

Objekttyp: **FrontMatter**

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

Band (Jahr): - **(2002)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>



50%

Herausgeberin:  
AlpTransit Gotthard AG  
Industriezone Schächenwald  
6460 Altdorf  
www.alptransit.ch  
Telefon 041 875 77 00

**Beim Bau des Gotthard-Basistunnels steht ein weiterer Meilenstein bevor: Im Mai 2003 wird in Amsteg die erste Tunnelbohrmaschine angedreht und der Vortrieb Richtung Süden gestartet. Damit beginnt auch im Norden der maschinelle Vortrieb des längsten Eisenbahntunnels der Welt.**

### Die Kathedrale im Berg

Baustelle Amsteg: Zwei Kilometer im Berg entstehen die Montagekavernen. Sie werden die Dimensionen einer Kathedrale haben. Riesige Dumper transportieren das Material zum Steinbrecher, von dort geht es weiter auf dem Förderband Richtung Kieswerk. Im Dezember 2002 werden in der Montagekaverne die ersten von rund 90'000 Teilen eintreffen und von Spezialisten Stück für Stück zu einer gigantischen funktionierenden Tunnelbohrmaschine zusammengesetzt. Diese wird sich im Frühjahr Richtung Sedrun in Bewegung setzen.

Leider stehen diese Arbeiten nicht im Zentrum des öffentlichen Interesses. Vielmehr wird von den dahinschmelzenden Reserven und von «Mehrkosten» gesprochen. Und trotzdem: Wir sind auf allen unseren Baustellen der AlpTransit Gotthard AG innerhalb der Kosten und der Termine. Die ausgewiesenen Mehrkosten bedeuten nur, dass in der Vergangenheit die Bestellung des Bundes geändert wurde. Mehr Sicherheit durch zwei Röhren am Ceneri-Basistunnel und Etapierungen der Gotthardachse haben eben ihren Preis.

Aber schauen wir doch vorwärts. Ich wünsche den Mitarbeitenden der Arbeitsgemeinschaft Murer/Strabag und der örtlichen Bauleitung einen unfallfreien Vortrieb. «Glück auf».

*P. Zbinden*

Peter Zbinden  
Vorsitzender der Geschäftsleitung  
AlpTransit Gotthard AG

### Agenda

#### Dezember 2002

Ausbruch Montagekaverne Ost für TBM

#### Januar 2003

Durchschlag Kabelstollen

#### Ab März 2003

Montage TBM Oströhre

#### Ab März 2003

Ausbruch Montagekaverne West für TBM

#### Mai 2003

Andrehen TBM Oströhre

#### Ab Juni 2003

Montage TBM Weströhre

#### August 2003

Andrehen TBM Weströhre

#### 30. August 2003

Tag der offenen Baustelle

*Titelbild: Auf der Neat-Baustelle in Amsteg herrscht Hochbetrieb. Es wird wieder gebohrt und gesprengt.*