

# Sedrun : vom Rohbau zur Bahntechnik

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Flachbahn. Sedrun : das Infomagazin der AlpTransit Gotthard AG**

Band (Jahr): - **(2012)**

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-418932>

## **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.

# VOM ROHBAU ZUR BAHNTECHNIK

6 **Auf der Baustelle in Sedrun konnten die Rohbauarbeiten in den Tunnelröhren abgeschlossen werden. Jetzt rüstet die Bahntechnik die Einspurröhren aus. Die Betonarbeiten beim Schachtfuss sind grösstenteils abgeschlossen, die Schachtförderanlage wird zurzeit demontiert und draussen entsteht das Bahntechnikgebäude.**

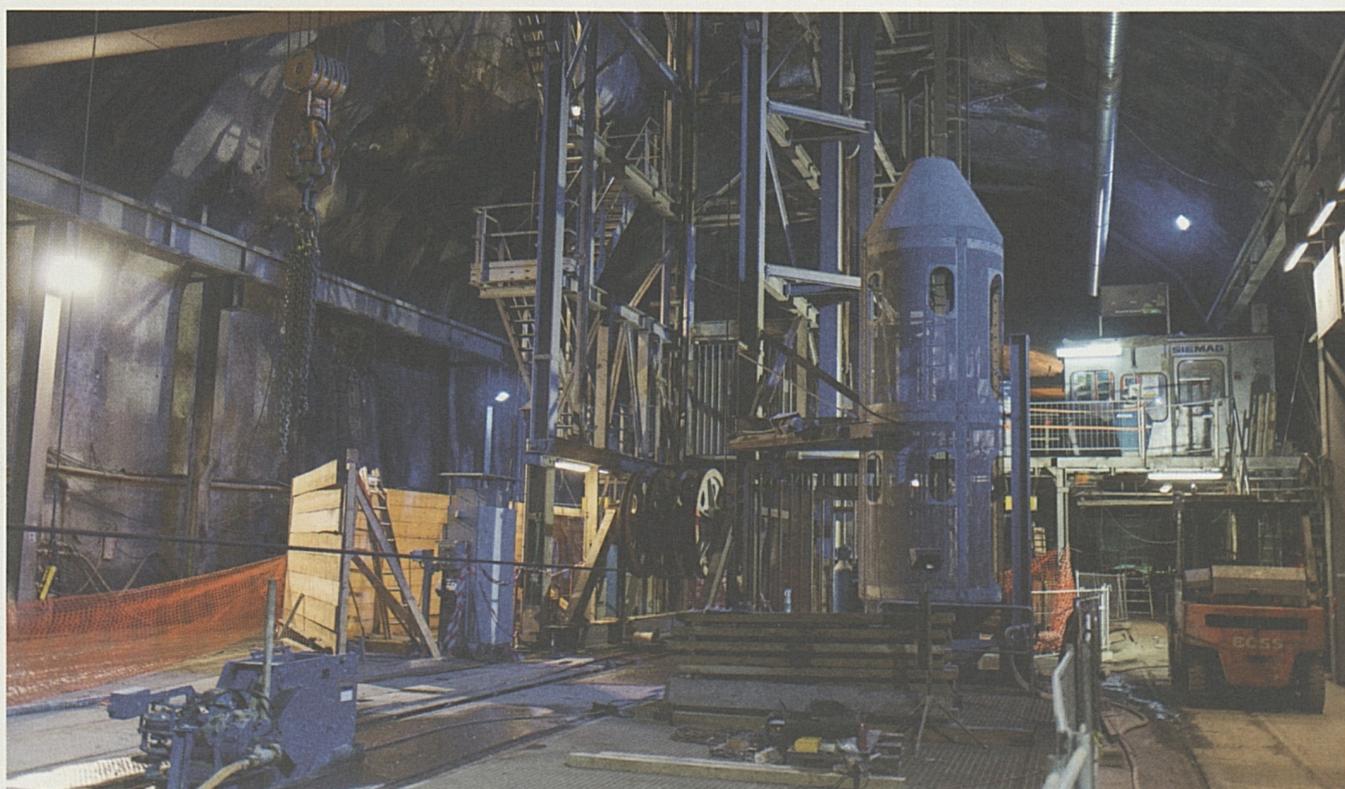
Am 23. März 2012, genau ein Jahr nach dem zweiten Hauptdurchschlag, wurde der letzte Gewölbekblock im Einspurtunnel Sedrun betoniert. Der Rohbau Sedrun Süd konnte am 1. Oktober 2012 bereits an den Unternehmer Bahntechnik übergeben werden. Anfang April 2012 war der Baubeginn des neuen Bahntechnikgebäudes beim Portal.

nach Sedrun transportiert und vor Ort montiert. Der Einbau der Festen Fahrbahn schreitet zügig voran. In der Ost- röhre ist die Fahrbahn bereits von Erstfeld bis nach Sedrun eingebaut. In der Multifunktionsstelle ist ein temporärer «Kopfbahnhof» für den Personen- und Warentransport ab dem Portal Erstfeld eingerichtet worden.

Die Querschläge sind alle mit Türen, Lüftungen und Doppelböden ausgerüstet. In der Multifunktionsstelle Sedrun wurden die beiden Spurwechseltore Nord und Süd eingebaut. Die Tore wurden mit Lastwagen über Erstfeld bis

Die Schachtförderanlage im Schacht 1 wird derzeit rückgebaut. Der Förderkorb, das Unterseil, die Förderseile und die Führungsseile sind bereits ausgebaut.

Rückbauarbeiten an der Schachtförderanlage Sedrun (unten). Montage des Spurwechseltors Süd in Sedrun (rechts).





«JEDE NACHT REINIGEN WIR DEN  
BETONZUG MIT 20 000 LITER  
WASSER UND HALTEN IHN SO IN  
BESTEM ZUSTAND.»





**DER BETONZUG** fährt um 20 Uhr nach zwei Arbeitsschichten aus dem Gotthard-Basistunnel auf den Bahntechnik-Installationsplatz in Erstfeld. Sechs Personen warten die Betonfabrik auf Rädern und beladen sie mit Zement, Betonzuschlagstoffen und Wasser. Pünktlich um 4 Uhr morgens steht der Zug für die nächste Schicht und den Einbau von weiteren 225 Metern Fester Fahrbahn bereit.