

Halbzeit in Amsteg

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft (1)

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419235>

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.

Halbzeit *in Amsteg*

Von insgesamt 153,4 km Tunnel, Schächten und Stollen des Projekts AlpTransit Gotthard sind per Ende Oktober 59,7 km oder 38,9 Prozent aufgefahren. Allein im Oktober 2004 wurden auf den ATG-Baustellen insgesamt fast 3 km Tunnel ausgebrochen. Rund läuft es auch in Amsteg: Hier hat die Tunnelbohrmaschine «Gabi I» bereits die Hälfte der Oströhre Richtung Sedrun zurückgelegt.

Die Hälfte ist geschafft

Erfreulich verlaufen die Vortriebsarbeiten im Teilabschnitt Amsteg. Ende Juni 2004 hatten die beiden Tunnelbohrmaschinen die prognostizierte, bautechnisch anspruchsvolle Intschi-Zone ohne grössere Schwierigkeiten durchfahren. Die TBM «Gabi I» in der Oströhre benötigte insgesamt 72 Arbeitstage, was einer durchschnittlichen Tagesleistung von 6 m entspricht. Die TBM in der Weströhre ihrerseits profitierte von den in der Oströhre gemachten Erfahrungen. «Gabi II» durchfuhr die Intschi-Zone in 52 Tagen mit einer durchschnittlichen Leistung von 10 m pro Arbeitstag. Im Bauprogramm war im Störzonenbereich ein Vortriebsstillstand von vier Monaten für Massnahmen zur Verfestigung des Gebirges vorgesehen. Dieser geplante Stillstand der beiden Tunnelbohrmaschinen musste nicht in Anspruch genommen werden. Anfangs Juli 2004 erreichte die TBM in der Weströhre mit 40,1 m gar einen neuen Tagesrekord beim Bau des Gotthard-Basistunnels. In der Zwischenzeit hat die Tunnelbohrmaschine in der Weströhre bis jetzt rund 4600 m, diejenige in der Oströhre über 5000 m zurückgelegt – rund die Hälfte bis Sedrun ist also geschafft!

Luftaufnahme der ATG-Baustelle Amsteg.



Stollenbahn in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels.

