Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Sedrun
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2004)
Heft: 1

Artikel: Richtung Norden : Richtung Süden
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-418894

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Richtung Norden
Richtung Süden

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.

Los 360 Sedrun

Vor etwas mehr als zwei Jahren fand in Sedrun die feierliche Unterzeichnung des Vertrages Los 360 statt. Mit einer Auftragssumme von 1,16 Milliarden Franken ist das Los 360 derjenige Werkvertrag mit der höchsten Vertragssumme für ein Einzellos am Gotthard-Basistunnel. Vertragspartner sind die AlpTransit Gotthard AG und die Arbeitsgemeinschaft TRANSCO-Sedrun (Batigroup AG Tunnelbau, Zürich; Frutiger AG, Thun; Bilfinger Berger AG, Reichenburg; Pizzarotti S.p.a., I-Parma).

Die ersten eineinhalb Jahre nach der Vertragsunterzeichnung waren vor allem durch umfangreiche Installationsarbeiten über- und unter Tag geprägt. Parallel dazu wurde der Schacht II abgeteuft und mit einer brandfesten Spritzbetonauskleidung versehen.

Vortrieb rund um die Uhr

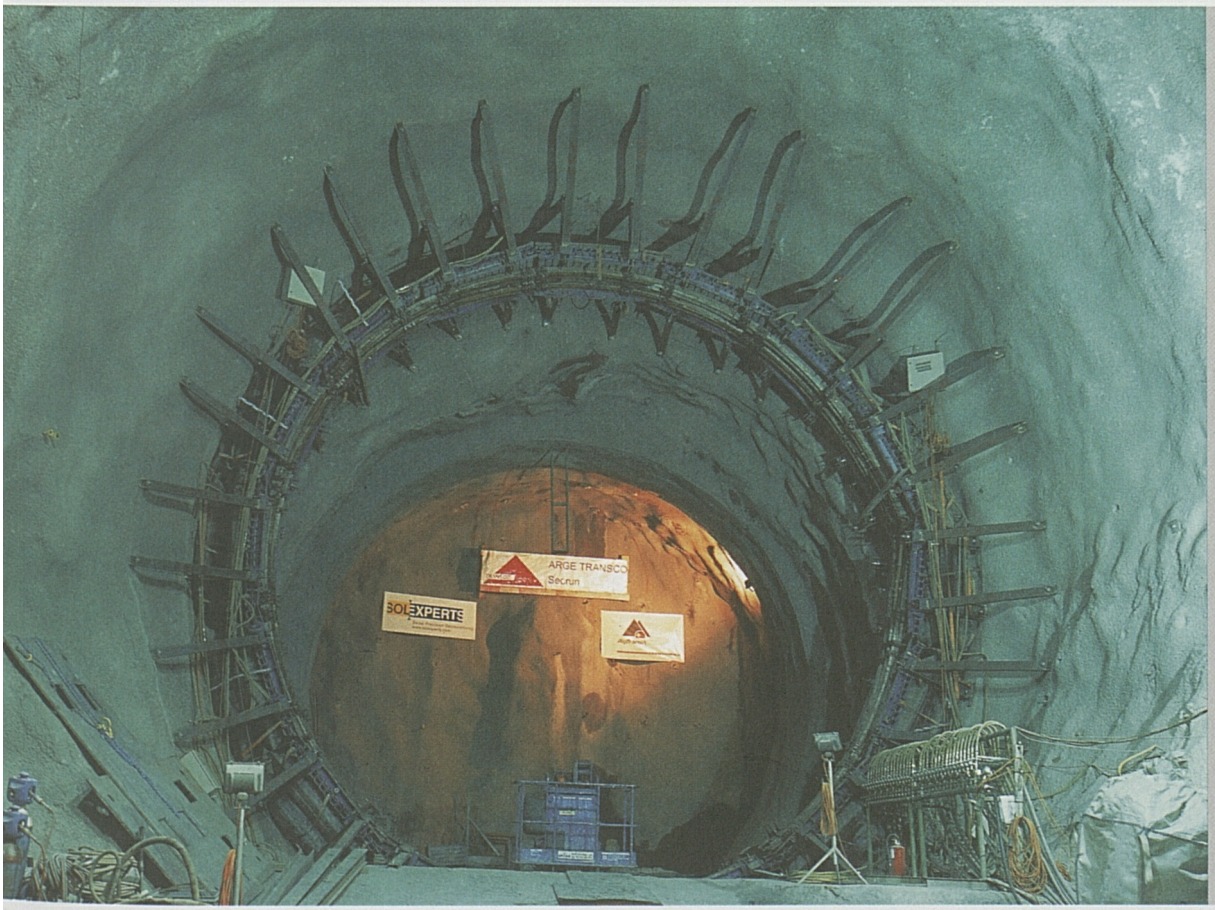
Seit dem November 2003 laufen nun die Vortriebe an bis zu neun verschiedenen Orten praktisch unbehindert von den Installationstätigkeiten. In den Monaten Februar und März 2004 wurden jeweils mehr als 500 m Tunnelsystem in mehr als 1,5 km Tiefe unter dem Berg Tgom erstellt. Unter anderem ist der Seitenstollen Nord der Multifunktionsstelle komplett ausgebrochen. Am Ende des Stollens hat nun der Ausbruch in der Nothaltestelle Nord Ost begonnen. Im Weiteren ist die Montage der ersten Hängebühne für die Streckenausbaumaschine abgeschlossen.

Zur Bewältigung der schwierigen Vortriebe in den druckhaften Zonen wurde für Sedrun das Konzept des deformierbaren Stahleinbaus bei der Ausbruchsicherung gewählt. Um bessere Erkenntnisse für die Vortriebsarbeiten zu erhalten, wurden in einer speziellen Nische am Schachtfuss Versuche im Massstab 1:1 durchgeführt. Das Prinzip der Versuche besteht darin, den Gebirgsdruck mittels aufpumpbaren Gummikissen zu simulieren. Die Versuche liefen im Herbst 2003 und im Frühjahr 2004. Die Versuche bestätigten, dass die theoretischen Überlegungen zutreffen und das gewählte Konzept richtig ist.

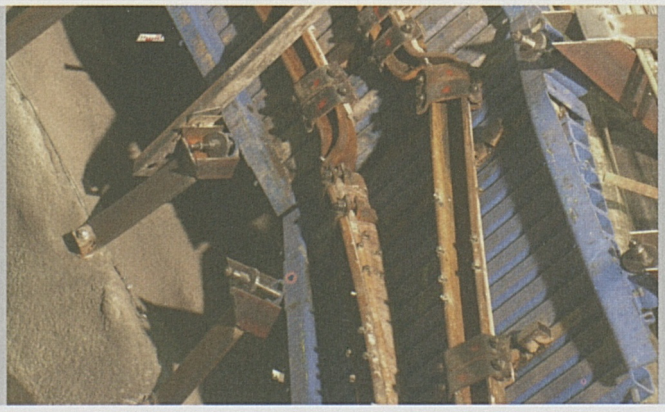
Noch im Verlaufe dieses Jahres werden die komplexen Vortriebe in den druckhaften Zonen aufgenommen. Im Juli 2004 geht es los Richtung Norden ins Tavetscher Zwischenmassiv, im Oktober 2004 Richtung Süden in die Urseren-Garvera-Zone.

Die Tunnelbauer von Sedrun haben in der Zwischenzeit ...

... den ersten Kilometer Einspurtunnel aufgefahren.



Blick in die riesige Versuchsnische für den Stahleinbau im Tavetscher Zwischenmassiv.

Arbeit in luftiger Höhe tief unter dem Berg Tgom.

Die Stahlbogen werden enormen Belastungen ausgesetzt.