

Mit voller Kraft in den Berg

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 2

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419201>

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.

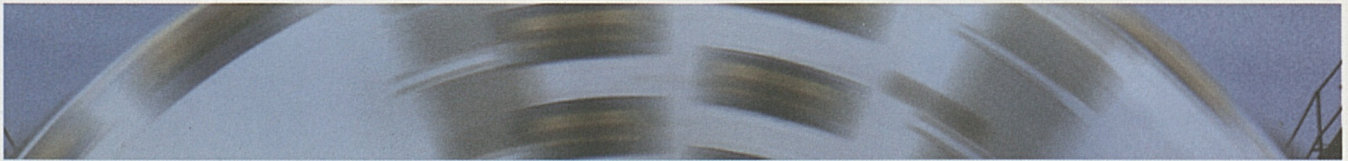
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Mit voller Kraft in den Berg

Am 30. Oktober 2001 hat die AlpTransit Gotthard AG das Hauptlos für den 11,4 km langen Teilabschnitt von Amsteg nach Sedrun der Arbeitsgemeinschaft Amsteg, Los 252, Gotthard-Basistunnel Nord AGN zugesprochen. In Kürze können nun auch vom Norden her die Vortriebsarbeiten am Gotthard-Basistunnel beginnen.



3

Die Entscheide im Süden

Zuerst ein Blick über den Gotthardpass: In Juni 2001 hat der Verwaltungsrat der AlpTransit Gotthard AG beschlossen, die beiden Tunnelbaulose Bodio und Faido miteinander zu kombinieren und an die unter der Leitung der Firma Zschokke Locher AG stehende Arbeitsgemeinschaft TAT zu vergeben. Das Auftragsvolumen beträgt 1,48 Mia. Franken.

Rund vier Monate später, am Mittwoch, 10. Oktober 2001, unterzeichneten Vertreter der beteiligten Firmen, des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der AlpTransit Gotthard AG im Luzerner Verkehrshaus den entsprechenden Werkvertrag – 35 kg Akten in 23 Ordnern.

Bald schon fräsen sich die Rollenmeissel der Tunnelbohrmaschinen von Süden und Norden durch die Gesteine des Gotthards.

Die Entscheide im Norden

Auch beim Werkvertrag für das Tunnelbaulos Amsteg werden bis zur Unterzeichnung kilo- und meterweise Akten zusammenkommen. Nach der Vergabe sind zurzeit die Werkvertragsverhandlungen im Gang. Wenn alles rund läuft, wird der Werkvertrag im Februar 2002 im Kanton Uri unterschrieben. Parallel dazu werden im Moment die künftigen Bauinstallationen geplant und mit den zuständigen Behörden des Kantons und der Gemeinde Amsteg bereinigt.

Anschliessend wird die Arbeitsgemeinschaft unverzüglich den Bau der Unterkünfte an die Hand nehmen. Auf der Grossbaustelle in Amsteg werden ab März 2002 bis zu 300 Tunnelbauspezialisten arbeiten. Sie werden in einem neuen Barackendorf am Reussufer untergebracht. Hier befindet sich auch die grosse Kantine mit den Ess- und Aufenthaltsräumen. Sie bietet rund 200 Personen Platz. Auch die Baubüros mit den Sitzungszimmern werden im Grund gebaut.

Bei den Materialbewirtschaftungsanlagen geht es ebenfalls zügig weiter. Das Betonwerk wird geplant und gebaut. Beim Baustellenbahnhof und im Zugangsstollen werden die Gleise der Stollenbahn verlegt. Unter Tag wird vom bereits ausgebrochenen Fusspunkt aus der Kabelstollen (Durchmesser 3,5 m) in Richtung Kraftwerk Amsteg ausgebrochen. Während der Bauphase wird er als Rettungs- und Sicherheitsstollen gebraucht – in der Betriebsphase dient er der Versorgung des Tunnels mit Strom.

Aber auch mit den Arbeiten für den Vortrieb der beiden Tunnelröhren Richtung Sedrun wird vorwärts gemacht. Im Sprengvortrieb wird zuerst ein Baustollen erstellt. Anschliessend wird mit dem Ausbruch der Montagekavernen für die beiden Tunnelbohrmaschinen begonnen. Voraussichtlich ab Herbst 2002 werden die Tunnelbohrmaschinen im Stollen montiert. Noch im Winter 2002/2003 wird mit dem Vortrieb der Tunnelröhren Richtung Sedrun gestartet.



02 G 6743