

Gigantisches in Amsteg

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2007)**

Heft 1

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419373>

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.

Gigantisches in Amsteg

In den Montagekavernen in Amsteg herrscht seit Wochen reger Betrieb. Kaum sind die Tunnelbohrmaschinen demontiert und aus dem Tunnel gebracht, entstehen wieder neue Stahlgiganten für die Betonarbeiten. Und 11 km weiter vorne befinden sich die Mineure im Sprengvortrieb auf der Zielgeraden.

Sedrun bald erreicht

Seit Februar 2007 lassen sie in der Ost-röhre den Berg erzittern – nur 185 m haben die Mineure im Sprengvortrieb noch auszurechnen, dann ist die Losgrenze bei Sedrun erreicht. Bis 3,5 m beträgt die tägliche Vortriebsleistung in der anspruchsvollen Geologie. In der Weströhre haben die Sprengarbeiten nach Ostern ebenfalls begonnen.

Verschnaufpause für Gabi

Gabi II macht derweil mit ihrer Schwester Gabi I Pause – in Einzelteile

zerlegt warten die Tunnelbohrmaschinen auf dem Installationsplatz im Freien auf den nächsten Einsatz. Bald beginnen die Transporte der beiden Tunnelbohrer auf die Baustelle Erstfeld.

Ruhe ist nach dem Abtransport der beiden Tunnelbohrmaschinen in den Montagekavernen nicht eingekehrt. Die beiden Giganten haben ihren Zweck erfüllt und mussten anderen Riesen weichen. Seit Anfang Jahr setzen die Arbeiter in der Oströhre die Schalwagen zur Betonierung des Innengewölbes zusammen.

11 km Gewölbe müssen pro Röhre in je einem Jahr betoniert werden. Das be-

deutet eine tägliche Leistung von 60 m. Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es sechs Schalwagen mit einer Länge von je 10 m. Dazu kommen noch Betonnachbehandlungswagen und die Einrichtungen für das Aufbringen der Abdichtungen sowie zum Einbau von Armierungen. Mit all diesen Elementen haben die gewaltigen Schaleinheiten schliesslich eine Länge von etwa 100 m.

Zur Einarbeitung wurden in der Ost-röhre testweise bereits die ersten Blöcke betoniert, richtig zur Sache geht es ab Mai 2007.

Mit den Schalwagen werden innerhalb eines Jahres 11 km Gewölbe betoniert.

