Aktueller Stand auf den anderen Baustellen

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Gotthard-Basistunnel. Amsteg**

Band (Jahr): **- (2002)**

Heft 2

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-419215

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Aktueller Stand auf den anderen Baustellen

Nicht nur im Norden wird am längsten Eisenbahntunnel der Welt hart gearbeitet. Auch auf den ATG-Baustellen in Sedrun, Faido und Bodio laufen die Arbeiten auf Hochtouren. Ein Überblick über den Stand der Arbeiten in der Oberen Surselva und auf der anderen Seite des Gotthards.

ATG-Baustelle Sedrun im Winterkleid.

Sedrun | Graubünden

Im Teilabschnitt Sedrun sind zwei der drei Phasen für den Bau des zweiten Schachtes abgeschlossen worden. Zurzeit wird die Schachtbohrmaschine montiert. Im Frühling 2003 dürfte der zweite Schacht fertig gestellt sein. Im ersten Schacht konnte im Oktober 2002 die Schachtfördereinrichtung in Betrieb genommen werden. Mit dieser Anlage wird das Ausbruchmaterial der Tunnelvortriebe ab Schachtfuss an die Oberfläche gefördert. Am Schachtfuss gehen die Ausbrucharbeiten weiter, damit im Sommer 2003 mit dem konventionellen Ausbruch der eigentlichen Tunnelröhren für den Gotthard-Basistunnel begonnen werden kann.

Ausbruch der Multifunktionsstelle Faido.

Faido | Tessin

Im Teilabschnitt Faido sind seit März 2002 Ausbrucharbeiten für das Stollensystem der Multifunktionsstelle Faido im Gang. Im Moment werden dort geologisch sehr anspruchsvolle Verhältnisse bewältigt. Mit den Arbeiten werden unter anderem auch die Voraussetzungen geschaffen, die im Jahre 2005 von Bodio her eintreffende Tunnelbohrmaschine zu überholen und auf den Vortrieb im Tunnelabschnitt Faido vorzubereiten. In der Multifunktionsstelle wurde in der Zwischenzeit auch die Brecher- und Förderbandanlage in Betrieb genommen.

Durchstich in der Lockergesteinsstrecke.

Bodio | Tessin

Am 7. November 2002 hat auf der Baustelle Bodio/Pollegio der maschinelle Vortrieb des Gotthard-Basistunnels begonnen. Nach der feierlichen Einsegnung wurde die Tunnelbohrmaschine S-210 angedreht. Bis im Jahre 2005 wird sie rund 15 km Fels der Oströhre bis Faido durchbohren. Die TBM S-210 ist momentan die weltweit längste Vortriebseinrichtung. Sie misst 410 Meter und wiegt über 3000 Tonnen. Die zweite Tunnelbohrmaschine in Bodio wird im Januar 2003 den Vortrieb in der Weströhre aufnehmen. Zudem fand Ende November 2002 mit dem letzten Meter Ausbruch zwischen der «Ganna di Bodio» und dem Tunnel Bodio in der Weströhre der erste Durchschlag im Gotthard-Basistunnel statt.