

Zeitschrift:	Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Herausgeber:	Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Band:	15 (1899)
Heft:	47
Rubrik:	Verschiedenes

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: 23.02.2026

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

avancieren kann (Deutschland), kann man eben die wissenschaftlichen Berufsarten so streng nicht mehr von den übrigen ausschneiden. Jedenfalls aber soll der Geometer seine wissenschaftliche Grundlage haben; in der Ausübung seines Berufes gibt es dann noch mechanische Arbeit genug.

Wenn man den Geometerberuf im weiteren Sinne des Wortes auffasst, d. h. außer dem Katastergeometer auch den Topographen und den Trigonometrierer und vom Bau-Ingenieur noch die Arbeiten für Terrainaufnahme, Situationspläne, Absteckungen aller Art und die einfachen Projekte zum Geometerberuf rechnet, so bleiben als verwandte Berufsarten nur noch der Mathematiker, Geodät, der Bau-Ingenieur, Architekt, der Konstrukteur und der Zeichner, also vorwiegend wissenschaftliche Berufsarten übrig. Soweit nun bei der Ausübung dieser Berufsarten unter den wissenschaftlichen affordweise Vergebung von Arbeiten vorkommt, und dieses ist in ausgedehntestem Maße der Fall, so kann doch folgerichtig auch eine Vergleichung in obgenanntem Sinne stattfinden; soweit unsere Betrachtungen die Art und Weise der Arbeitsvergebung, die Höhe und die Unterschiede der Preise betreffen, können wir aber auch mit jeder andern Berufsart vergleichen, welche in dieser Beziehung ähnliche Verhältnisse aufweist.

Die zweite Frage ist wichtiger und nicht so schnell beantwortet; es sind hier wesentlich verschiedene Punkte zu berühren, nämlich:

Die Verschiedenheit in den Preiseingaben rührt her:

1. Von den verschiedenen Anschauungen, die im allgemeinen unter den Eingeweihten wie unter Laien in unserm Lande existieren in Rücksicht auf Zweck, Wert, Behandlung, Art der Ausführung und den Genauigkeitsgrad der Messungen.

2. Von den verschiedenen Anforderungen, die mit Hinweis auf die verschiedenen Anschauungen an die Vermessungen von Privaten, Korporationen, Behörden und Aufsichtsorganen gestellt werden.

3. Von der großen Ungleichheit, mit welcher die Regierungen, resp. deren Organe in den Konfordatskantonen, die doch die gesetzlich einheitlich festgesetzten Instruktionen in ihrer Ausübung handhaben.

4. Von der Verschiedenheit in Begabung, Ausbildung, praktischer Erfahrung und sonstigen Eigenschaften, sowie von der Erkenntnis und dem ungeeigneten Wesen gewisser Offertsteller.

5. Von dem gänzlichen Mangel an Kollegialität und organisiertem Schaffen und Wirken unter den Berufsleuten. Ueber die Nachteile fraglicher Erscheinung wäre es unnütz, viel Worte zu verlieren; diese Nachteile sind so in die Augen springend und so gut bekannt, daß man sie mit zwei Worten deutlich genug anführen kann:

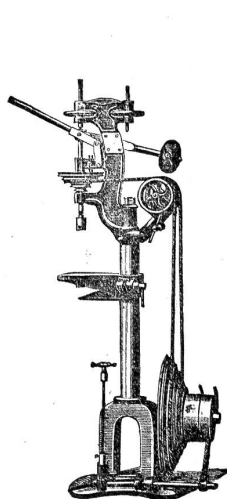
- a. Die ökonomischen Schäden, die den einzelnen Berufsleuten treffen,
- b. Die direkten Schäden der vermessenden Körperschaften, die durch Annahme von allzu niedrigen Angeboten entstehen und die indirekten großen Schäden, welche man damit dem Allgemeinen, insbesondere aber dem Staat und dem Vermessungswesen durch schlechte Arbeiten und Erfahrungen zuführt.

(Fortsetzung folgt.)

Verschiedenes.

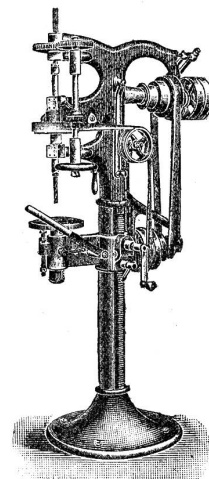
Simplonbahn. Die Paris = Lyon = Mittelmeerbahn machte schon im letzten Jahre Studien über die Erstellung einer Zufahrtslinie Vallorbes-Frasne zum Simplon. Die Jura-Simplonbahn scheint dieses Projekt nicht genügend gewürdigt zu haben, und es hat deshalb das Eisenbahndepartement derselben in jüngster Zeit den Wunsch ausgesprochen, daß sie ihrerseits die Studien betreffend die Vergrößerung des künftigen Gemeinschaftsbahnhofes Vallorbes und die auf der Linie Vallorbes-Dailens zum Zwecke der Umwandlung dieser Linie in eine internationale Transitlinie vorzunehmenden Umbauten an die Hand nehmen möchte. Wirklich hat die Direktion der Jura-Simplonbahn beschlossen, diesem Begehren Folge zu leisten.

Simplontunnel. Der Fortschritt im Tunnelstollen im Monat Januar beträgt auf der Nordseite 161, auf der Südseite 150, zusammen 311 m. Die Länge des Tunnelstollens auf Ende Januar stellt sich auf 2461 m auf der Nordseite, 1716 m auf der Südseite, Total



Spezialität:

**Bohrmaschinen,
Drehbänke,
Fräsmaschinen,**
eigener patentirter unüber-
troffener Construction.



Dresdner Bohrmaschinenfabrik A.-G.
vormals Bernhard Fischer & Winsch, Dresden-A.

Preislisten stehen gern zu Diensten.

2463

4177 m. Die Zahl der Arbeitstage betrug 56,844 auf der Nordseite, 33,361 auf der Südseite, total 92,205, die mittlere Arbeiterzahl 1859 auf der Nordseite, 1152 auf der Südseite, total 3011, davon waren 1115 außerhalb des Tunnels, 1896 im Tunnel beschäftigt. Auf der Nordseite durchbrach der Tunnelstollen Kalkschiefer. Bei km 2,442 und 2,454 wurden zwei kleine Quellen bloßgelegt, welche zusammen 1,5 Sekundenliter Wasser liefern. Der Wasserabfluß betrug 40 Sekundenliter im ganzen, der mittlere Fortschritt der mechanischen Bohrung 5,19 m per Arbeitstag. Auf der Südseite durchbohrte der Tunnelstollen trockenen Antigoritgneis. Der mittlere Fortschritt der mechanischen Bohrung betrug 4,84 m per Arbeitstag.

Albulatunnel. Nach dem soeben erschienenen Monatsausweis über die Arbeiten im Albulatunnel hatte der Richtstollen Ende Januar auf der Nordseite eine Länge von 763 m, auf der Südseite von 132 m. Der Monatsfortschritt betrug auf der Nordseite 99, auf der Südseite 5 m; der tägliche Fortschritt 3,19 bezw. 0,16 m. Der fertige Tunnel war auf der Nordseite 335, auf der Südseite 109 m lang, auf der Nordseite also um 45 m länger als Ende Dezember. — Die Arbeiterzahl im Tunnel betrug auf der Nordseite 215, auf der Südseite 49, außerhalb des Tunnels 22, resp. 5, die Gesamtzahl aller Arbeiter somit 291. Auf der Südseite bewegt sich der Tunnel immer noch durch Sand und Blöcke, auf der Nordseite durch Kalkschiefer hin. Während es auf der Südseite vor Ort trocken war, zeigte sich auf der Nordseite ein starker Wechsel von ganz trockenen und wasserführenden Schichten. Auf der Nordseite waren die Gesteinsverhältnisse auch im Januar für die Maschinenbohrung nicht günstig; der Wasserzudrang vor Ort etwas stärker als im Dezember. Auf der Südseite gingen eine Unzahl Tage für die Bewilligung eines Einbruches verloren.

Rauchlose Lokomotiven sollen nach und nach auch die schweizerischen Eisenbahnen bekommen. Ein Anfang ist gemacht, seitdem die Rigibahn, die Sihlthalbahn und Rhätische Bahn ihre Lokomotiven mit dem Rauchverzehrapparat des Ingenieur Langer ausgestattet und befriedigende Resultate erzielt haben. Eine Einladung des Eisenbahndepartements an den Verband der Normalbahnen, die Neuerung ebenfalls einzuführen, wurde von der Präsidialverwaltung ausweichend beantwortet, da die Bahnen begreiflicherweise die letzten Jahre des Privatbetriebes nicht mit solchen, in den Augen der Aktionäre durchaus unnötigen Ausgaben belasten möchten. Das Departement hat nun jede einzelne Verwaltung aufgefordert, sich mit der Frage zu befassen und ein für ihre speziellen Verhältnisse passendes System zu wählen. Man darf also wohl erwarten, daß bis zum Uebergang der Hauptbahnen an den Bund die Sache wenigstens spruchreif sei, sodaß der „Bundes-Choli“ den Reisenden keinen Ruß mehr in die Augen streue!

Der Streik in den tessinischen Granitbrüchen ist beigelegt, da eine Verständigung zwischen Unternehmern und Arbeitern erzielt wurde.

Ein Zürcher Aluminiumdampfer auf dem Viktoriassee in Afrika. Einem aus Afrika von Ukerewe (Viktoriassee) eingetroffenen Brief des Maschinisten Robert Meyer entnehmen wir, daß der im Sommer 1898 bei Cocker-Wyß u. Co. erbaute Aluminiumdampfer, der zu dieser Zeit seine Probefahrten auf dem Zürichsee machte, am 4. September des vorigen Jahres nach einer dreimonatlichen Expedition glücklich und unverfehrt am Viktoriassee angelangt ist. Wir haben den Dampfer damals beschrieben und selbst eine Fahrt mitgemacht, und es dürfte vielleicht viele unserer Leser interessieren, was mit dem

Schiff weiter gegangen ist. Die von der deutschen Reichsregierung nach Zürich gesandten Maschinisten demontierten im Spätjahr 1898 den Dampfer in Zürich. Dann wurde er in die einzelnen Teile zerlegt, in Kisten sorgfältig überseeisch verpackt und mit der Bahn nach Hamburg verfrachtet. In Hamburg wurde der Dampfer den Winter über in einem Lagerhaus untergebracht; es sollte die Regenperiode in Zentralafrika abgewartet werden. Im Frühjahr trat er mit dem Steamer die Reise nach Ostafrika an und wurde in Dar-es-Salaam ausgeladen. Hier wurden die Kisten geöffnet und alles ausgepackt; die ganze Sendung wurde in Trägerlasten verteilt und unverpackt (um Gewicht zu sparen) von den Negern durch die Wälder und tropischen Grassteppen ins Innere Afrikas frei getragen. Die Karawane bestand aus 450 Trägern (Wosofuma- und Wanjawisi-Negern, welche die besten sind) und war von einer Schutztruppe begleitet, die sie in den eventuellen feindlichen Ueberfällen sichern sollte. Anfangs Juli brach die Karawane von Dar-es-Salaam auf und traf am 4. Sept. in Muanga, einem Hafenplatz an der Südküste des Ukereweesees ein.

Hauptmann Langheld, der dortige Stationschef, hatte bereits eine Helling und einen Schiffschuppen gebaut; auch der beinahe 1225 Kilometer lange Weg war gut ausgehauen, d. h. von Bäumen und Sträuchern einigermaßen befreit, so daß die einzelnen Schiffsteile überall ohne vielen Zeitverlust passieren konnten. Die Karawane machte im Tag durchschnittlich 10—13 km. Der Maschinist Meyer, der von Zürich mitgegangen, berichtet ferner in seinem Brief vom 15. September, daß die Montage sofort beginnen könne dank den Vorbereitungen, die in Muanga getroffen waren. Die Probefahrten werden voraussichtlich im Januar 1900 stattfinden. Es ist dies der erste Dampfer, der auf dem Viktoriassee im Innern Afrikas schwimmen wird, und werden wohl bald noch mehrere nachfolgen, wenn einmal eine Eisenbahn dorthin gebaut ist. Jetzt sind die Transportkosten ungeheure und nur dadurch, daß der Dampfer ganz in Aluminium hergestellt war, und die Kessel in Teile auseinander geschraubt werden konnten, war es möglich, den Dampfer auf so eine weite Strecke über Gebirge, Wälder, Sümpfe und Steppen zu tragen. Der Ukereweese, schreibt der Gewährsmann, macht nicht den Eindruck eines Binnensees, sondern eines Meeres wie die Nordsee; sein Wasserspiegel liegt 1250 Meter über dem Meere und der See ist oft sehr stürmisch, seine Länge beträgt 390 Kilometer und seine Breite 270 Kilometer.

Wichtig für Gipser und Maler. Es ist Herrn J. P. Dür in Biel nach langen Proben und diversen Versuchen endlich gelungen, einen Auszieh-Zimmer-Gerüstbock (Ständer) zu erfinden, der die bisherigen Uebelstände, sowie den bestehenden Gerüstmodus gänzlich beseitigt. Dieser Gerüstbock entspricht in allen Teilen den weitgehendsten Anforderungen, welche heutzutage an einen solchen gestellt werden können. — Die Erfindung ist in der Schweiz patentiert sub Nr. 18,672. Ueber näheres wolle man gefl. Prospekt verlangen. Herr Dür wird genannten Artikel in nächster Zeit in den Handel bringen.

Preissteigerung der Ziegel. Die Dampfziegeleienbesitzer in Bamberg haben sich zu einem Ring vereinigt und Aufschlag der Preise für Ziegel und Backsteine beschlossen. Der Magistrat hat zu dieser Sache Stellung genommen und beabsichtigt, um eventuellen Preistreibern die Spitze bieten zu können, den bisherigen Brauch, bei Bauten nur das einheimische Gewerbe zu berücksichtigen, fallen zu lassen und bei größeren Submissionen auswärtige Ziegelfabriken teilnehmen zu lassen.