Aktueller Stand im Süden

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (2000)**

Heft 2

PDF erstellt am: **03.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-419189

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Aktueller Stand im Süden

Nicht nur im Norden wird am längsten Eisenbahntunnel der Welt hart gearbeitet. Auch in den Teilabschnitten des Gotthard-Basistunnels Süd – in Sedrun, Faido und Bodio schreiten die Arbeiten termingerecht voran. Ein Überblick über den Stand der Arbeiten auf der anderen Seite des Gotthards…

Sedrun • Graubünden

Nach einer Bauzeit von sechzehn Monaten ist anfangs März 2000 der Hauptschacht in Sedrun erfolgreich abgeteuft worden.

Die Tunnelbauer erreichten in einer Tiefe von 800 m das Niveau des künftigen Gotthard-Basistunnels: 550 m ü.M. – beinahe die Meereshöhe der Stadt Bern! Nach einer Uminstallationsphase im Schacht und am Schachtfuss laufen seit Ende August die Ausbrucharbeiten für die drei riesigen Kavernen.

Das Ausbruchmaterial von rund 62'000 m³ wird mit grossen Kübeln auf das Niveau des Zugangsstollens hochgezogen und anschliessend mit Pneufahrzeugen zur Aufbereitungsanlage für Betonzuschlagstoffe transportiert. Diese Arbeiten dauern bis im Sommer 2001.

Faido • Tessin

In Faido-Polmengo wurde im Dezember 1999 mit dem Vortrieb des 2,6 km langen Zugangsstollens begonnen. Rund die Hälfte dieses Tunnels mit einem Gefälle von steilen 12 Prozent ist in der Zwischenzeit ausgebrochen. Im Sommer 2001 sollte der Stollen fertig gestellt sein.

Dank diesem Zwischenangriff wird die Bauzeit des Basistunnels massiv verkürzt. Zudem wird am Fusspunkt des Zugangsstollens eine der beiden Nothalte- und Multifunktionsstellen des längsten Eisenbahntunnels der Welt errichtet. Beim Betrieb des Basistunnels dient der Stollen als Zugang für die nötigen Unterhaltsarbeiten im Tunnel.

Bodio • Tessin

Auch in Bodio-Pollegio laufen die Arbeiten am Südportal des Gotthard-Basistunnels auf Hochtouren. Beim Umgehungsstollen haben die Tunnelbauer bereits rund 800 m ausgebrochen. Dank diesem 1,2 km langen Stollen kann die Achse des Basistunnels erreicht werden, ohne dass zuerst die schwierige Lockergesteinsstrecke hinter dem Dorf Bodio durchquert werden muss.

Beim Bau des 3,2 km langen Schutterstollens hat man den Tunnelmeter 1300 erreicht. Durch diesen Stollen wird anschliessend das Ausbruchmaterial aus dem Vortrieb des Basistunnels mit einem Förderband bis zur Deponie bei der Buzza di Biasca transportiert. Schliesslich kann man in Bodio auch die ersten betonierten Meter des künftigen Gotthardbasistunnels bestaunen – bei der Tagbaustrecke sind nämlich bereits 250 m Tunnelgewölbe erstellt.