

Stand der Arbeiten : Bodio - Faido - Sedrun

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 1

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419230>

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 – Sedrun

Nicht nur in Amsteg 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 Sedrun, 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.

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 251 m aufgefahren, Richtung Süden auf Tunnelmeter 510.

Sedrun – Graubünden

Tief unter dem Berg Tgom wird an bis zu neun Vortriebsstellen rund um die Uhr hart gearbeitet. In der Zwischenzeit haben die Mineure des Teilabschnitts Sedrun den ersten Kilometer Einspurtunnel aufgefahren. Noch im Verlaufe dieses Jahres werden die komplexen Vortriebe in den druckhaften Zonen des Tavetscher Zwischenmassivs und der Urseren-Garvera-Zone aufgenommen. Im Weiteren wurde im Verlaufe der letzten Monate der rund 800 m tiefe Schacht II mit einer riesigen Lifтанlage für den Transport von Schwerlasten ausgerüstet. Seit Ende März 2004 ist diese Schwerlastförderanlage in Betrieb.



Oströhre des Gotthard-Basistunnels in Bodio.



Multifunktionsstelle Faido.



Installationsplatz Las Ruera in Sedrun.