

# Richtung Norden : Richtung Süden

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 1

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-418894>

## **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.



*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 aufgeföhren. 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 aufgeföhren.







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

Arbeit in luftiger Höhe tief unter dem Berg Tgom.



Die Stahlbogen werden enormen Belastungen ausgesetzt.

