

Einbau Bahntechnik : jetzt auch von Norden her

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2011)**

PDF erstellt am: **18.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-418927>

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.

Einbau Bahntechnik

Jetzt auch von Norden her

Beim Nordportal des Gotthard-Basistunnels hat der Einbau der Bahntechnik begonnen. Von Erstfeld aus wird in den nächsten vier Jahren ein grosser Teil der bahntechnischen Installationen wie Fahrbahn, Fahrdrabt, Stromversorgung, Telekommunikations- und Sicherungsanlagen eingebaut.

Seit September 2011 erfolgt der Einbau der Bahntechnik auch ab dem Bahntechnik-Installationsplatz Rynächt im Kanton Uri. Der Einbau erfolgt in jedem Tunnelabschnitt in genau derselben Reihenfolge. Zuerst werden Bauprovisorien und Kabel eingebaut. Danach folgt der Einbau der festen Fahrbahn. Das Fahrleitungstragwerk wird parallel zur Ausrüstung der Querschläge eingebaut. Später folgen Drahtwerk, die Verknüpfung der Datenpunkte sowie technischen Systeme und schliesslich die Inbetriebsetzung.

Anspruchsvolle Logistik

Damit die benötigten Komponenten zur geplanten Zeit am richtigen Ort im Tunnel zur Verfügung stehen, ist eine effiziente Materiallogistik unerlässlich.

In den beiden 57 km langen Röhren ist das Kreuzen, Überholen oder Wenden mit Pneufahrzeugen unmöglich. Zudem sind nur die beiden Portale leistungsfähige Zugänge in das Tunnelsystem. Deshalb finden praktisch alle Transporte auf den Schienen ab den beiden Installationsplätzen in Erstfeld und Biasca statt. Mit den fortschreitenden Arbeiten ergeben sich Distanzen von bis zu 40 km.

Ausgiebige Testfahrten

Als erster Bereich wird die Weströhre zwischen Faido und Bodio mit den bahntechnischen Anlagen ausgerüstet. Auf diesem rund 16 km langen Abschnitt werden bereits ab 2013 Testfahrten durchgeführt, die das komplexe Zusammenspiel aller Systeme testen.

Die Erkenntnisse werden für den Einbau und die Inbetriebsetzung der weiteren Strecken des 57 km langen Gotthard-Basistunnels genutzt.



Nordportal Erstfeld: Bereits vor dem Tunnel müssen Kabel für die Bahntechnik eingezogen werden.



Eine der ersten Arbeiten der Bahntechniker: Der Kabeleinzug in den Tunnelröhren.