

**Zeitschrift:** Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement =  
Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire =  
Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio

**Herausgeber:** geosuisse : Schweizerischer Verband für Geomatik und  
Landmanagement

**Band:** 101 (2003)

**Heft:** 3

## Werbung

### 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:** 06.02.2026

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

portional zur Überhöhung. Im Zürich-Thalwil-Tunnel beträgt die maximale Überhöhung 130 mm. Der Gain muss daher auf vier Promille genau bekannt sein, um die Überhöhung auf 0.5 mm genau messen zu können. Die Überprüfung des Gains im Überhöhungsbereich von 0–200 mm stimmt innerhalb der geforderten Toleranz mit dem vom Hersteller angegebenen Wert überein.

Die Festlegung des Prismenzentrums im lokalen Wagensystem erfolgte für die horizontale Komponente durch den Vergleich von reduzierten Messungen aus Hin- und Rückfahrt. Die Differenz zwischen Hin- und Rückfahrt liefert gerade die doppelte Abweichung vom lokalen Ursprung. Die Höhenkomponente ergibt sich aus der Bestimmung der Höhendifferenz zwischen Prismenzentrum und Schienenoberkante im nicht überhöhten Gleis.

### 3.6 Qualitätskontrollen

Die Qualitätssicherung erfordert Kontrollmessungen vor und nach dem Betonieren. Die Protokollierung der Absteckung erfolgt dabei während des Feinrichtens. Für die Kontrollmessung nach dem Betonieren wird dabei wiederum ein Gleismesswagen verwendet, wobei aus Zuverlässigkeitsgründen nicht das beim Feinrichtvorgang verwendete Gerät zum Einsatz kommt. Die Messschriebe werden dem Bauherrn tabellarisch und in graphi-

scher Form weitergeleitet. Unabhängige Kontrollmessungen durch den Bauherrn haben gezeigt, dass die geforderten Toleranzen eingehalten sind.

## 4. Schlussfolgerungen und Ausblick

Mit dem Burgdorfer Gleismesswagen steht ein Messsystem zur Verfügung, das den Richtvorgang beim Einbau der Festen Fahrbahn wesentlich erleichtert und beschleunigt. Die für den Richtvorgang benötigten Korrekturwerte stehen dem Richtpersonal in Echtzeit zur Verfügung. Die vorgegebenen Leistungen von 250 m Grob- und Feinrichten pro Schicht können auf Vermesserseite problemlos eingehalten werden.

Die Anwendung des Burgdorfer Gleismesswagens ist jedoch nicht auf die Gleisabsteckung beschränkt. Der Wagen eignet sich auch für die rationelle Aufnahme von bestehenden Gleisen und als Trägerfahrzeug für weitere Sensoren. Die Absolutpositionierung kann dabei mittels trackendem Tachymeter oder mit GPS erfolgen.

### Literatur:

Ablinger, P., 2001. Vermessen und Einrichten von Festen Fahrbahnen – Systemkonzept. Der Eisenbahningenieur 9/2001, Tetzlaff Verlag, Hamburg.

Dünisch, M., H. Kuhlmann, 2001. Investigation of Accuracy of Tracking Motorized Tacheometers. Proceedings of the Optical 3D-Measurement Techniques V Congress, Wien 2001.

Eisenegger, S., 2000: Vielfältige Vermessungsarbeiten für den Bahn2000-Tunnel Zürich-Thalwil, Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtchnik 12/2000, pp. 688–691.

Graf, S., U. Schor, 2000: Vermessung Bahn-technik, Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtchnik 12/2000, pp. 705–707.

Wildi, T., R. Glaus (2002): A Multisensor Platform for Kinematic Track Surveying. 2nd Symposium on Geodesy for Geotechnical and Structural Engineering, Berlin, 2002.

Ralph Glaus

Institut für Geodäsie und Photogrammetrie, ETH Zürich  
CH-8093 Zürich  
ralph.glaus@geod.baug.ethz.ch

Martin Baumeler

Grunder Ingenieure AG  
CH-3400 Burgdorf  
martin.baumeler@grunder.ch

Wandeln Sie Ihr INTERLIS-Datenmodell in ein UML-Diagramm. Oder umgekehrt. Software herunterladen, testen. .

# Ihr Datenmodell als Diagramm!



**EISENHUT INFORMATIK**

Rosenweg 14 • CH-3303 Jegenstorf • Tel 031 762 06 62 • Fax 031 762 06 64 • <http://www.eisenhutinformatik.ch>