

## Von Forschergeist und vergessenen Obelisken

---

Auch im Zeitalter umfassender Information und Dokumentation werden überraschende Entdeckungen gemacht und Geheimnisse aufgedeckt. Im Jahr 2000 wurde eine 1913 errichtete Messstrecke für Feinnivellements aus der Vergessenheit der geodätischen Fachwelt in Potsdam und Berlin geholt. Sie befindet sich in der Parforceheide, einem ehemals königlichen Jagdgebiet an der östlichen Potsdamer Stadtgrenze. Insgesamt acht etwa 1,5 m hohe Granitobelisken zeugen von der geodätischen Forschung am Beginn des letzten Jahrhunderts.

---

Durch einen Zeitungsartikel in der lokalen Potsdamer Presse ist eine längst vergessene Messstrecke für Feinnivellements wieder ins Blickfeld gerückt worden. Dieser Artikel berichtete über zwei „Mess-Säulen“, die bei der Rekonstruktion der A 115 (AVUS-Zubringer) im Wege waren und nach Abschluss der Bauarbeiten nunmehr wieder an neuen Standorten innerhalb der historischen Messstrecke aufgestellt worden waren. Das dazugehörige Foto zeigte einen stattlichen, gedrunghenen Granit-Obelisk, der von einem Kran auf sein Fundament gesetzt wurde [1]. Eine Geschichte, die neugierig machte. Doch diese Neugierde zu stillen, wurde zu einer umfangreichen Unternehmung. Bereits nach kurzer Zeit stellte sich heraus, dass diese Messstrecke der geodätischen Fachwelt in Potsdam und Berlin gänzlich unbekannt war. Eine erstaunliche Tatsache, die sich auch am Ende der Nachforschungen nicht zufriedenstellend erklären lässt. Die Geschichte der Messstrecke und ihrer Obelisken musste daher mühsam erforscht werden. Diese Nachforschungen waren sehr oft erfolglos und landeten stets in den Lücken der Archive. So wurde die Geschichte der Mess-

strecke zu einem Puzzlespiel, bei dem viele Teile fehlten. Die fehlenden Teile mussten durch Vermutungen ersetzt werden, damit sich dennoch ein Gesamtbild ergibt.

Doch immerhin war ein Rahmen vorhanden: ein Beitrag in den Allgemeinen Vermessungsnachrichten (AVN) von 1937 über „Fürstenstraßen aus der Zeit des Ab-



Abb. 1: Granit-Obelisk innerhalb der Messstrecke



**Abb. 2: Lage der Messstrecke im Stadtgebiet**

solutismus im Dienste der Landesvermessung“ [2], der auch dem Autor des Zeitungsartikels, einem Potsdamer Heimatforscher, bekannt war. In seinem Beitrag in der AVN berichtet Dr. Pappenheim, dass diese Messstrecke vom Geodätischen Institut der Landwirtschaftlichen Hochschule in Berlin angelegt worden war, um durch Feineinwägungen hoher Genauigkeit Veränderungen des Erdkörpers feststellen zu können. Pappenheim, der damals Einblick in das Gesuch Prof. Voglers zur Errichtung der Obelisken hatte, berichtet von neun Obelisken, die 1913 errichtet worden sind. Doch leider blieb Pappenheims Beitrag - neben einer kleinen Aktennotiz, die im Geheimen Preußischen Staatsarchiv erhalten geblie-

ben ist – die einzige Quelle, die explizit Informationen zur Potsdamer Messstrecke gibt. Im Zuge der Recherchen konzentrierte sich das Puzzlespiel immer mehr auf die folgenden drei Bereiche:

- Warum wurde die Messstrecke in Potsdam angelegt und wer war daran beteiligt?
- Wie viele Obelisken wurden aufgestellt und wie waren sie angeordnet?
- Warum geriet eine so aufwendige Messstrecke in der geodätischen Fachwelt in völlige Vergessenheit?

### **Die Feineinwägungen der Königlichen Landwirtschaftlichen Hochschule in Berlin**

1883 wurde durch Professor Christian August Vogler, einer der angesehensten Geodäten seiner Zeit, das geodätische Studium an der Königlichen Landwirtschaftlichen Hochschule zu Berlin eingerichtet. Die mehrjährige Tätigkeit Voglers bei dem bayerischen Präzisionsnivellement und sein starkes Interesse an solchen Arbeiten ließen ihn hierin einen Schwerpunkt der wissenschaftlichen Arbeiten des geodätischen Instituts der Landwirtschaftlichen Hochschule setzen. Er entwickelte dazu ein neuartiges Nivellierinstrument, das Voglersche Schiebekathetometer. Dieses war mit einem höhenverstellbaren Fernrohr ausgestattet, dessen vertikale Verschiebung auf einhundertstel Millimeter abgelesen werden konnte. Mit diesem Instrument sollte die Nivellements-methode des Einstellens des Horizontalfadens auf die Mitte des Latenfelds mit gleichzeitiger Ablesung der Libelle optimal angewendet werden. Das Voglersche Schiebekathetometer wurde zwei Jahrzehnte lang durch Assistenten des Geodätischen Instituts auf Übungsfeldern in Westend und Halensee (damals noch bei

Berlin) eingesetzt und damit eine Reihe von Höhenmarken durch Nivellements verbunden. Diese Nivellements und deren Ergebnisse wurden wissenschaftlich ausgewertet und von 1898 bis 1908 in der Zeitschrift für Vermessungswesen (ZfV) veröffentlicht und diskutiert [3a - d]. Diese Veröffentlichungen führen auf die Spur der Potsdamer Messstrecke, auch wenn sie selbst nicht erwähnt wird.

Bei den Feinnivellements in Halensee und Westend wurden damals Veränderungen der Höhenmarken festgestellt, für die Erklärungen gesucht wurden. Als mögliche Ursachen wurden untersucht und diskutiert

- Fehler des Instruments, insbesondere Libellenfehler,
- Ungenauigkeiten des Nivellementsverfahrens,
- Einflüsse von Sonne, Wind und Temperatur,
- Einflüsse durch Baumaßnahmen (insbesondere Kanalisation) und zunehmenden Autoverkehr,
- Erdbewegungen.

1905 wurde von Otto Eggert [3c] in der 3. Mitteilung über die Feineinwägungen die Frage aufgeworfen, ob sich die beobachteten Höhenunterschiede durch Schwankungen der Niveaufläche erklären lassen. *„Da durch solche Schwankungen auch die geographische Breite beeinflusst wird, so müssten genaue Polhöhenbeobachtungen die Ergebnisse des Nivellements bestätigen. Leider liegen derartige astronomische Beobachtungen in Westend oder Berlin nicht vor. Jedoch sind für einen Teil gleichzeitige Polhöhenbestimmungen durch das Geodätische Institut in Potsdam ausgeführt worden, die zu einem Vergleich herangezogen werden sollen, ohne das die Bedenken gegen die Zulässigkeit eines solchen Vergleichs übersehen werden.“* Doch die-



**Abb. 3: Das von Prof. Vogler entwickelte Schiebekathetometer**

ser Vergleich mit den Messungen vom Telegrafenberg in Potsdam brachte erwartungsgemäß keine gesicherten Beweise für Schwankungen der Niveaufläche. So bemerkt Eggert weiter: *„Die Übereinstimmung der durch astronomische Messungen und durch Nivellements gefundenen Lotschwankungen nach Richtung und Größe ist auffällig und durch den Zufall allein wohl kaum zu erklären. Die Annahme gleichartiger und gleichzeitiger Veränderungen der Lotrichtung in Potsdam ist nicht gut denkbar, da hiermit Höhenänderungen verbunden wären, die sich auch schon bei anderen Nivellements bemerkbar gemacht hätten.“*

Die Ergebnisse der Feinnivellements regten zu vielfältigen Diskussionen und – aus heutiger Sicht – abenteuerlichen Hypothesen an. So fasst Prof. Vogler in einem Nachtrag zu Eggerts Beitrag [4] jene Niveauschwankungen als eine periodische

Lotbewegung auf und nimmt zu ihrer Erklärung an, die Erde sei von einem schnell rotierenden Ring umgeben, der durch seine Anziehung Lotabweichungen von der Periode etwa eines Sterntags hervorruft. Dieser Hypothese werden jedoch durch Dr. Schweydar vom Geodätischen Institut auf dem Potsdamer Telegrafenberg [5] die Ergebnisse von Pendelbeobachtungen gegenübergestellt. Er kommt zu dem Ergebnis, dass *„es höchst wahrscheinlich ist, dass die von Eggert beobachteten Oszillationen lokale Bodenneigungen sind, die durch den Wechsel der Temperatur hervorgerufen werden.“*

Schon 1908 werden weitere Ergebnisse der Feinnivellements veröffentlicht; diesmal von Dr. W. Schulz, der sich zum Zeitpunkt dieser Veröffentlichung bereits in Argentinien befand; und vervollständigt durch W. Lührs und Egbert Harbert, die damals Assistenten der geodätisch-kulturtechnischen Abteilung der Landwirtschaftlichen Hochschule waren. Die Nivellements waren ausgedehnt und anders angeordnet worden. Schulz interpretiert die neuen Ergebnisse so: *„Die Ergebnisse der bisher vorliegenden Nivellements geben also keine direkten Nachweise für Lotschwankungen mit der Periode eines Sterntags; jedoch schließen sie deren Vorhandensein nicht so vollständig aus, wie die in der ZfV 1905 S. 300 ff diskutierten horizontalen Pendelbeobachtungen.“* Und weiter: *„Ebenso wenig wie die gesetzmäßigen Änderungen der Höhenunterschiede (mit den angeführten Ausnahmen) lassen sich demnach systematische Nivellementsfehler mit Sicherheit nachweisen, so dass man annehmen muss, so fern man nicht irgendwelche unregelmäßige scheinbare oder tatsächliche Bewegungen der Höhenmarken zulässt, dass die Verschiedenheit der einzelnen Ni-*

*vellementsergebnisse ihre Ursache in weit aus überwiegendem Maße in zufälligen Beobachtungsfehlern habe.“* Die Ergebnisse der Feinnivellements in Halensee und Westend waren daher nicht zufriedenstellend und diese Versuchsgebiete durch die fortschreitende Bebauung, die Kanalisation und den verstärkten Verkehr immer ungeeigneter. Um die Bedingungen für die Feinnivellements und die Interpretation der Ergebnisse zu verbessern, wird von W. Schulz in seiner Veröffentlichung Folgendes angeregt: *„Um bestimmtere Aufschlüsse über allem Anschein nach tatsächlich bestehende Lotschwankungen von ungefährl täglicher Periode zu erhalten, wäre es sehr erwünscht, wenn weiterhin in ähnlicher wie der in Halensee geübten Weise periodisch und systematisch Feineinwägungen von zwei in den beiden Haupthimmelsrichtungen liegenden Strecken stattfänden. Jedoch wären dabei Linien auszusuchen, auf denen ungestört durch irgendwelchen Verkehr gearbeitet werden könnte, die zumindest an ihren Endpunkten eine absolut sichere und ausreichende Vermarkung der Festpunkte- jeweils mehr als zwei auf einer größeren Fläche verteilt- zuließen und bei denen in absehbarer Zeit keine Veränderungen durch Bauten oder technische Anlagen zu befürchten wären. Auch wäre es gut, wenn die Züge sich inmitten einer größeren Ebene mit genügend festem Untergrund und möglichst wenig wechselndem Grundwasserstand befänden, damit Schollenschwankungen nicht zu befürchten wären, und wenn sie in ihrer ganzen Erstreckung gleichmäßig (am besten natürlich) beschattet oder besonnt wäre. So dann müsste danach getrachtet werden, die zufälligen Nivellementsfehler so klein wie möglich zu machen, was sich durch solide Pfeiler für Instrument und den dann nur*

*maßstabartigen Latten etwa in der von Prof. Schumann in Potsdam geübten Art erreichen ließe. Eine derartige Vorbereitung für die Arbeit würde auch, neben der Möglichkeit, eventuelle Änderungen von Pfeiler zu Pfeiler verfolgen und Eigenbewegungen ausscheiden zu können, gestatten, die Züge beträchtlich länger als je 1 km zu machen, ohne die Arbeitszeit bedeutend zu erhöhen, was von Wichtigkeit ist, da die zu beobachtenden Erscheinungen die Höhen proportional der Strecke verändern, die zufälligen Nivellementsfehler jedoch nur mit der Wurzel aus der Strecke wachsen ..... Von außerordentlicher Wichtigkeit erschiene es, wenn der Nähe des Nivellementsgebiets gleichzeitig mit den Einwägungen Beobachtungen der Breitenvariation erfolgten.“*

Was hier 1908 beschrieben wurde, deutet direkt auf die Messstrecke in Potsdam. Viele der Anforderungen von Schulz wurden durch den Bau der Messstrecke am Breiten Gestell in Potsdam-Drewitz umgesetzt.

Diese 4. Mitteilung über die Einwägungen der Königlichen Landwirtschaftlichen Hochschule zu Berlin von 1908 ist auch die letzte dieser Art. Es gibt keine weiteren Fachbeiträge über die Messungen und deren Ergebnisse auf der neuen, 1913 errichteten Potsdamer Messstrecke. Dass sie jedoch für Feinnivellements genutzt wurde, steht fest: Egbert Harbert, später Professor an der Technischen Universität Braunschweig und Wiederbegründer des Deutschen Vereins für Vermessungswesen nach dem 2. Weltkrieg, verweist in seiner Dissertation „Über Untersuchungen von Libellenstörungen bei Feineinwägungen des Geodätischen Instituts der Landwirtschaftlichen Hochschule zu Berlin“ von 1920 [6] auf Einwägungen im Breiten Gestell östlich von Drewitz bei Potsdam. Doch in dieser

Dissertation wird nur auf die Einwägungen mit dem Schiebekathetometer in Potsdam Bezug genommen, ohne dass die Messstrecke oder Messanordnung beschrieben wird. Harbert hatte ohnehin unter Laborbedingungen die aussagekräftigsten Ergebnisse über die Libellenstörungen erzielt.

## **Die Messstrecke 1913 und heute**

Das Breite Gestell war 1913 - zum Zeitpunkt der Errichtung der Messstrecke - ein Waldweg, der ca. 1730 als Bestandteil eines großen Radialsystems zur Erschließung des Jagdreviers Parforceheide angelegt worden war. Es war streng in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet worden und bot somit eine optimale Voraussetzung für den Bau der Messstrecke, da die Nivellements systematisch in Nord-Süd und Ost-West Richtung erfolgen sollten. Für die Messstrecke war auch von Bedeutung, dass durch den Wald über die gesamte Länge eine gleichmäßige und natürliche Beschattung gegeben war. Auch der geologische Untergrund ließ Stabilität für die Feineinwägungen erwarten. Durch die Nähe zum Telegrafenberg in Potsdam wurde die Anforderung von Schulz erfüllt, dass gleichzeitig mit den durchgeführten Feinnivellements Beobachtungen der geographischen Breite erfolgen konnten.

Über die Entstehung der Messstrecke, den Bau und die Anordnung der Obelisken sowie die Messanordnung sind keine Unterlagen mehr vorhanden. Die einzigen vorhandenen Quellen widersprechen sich in der Angabe der Anzahl der Obelisken. Während die Abschrift der Genehmigung zur Errichtung der Messstrecke (die sich im Geheimen Preußischen Staatsarchiv befindet) sich auf 8 Pfeiler bezieht, berichtet Pappenheim in seinem Beitrag in der AVN



**Abb. 4: Die Messstrecke 1913**

von 9 Obelisken, von denen 5 zwischen dem nördlichen und südlichen Abschluss der Strecke mit jeweils 2 Obelisken (auf beiden Seiten des Breiten Gestells jeweils einer) bald östlich bald westlich des Weges aufgestellt sind. Ein Hinweis auf die ursprüngliche Lage der Obelisken findet sich jedoch z.T. in der topographischen Karte 1: 10 000 wieder. Bei der topographischen Aufnahme wurden die Obelisken – aller-



**Abb. 5: Höhenmarke an der Giebelseite des Jagdschlusses Stern**

dings nur für das südliche Kartenblatt – aufgenommen und mit dem Symbol für Denkmäler wiedergegeben. So ist die Situation vor der Rekonstruktion des AVUS-Zubringers für einen Teil der Messstrecke dokumentiert. Nach den Unterlagen und den noch vorhandenen Obelisken lässt sich die Messstrecke so rekonstruieren, wie sie in Abbildung 4 dargestellt ist. Neben den rot dargestellten Obelisken finden sich zwei weitere Höhenpunkte an der Giebelseite des Jagdschlusses Stern (siehe Abbildung 5), auf die auch Pappenheim in seinem Beitrag hinweist. Der Abstand zwischen den einzelnen Obelisken und zu den Höhenmarken am Jagdschloss Stern beträgt jeweils ca. 500 m, die gesamte Strecke hat eine Ausdehnung von ca. 3,5 km. Nach Abbildung 4 ergibt sich die Anzahl der Obelisken zu acht. Die Entfernung zwischen den Höhenmarken am Jagdschloss Stern und dem nördlichen Abschlusspaar der Messstrecke beträgt jedoch – abweichend vom Rest der Messstrecke – ca. 800 m. Da dieses nördliche Obelisken-Paar nicht topographisch aufgenommen wurde, bleibt offen, ob diese beiden Obelisken in der Vergangenheit versetzt wurden und ob noch ein neuntes Obelisk (wie von Pappenheim beschrieben) zwischen dem Jagdschloss Stern und dem nördlichen Abschlusspaar existierte. In diesem Bereich sind zahlreiche neue Gebäude entstanden, so dass es nicht auszuschließen ist, dass hier ein Obelisk im Wege war und beseitigt wurde.

Die heutige Situation der Messstrecke und die neuen Standorte der umgesetzten Obelisken sind in der Abbildung 6 dargestellt. Die Obelisken, die beim Ausbau der Autobahn A 115 und den Neubau der Auffahrt von der Nuthe-Schnellstraße im Wege waren, wurden zunächst eingelagert und im

Jahr 2000 an den grün markierten Standorten innerhalb der Messstrecke aufgestellt. Dass diese beiden Obelisken in der Messstrecke erhalten wurden, ist dem Heimatforscher P. Ernst und dem Potsdamer Amt für Denkmalpflege zu verdanken, die allein auf der Grundlage des AVN-Beitrags von Pappenheim diese Messstrecke als historisches Zeugnis erhalten wollten. Abbildung 6 lässt deutlich erkennen, dass die historische Messstrecke durch die Autobahn, die Nuthe-Schnellstraße und die Auffahrt zur Autobahn drastisch durchschnitten und in ihrer Ganzheit nicht mehr erlebbar ist.

### Die Zeit der Vergessenheit

Es bleibt noch die Frage offen, wie diese Messstrecke völlig aus dem Bewusstsein der geodätischen Fachwelt verschwand. Ebenso wenig wie über ihre Entstehung sind auch hierzu Quellen vorhanden. Ein Blick auf die Ereignisse ermöglicht jedoch auch hier ein Puzzlespiel. Entsprechend der wenigen vorhandenen Quellen wurde die Messstrecke 1913 fertiggestellt. Man kann aufgrund der Dissertation von Harbert davon ausgehen, dass mit den Feinnivellements sofort begonnen wurde. Durch den 1. Weltkrieg kam jedoch die Forschung zunächst zum Stillstand. 1921 zog sich Prof. Vogler (mit 80 Jahren!) aus dem Lehramt zurück.

Sein Nachfolger wurde Otto Eggert, der in seiner Assistentenzeit intensiv mit den Feinnivellements beschäftigt war, seit 1904 jedoch einen Lehrstuhl an der Technischen Hochschule Danzig inne hatte. Egbert Harbert übernahm 1923 das Institut für Vermessungskunde in Braunschweig. Im Wintersemester 1927/28 wurde die Verlegung



Abb. 6: Die Messstrecke heute

des Geodäsiestudiums von der Landwirtschaftlichen Hochschule an die Technische Hochschule Berlin erreicht. Unruhige Zeiten also, mit neuen Namen und inhaltlichen Schwerpunkten in der Geodäsie in Berlin.

In den Dreißiger Jahren wird mit dem Bau der Autobahn begonnen, wodurch die Messstrecke ungefähr in der Mitte durchschnitten und somit endgültig unbrauchbar wurde.

Und doch: diese Entwicklungen erklären nur unbefriedigend, dass die Potsdamer Messstrecke völlig in Vergessenheit geriet. Angesichts der damaligen Entwicklungen bei den Nivellierinstrumenten und –verfahren und in der astronomischen Geodäsie lässt sich jedoch vermuten, dass die Feinnivellements zur Erforschung von Erdbewegungen mangels Erfolgs aufgegeben wurden. Das Voglersche Schiebekathetometer erwies sich als Instrument mit Schwachstellen, mit dem keine hochgenauen Nivellementsergebnisse zu erzielen waren. Harbert hatte bereits in seiner Dissertation nachgewiesen, dass die Konstruktionsfehler des Schiebekathetometers Libellenstörungen bewirkte. Ein weiterer Hinweis darauf, dass die Potsdamer Messstrecke nicht zu besseren Ergebnissen und ihrer verbesserter Interpretierbarkeit führte ist, dass nach der 4. Mitteilung in der ZfV von 1908 keine weiteren Fachbeiträge zu Feinnivellements der Landwirtschaftlichen Hochschule folgten. So wurde die Messstrecke vielleicht nicht ungern in die Vergessenheit gerückt. Wie damals die Kollegen des Geodätischen Instituts auf dem Telegrafenberg in Potsdam diese Messstrecke einschätzten ist ebenfalls nicht bekannt. Auch hierzu existieren keine Quellen; noch war diese Messstrecke im Zentralinstitut für Physik der Erde oder dem nachfolgenden GeoForschungsZentrum bekannt.

## Was bleibt?

Die „wiedergefundene“ Messstrecke in Potsdam ist - trotz ihrer nicht aufzudeckenden Geheimnisse – ein wunderbares Zeugnis der geodätischen Forschung. Die Durchschneidung durch die Autobahn, die Nuthe-Schnellstraße und ihre Verbindung lässt sie jedoch in ihrer Gesamtheit nicht mehr erlebbar werden. So muss ein Spaziergang an allen Obelisken entlang mit einem umfangreichen Umweg mit dem Auto verbunden werden. Die meisten Obelisken werden wohl nur von dem gesehen, der auch nach ihnen sucht. Sie befinden sich an wenig exponierten Stellen und verschwinden optisch fast im umgebenden Wald. Der exponierteste Obelisk befindet sich direkt an der Nuthe-Schnellstraße, ist aber von dort weder einsehbar noch erreichbar. So muss man abgelegene Spazierwege nutzen, um ihn zu erreichen. Am ehesten gewinnt man einen Eindruck von der historischen Messstrecke, wenn man dem Breiten Gestell südlich der A 115 folgt, das hier noch den Charakter des alten Waldwegs hat. Eine Gedenktafel innerhalb der historischen Messstrecke aufzustellen, erscheint daher wenig sinnvoll. Doch in Vergessenheit geraten sollte dieses Zeugnis der geodätischen Forschung nicht mehr. Zunächst wird daher im Landesvermessungsamt Brandenburg – jetzt Landesbetrieb Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB) – ein Poster über die Messstrecke informieren. Im Landesvermessungsamt ist auch das Voglersche Schiebekathetometer ausgestellt, das als Leihgabe von der Technischen Universität Berlin zur Verfügung gestellt wurde.

Am Ende dieses Beitrags soll der Dank an Herrn Prof. Otto Hirsch stehen, der durch seine engagierte Unterstützung bei den Recherchen nicht nur die Aktennotiz

im Geheimen Preußischen Staatsarchiv aufgefunden hat, sondern auch die Leihgabe des Voglerschen Schiebekathetometers an das Landesvermessungsamt bewirkt hat.

### **Literatur und Quellenverzeichnis:**

- [1] Potsdamer Neueste Nachrichten vom 9. September 2000: Mess-Säulen stehen wieder
- [2] Pappenheim, Dr. Hans Eugen: Fürstenstrassen aus der Zeit des Absolutismus im Dienste der Landesvermessung, AVN 1937, S. 178 ff
- [3a] R. Repkewitz: Gegenseitige Bewegung einiger Höhenmarken, ZfV 1898, S. 385 - 400
- [3b] O. Eggert: Die Einwägungen der Landwirtschaftlichen Hochschule bei Westend, ZfV 1902, S. 1 - 19, 32 - 64
- [3c] O. Eggert: Die Einwägungen der landwirtschaftlichen Hochschule bei Westend – Dritte Mitteilung, ZfV 1905, S. 13 - 20, 38 - 50, 57 - 63
- [3d] W. Schulz: Die Einwägungen der Königlichen Landwirtschaftlichen Hochschule zu Berlin – Vierte Mitteilung, ZfV 1908, S. 481ff, 593 ff
- [4] Vogler, Christian August: Nachtrag zu dem Bericht des Herrn Prof. Eggert über die Einwägungen bei Westend, ZfV 1905, S. 73 - 82
- [5] Schweydar, Dr. W.: Notiz zu dem bericht des Herrn Prof. Dr. Eggert über die Einwägungen bei Westend
- [6] Harbert, Egbert: Über Untersuchungen von Libellenstörungen bei Feinewägungen des geodätischen Instituts der landwirtschaftlichen Hochschule zu Berlin, Inaugural-Dissertation, Berlin 1920

Eggert, Prof. Dr. Otto: Nachruf auf Christian August Vogler, ZfV 1925, S. 242 - 249

Hunger, Fritz: Das Institut für Geodäsie und Photogrammetrie – Ursprünge, Hintergründe, Aufgabenkreis aus: Wissenschaft und Gesellschaft, Beiträge zur Geschichte der technischen Universität Berlin, Springer-Verlag 1979

