufnahme. Die Hektometerpfähle würden zugleich zu Polygonnummern.

5. Anschluß und Einverleibung eines Bahnpolygons an dasjenige einer Gemeindevermessung würden sich auf diese Weise ungleich besser bewerkstelligen lassen als mit Seiten von 200 m und die Züge auch ganz allgemein besser in ein gewöhnliches Netz hineinpassen. Wenn nun die Bahnverwaltungen es allenfalls als Luxus verwerfen sollten, bei jedem Hektometer auch auf gerader Strecke einen Polygonpunkt in üblicher Weise (mit Stein) zu versichern, so würde das am System noch nichts ändern und dürfte man ohne großen Schaden auch nur jeden zweiten Punkt mittelst Stein versichern und die Zwischenpunkte mit billigerem Material, wie Gasröhrenabschnitte u. dgl. Oder um bei einheitlicherer Versicherung zu bleiben, nur etwa die ganzen und halben Kilometer mit Steinen und alle Zwischenpolygone auf gerader Linie mit diesem billigeren Material. Der Vorteil liegt ja in der Numerierung, die mit den Bahnlängen stimmt, und in der viel genaueren Jalonierung als bei doppelter Seitenlänge.

Einen großen Vorteil bildet diese Bahnpolygonierung, wie wir sie auf Linien der früheren V. S. B. gesehen haben, gegenüber den Bahnaufnahmen auf Geleiseaxe, die jetzt noch und früher immer gebräuchlich waren und welche weit entfernt sind, eine den heutigen Anforderungen entsprechende Zuverlässigkeit zu bieten. Von Genauigkeit gar nicht zu sprechen; denn die Geleise sind nicht nur allen kleineren und größeren Verschiebungen beim periodischen Unterhalt des Bahnoberbaues, sondern nachweisbar auch fortwährenden Wanderungen während des Bahnbetriebes unterworfen, welche die gewöhnlichsten Fehlergrenzen der Vermessungsinstruktionen weit überschreiten.

Bahnaufnahmen auf Geleiseaxe sollten darum bei uns der Vergangenheit angehören oder nur noch ausnahmsweise da gestattet werden, wo der Wert des Bodens sehr gering und wo ein Anschluß oder eine Einverleibung der Operate in ein Vermessungswerk von strenger Vorschrift voraussichtlich nie stattfinden wird. Dagegen sollten überall da, wo Gemeindevermessungen oder ebenbürtige andere Operate mit dem Bahnkataster in Berührung kommen, die üblichen Vorschriften der Polygonierung und des trigonometrischen Anschlusses unbedingt auch für den Bahnkataster zur Anwendung gelangen.

Die Messung der Bahnlängen auf einem versicherten Polygon statt auf Geleiseaxe ist aber die erste und unausweichliche Hauptbedingung zur Einreihung eines Bahnkatasters in einen Gemeindekataster von gerichtlicher Gültigkeit. Sobald einmal diese erfüllt ist, werden die Operate einer Bahnaufnahme, wenn sie auch nur einigermaßen den Bestimmungen der Vermessungsinstruktion entsprechen, auch ohne weiteres brauchbar für den Anschluß und die Einreihung in gemeindeweise Operate und alles weitere gibt sich dann von selbst.

Man kann nun die Frage aufwerfen, ob es bahntechnisch zulässig sei, diese prinzipielle Aenderung in der Messung der Bahnlänge nach betriebstechnischen Gesichtspunkten durchzuführen, und da glauben wir, ist die Frage in bezug auf einige Hauptlinien durch Anwendung einer Polygonierung im Sinne Ehrenspergers wenigstens teilweise schon gelöst. Zugegeben, daß wir die eigentliche Bahnlänge auf diese Weise nicht ganz übereinstimmend erhalten, sind wir doch wenigstens der so gemessenen Länge für alle Zeiten sicher und könnten nötigenfalls die wirkliche Geleiselänge jederzeit auf dem Papier konstruieren, während wir bei Messung auf Geleiseaxe bei Nachführungen jedes genauen Anhaltspunktes entbehren und uns immer und immer wieder auf wandernden Punkten und Linien befinden.

In betriebstechnischer Beziehung kann gesagt werden, daß wenigstens bei Hauptbahnen, wo Kurven unter 300 m Radius in der Regel nicht vorkommen, die Polygonlänge (mit 100 m Seiten) von der Geleiselänge nur um solche kleinen Beträge abweichen wird, welche für alle praktischen Bedürfnisse durchaus vernachlässigt werden dürften. Das Polygon würde im allgemeinen den

Bahnkörper nur selten überschneiden und so wäre man bald inwendig, bald auswendig der Kurven und ein Teil der Fehler würde sich ausgleichen.

Zu den Ausführungen des Verfassers über „Aufnahmen in vermessenen Gemeinden“, Absatz 2 und 3 folgendes: Wir wundern uns, daß im Gebiete des Rheinperimeters die Polygonzüge der Gemeindevermessungen für die Bahnzwecke ungeeignet erschienen; es muß bei Legung derselben ein besonderer Grund obgewaltet haben, den wir nicht kennen. Wir haben anderorts (Bahnkreis III) in den Jahren 1895—98 in zwei Gemeinden polygoniert, wo die N. O. B. auch noch kein versichertes Bahnpolygon hatte. Dort fand man für gut und selbstverständlich, das Polygon auf den Rand des Bahnkörpers und im allgemeinen auch parallel zum Geleise zu legen. Die Versicherung fand durch ähnliche Steine statt, wie die vom Verfasser erwähnten. Auf die Hektometrierung wurde nur darum keine Rücksicht genommen, weil die dabei beteiligten Bahnorgane kein Gewicht darauf legten und namentlich nicht von einer Verbindung von Bahnkataster und Gemeindekataster sprachen. Bahnpolygonierung ohne Rücksicht auf Hektometrierung ermöglicht eben einen noch viel günstigeren Polygonanschluß an Straßennetze in stark überbauten Quartieren, als wenn man an die konstante Länge 100 oder 200 gebunden ist.

Für Erreichung des angestrebten Zieles ist es klar, daß in Zukunft Gemeindevermessungen, wo noch kein versichertes Bahnpolygon existiert, ihr Bahngelände auf ein Polygon aufnehmen, das einem neuen Bahnkataster in dem von uns angeführten Sinne direkt dienen kann und umgekehrt, daß da, wo schon ein Bahnkataster nach diesen neuesten Anforderungen existiert, Gemeindevermessungen, die nachfolgen, sich der vorausgegangenen Operate der Bahn bedienen; dann haben wir in jedem Falle nur identisches Zahlenmaterial in den Aufnahmen, und darauf müssen wir hinzielen.

Zu dem Abschnitt über Konsequenzen erlauben wir uns zu bemerken, daß wir auch hier mit den prinzipiellen Anregungen Herrn Ehrensbergers einverstanden sind, aber auch da wieder einige Aussetzungen anzubringen haben. Z. B. ist es durchaus nicht denkbar, daß der Geometer ohne Anstoß die Darstellungsweise der Geleise (nur durch Geleiseaxe) auch seinerseits pflege, wie der Verfasser Seite 104 im zweitletzten Absatz meint. In einem Kataster gilt einmal folgender unabänderlicher Grundsatz: Wichtige und deutlich wahrnehmbare oder aus besonderen Materialien be-

stehende Objekte an der Bodenoberfläche oder sichtbare Teile der Oberfläche, die sich von ihrer Umgebung deutlich und scharf abheben, sind, soweit es der jeweilige Maßstab erlaubt, aufzunehmen und darzustellen; ein Grundsatz, der jedem Katastergeometer klar und selbstverständlich sein wird. Nun wird doch eine Eisenbahnschiene auch zu einem solchen Objekte zählen, sofern sie auf dem Boden festgenagelt ist! Und 2 Schienen im Abstand von 1,50 m sind in Maßstäben von 1 : 200 bis 1 : 2000 ohne Frage darstellbar. Ein Geleise als eine Linie zu zeichnen, kann im Kataster nur bei kleineren Maßstäben und Uebersichtsplänen in Frage kommen. Aber z. B. im 1 : 500 ein Geleise mit einer ideellen Linie darzustellen, ginge nicht wohl an, da solche ideellen Linien auf Katasterplänen und Handrissen nur als Konstruktionslinien zur Aufnahme, als Polygonseiten, Schnitte, Einbindelinien, Ordinaten und Schrägmaße vorkommen und vorkommen sollen. Die Geleiseaxe ist aber nur dann Konstruktionslinie, wenn man nach jener alten Methode die Bahnlängen mißt.

Wenn nun Eisenbahnfachleute gerade diese Darstellung durch Geleiseaxe wünschen, so ist das ihre Sache und können diese ihre Bahnbetriebspläne zeichnen wie sie wollen, den Kataster geht das nichts an, und auch der Bahnkataster sollte hierin sich nach Katastervorschriften richten und unsere neuen Normalien von 1904 sehen auch überall, mit Ausnahme von Tafel 15 (Uebersichtsplan), die doppelinnige, also natürliche Darstellungsweise vor. Der Katasterplan soll enthalten, was wahr ist.

Zu den Figuren 1 bis 3 haben wir einzuwenden, daß es hoffentlich nie dazu kommen wird, im „Kataster“ eine Eigentums-grenze strichpunktirt auszuziehen; diese Darstellungsweise, die wir mit Ausnahme von Operaten des Herrn Ehrensberger sonst nirgends gesehen haben, enthält unseres Erachtens den größten Widerspruch gegen die Normalien des Geometerkonkordates, und wenn die Vertreter des Bahnkatasters an den Hauptzügen dieser Normalien und an weltverbreiteten Dingen rütteln wollen, so besteht noch keine Aussicht, daß ihnen größere Geometerkreise beipflichten werden.

Streng genommen allerdings ist die Grenzlinie eine ideelle Linie und wäre demnach eine gewisse Berechtigung für strichpunktirte Darstellung zwar vorhanden; aber sie ist ganz ungebrauchlich und auch nicht empfehlenswert. Es ist andererseits auch denkbar und kommt in Wirklichkeit nicht selten vor, daß eine Grenze auch auf dem Terrain eine Linie bildet; z. B. im Wald

muß ein schmaler Streifen auf der Grenze frei von Bäumen bleiben und dieser Streifen bildet dann zwischen seiner Umgebung eine wirkliche Linie. Auch wenn Kulturgrenzen mit Eigentumsgrenzen zusammenfallen, haben wir oft eine ausgesprochene Linie, ferner wenn, wie vielerorts üblich, Grenzfurchen gezogen werden, so entsprechen diese in frischem Zustand einer ganz ausgezogenen Linie auf dem Plan. Eine Bretterwand usw. längs einer Grenze kann auch durch nichts besseres als durch eine volle Linie auf dem Plane dargestellt werden; kurzum, es gibt Fälle genug, in denen die volle und allgemein übliche Grenzlinie des Planes auch der Wirklichkeit bestmöglichst entspricht. Die Grenzlinie ist die Hauptlinie des Katasters und kann als solche nicht strichpunktiert bleiben. Die Grenzlinie muß die markanteste Linie eines Katasterplanes sein und bleiben, auch das sollte jedem Katastergeometer ohne weiteres klar sein! Denn die Grenzlinie begrenzt das Hauptobjekt des Katasterplanes, das Grundstück.

Wie verwerflich die Darstellungsweise der Eigentumsgrenze durch eine strichpunktierte Linie ist, zeigt Herr Ehrensberger gleich selbst in der Darstellung einer Einfriedung längs der Eigentumsgrenze (siehe seine Legende). Die Grenzlinie sticht doch ganz entschieden zu wenig deutlich von der zweiten, mehr nebensächlichen Linie ab.

Bei Darstellung der Polygonnummer ist der Stein mit doppelter Einfassung und direkt darunter nur mit einfacher gezeichnet; das bedeutet eine Inkonsequenz schon in der Legende.

Im übrigen aber müssen wir rühmend hervorheben, daß einige Vorführungen von Bahnkatasterplänen aus der Hand Herrn Ehrensbergers in allen übrigen hier nicht berührten Punkten außerordentlich gefielen und sich durch eine sehr saubere Zeichnung hervortun.

Mit dem Wunsche des Verfassers auf Seite 105 können wir uns insoweit befreunden, daß wirklich die Vermessungsinstruktion eine kleine Erweiterung erfahren dürfte, die sich aber nicht gerade speziell auf Bahnkataster zu beschränken brauchte. Den Herren Vertretern des Bahnkatasters dürfte man nämlich auch zugleich empfehlen, sich etwas mehr als bisher um die Vermessungsinstruktion zu kümmern. Die Hauptsache aber wird sein, bei den Bahnverwaltungen dasjenige zu erreichen, was hier weiter oben genügend erläutert worden. Diese (die Bahnverwaltungen) werden dann in Verbindung mit kantonalen Aufsichtsorganen schon dafür sorgen,

daß Bahnkataster und Gemeindegkataster überall gehörig in Einklang kommen und der Dualismus tunlichst beseitigt werde.

Zum Schlusse wollen wir nicht unterlassen, Herrn Ehrensperger alle Anerkennung zu zollen sowohl für seine Anregung als auch für seine bisher bewiesene Bereitwilligkeit, in diesen Fragen voranzugehen und Hand zu bieten; wir finden das gleiche Verständnis leider noch nicht überall auf Seite der Bahnen und deren Personal.

Jb. Schwarzenbach.

Vereinsnachrichten.

Sektion Zürich-Schaffhausen.

Sonntag den 3. Dezember versammelten sich eine stattliche Zahl von Jüngern der Meßkunst aus den Kantonen Zürich und Schaffhausen in der Krone in Winterthur zur Gründung einer Sektion des Zentralvereins. Der Umstand, daß beinahe die Hälfte der Eingeladenen dem Rufe gefolgt waren und von andern der Beitritt schriftlich zugesagt wurde, ließ ohne weiteres die Bildung der Sektion als zweifellos erscheinen.

Der Tagespräsident, Stadtgeometer Ruckstuhl legte nach einigen begrüßenden Worten der Versammlung die im Entwurfe vorliegenden Statuten zur Beratung vor. Dieselben schließen sich in ihrer Zweckbestimmung den Statuten des Zentralvereins an, zu den Pflichten des Vorstandes beliebte der Zusatz:

„Außerdem hat er die Aufgabe, in Verbindung mit den zuständigen Behörden und den landwirtschaftlichen Vereinen die Förderung der Katastervermessungen anzuregen.“

Eine längere Diskussion veranlaßte die Bestellung einer Taxationskommission. Die Pessimisten in der Versammlung wollten auf die Wahl einer solchen, weil z. Z. beinahe gegenstandslos, erst später eintreten, unterlagen aber gegenüber einer kleinen, optimistischen angehauchten Mehrheit.

Hoffen wir, daß die Anstrengungen des Vorstandes für die Förderung der Katastervermessungen der Taxationskommission recht bald ein dankbares Feld der Tätigkeit eröffne.

Der Vorstand wurde bestellt aus: Stadtgeometer Ruckstuhl, Winterthur, Präsident; Isler, Schaffhausen, Vizepräsident und Kassier; Büchi, Winterthur, Aktuar; Hans Surber, Zollikon und J. Peter, Zürich, Beisitzer. Glück auf! St.