

Stand der Arbeiten : Bodio - Faido - Amsteg

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2004)**

Heft 1

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-418896>

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.

Stand der Arbeiten

Bodio – Faido – Amsteg

Nicht nur in Sedrun wird am längsten Eisenbahntunnel der Welt hart gearbeitet. Auch auf den anderen Baustellen der AlpTransit Gotthard AG wird rund um die Uhr geschichtet. Ein Überblick über den Stand der Arbeiten in Bodio, Faido und Amsteg, Stand Mai 2004.

Bodio – Tessin

In Bodio befinden sich die maschinellen Vortriebe sowohl in der Ost- als auch in der Weströhre in günstigem Fels und erbringen mittlere Vortriebsleistungen von 15–18 m pro Arbeitstag. Am 19. März 2004 hat die TBM S-211 in der Weströhre eine Tagesleistung von 35 m erreicht. Das ist die bis jetzt höchste Tagesleistung einer Tunnelbohrmaschine beim Bau des Gotthard-Basistunnels. Die TBM S-211 hat bereits über 4000 m von der Weströhre ausgebrochen. Die TBM S-210 in der Oströhre hat mittlerweile mehr als 3100 m aufgefahren.



Oströhre des Gotthard-Basistunnels in Bodio.

Faido – Tessin

Beim Bau des Gotthard-Basistunnels wurde anfangs 2003 in der Multifunktionsstelle Faido eine schwierige geologische Störzone angetroffen. Im Sommer 2003 wurde aufgrund der geologischen Situation beschlossen, die Multifunktionsstelle nach Süden zu verschieben. Seither laufen die Arbeiten in Faido wieder auf Hochtouren. Die Oströhre ist ab der Querkaverne nach Süden auf 535 m ausgebrochen und nach Norden auf 500 m. Die Weströhre ist Richtung Norden auf 250 m aufgefahren, Richtung Süden auf Tunnelmeter 510.



Multifunktionsstelle Faido.

Amsteg – Uri

In Amsteg befinden sich beide Tunnelbohrmaschinen zurzeit in der druckhaften Intschizone. Im Verlaufe der letzten Wochen erzielten die Maschinen jedoch hervorragende Leistungen. Die «Gabi II» in der Weströhre schaffte im März 2004 mit insgesamt 611,60 m Vortrieb oder fast 20 m Vortrieb pro Tag den Monatsrekord am Gotthard. In der Zwischenzeit sind bereits mehr als 1800 Meter vom Einspurtunnel West ausgebrochen. Die «Gabi I» in der Oströhre hat mittlerweile über 2420 Meter aufgefahren.



Installationsplatz Grund in Amsteg.