

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Amsteg
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2003)
Heft: 2

Artikel: Regelvortrieb Richtung Sedrun
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419223>

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: 12.02.2026

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

Regelvortrieb Richtung Sedrun

Fast das ganze Jahr 2003 bauten Monteure und Schweisser in Amsteg die Tunnelbohrmaschinen S-229 und S-230 «unter Tag» zusammen. Anfang Oktober 2003 nahm die TBM S-229 in der Oströhre den Regelvortrieb auf. Anfang Januar 2004 legt auch die TBM S-230 in der Weströhre los Richtung Sedrun!

4

Monorail für «Gabi I» und «Gabi II»

Am 27. Mai 2003 begann auf der NEAT-Baustelle Amsteg der maschinelle Vortrieb des Gotthard-Basistunnels Nord. In der Oströhre wurde die Tunnelbohrmaschine S-229 («Gabi I») mit einem verkürzten Nachläufer angedreht. Die zweite Tunnelbohrmaschine TBM S-230 («Gabi II») nahm am 11. August 2003 den Vortrieb in der Weströhre auf.

Mitte September 2003 standen auf der Baustelle Amsteg beide Tunnelbohrmaschinen jedoch still. Am 4. Juli 2003 wurde nämlich bei «Gabi I» (TBM S-229) in der Oströhre der Vortrieb nach 415 Metern plangemäss eingestellt und mit der Verlängerung des Nachläufers auf rund 400 Meter Länge begonnen. Am 9. September 2003 erreichte auch «Gabi II» (TBM S-230) Tunnelmeter 415. Auch hier begann dann die Montage des Nachläufers.

Nachläufer von Rowa

Während die beiden Tunnelbohrmaschinen von der Schwanauer Firma Herrenknecht AG geliefert wurden, stammen die beiden Hochleistungs-Nachlaufinstallationen von der schwyzer Firma Rowa Tunnelling Logistics AG, Wangen.

Die Maschineningenieure und Konstrukteure der Rowa AG wurden von der Arbeitsgemeinschaft AGN (Murer AG/Strabag AG) bereits in einer frühen Phase der Ausführungsplanung mit einbezogen. Deshalb konnten sie zusammen mit den Tunnelbauern ihres Auftraggebers eine auf die Bedürfnisse der Baustelle optimierte und massgeschneiderte Neuentwicklung konzipieren, die verschiedene interessante Neuerungen beinhaltet:

- Eine von der Nachlaufinstallation unabhängige Monorailbahn (Einschienenhängebahn) für die Versorgung der TBM und den Transport des Spritzbetons ab Versorgungszug. Dadurch ist ein direkter Materialfluss ohne weiteren Umweg gewährleistet.
- Freie Zugänglichkeit im Bereich der Sohlenbetonierbaustelle durch den Einsatz einer Hängebühne.
- Gesteinsbrecher für die Zerkleinerung des in diesen geologischen Formationen voraussichtlich grobblockig anfallenden Ausbruchmaterials und die Sicherstellung einer kontinuierlichen Materialabförderung auf dem Streckenband.
- Durchgehender Zweigleisbetrieb bis hinter die Sohlbaustelle.
- Mobiler Spritzbetonroboter auf dem Oberdeck mit einem Arbeitsbereich von 360°.



Der rund 400 Meter lange Nachläufer der TBM S-229 ist eine richtige Fabrik mit verschiedensten Maschinen und Installationen.

Harte Arbeit für die Mineure: Die 62 Rollenmeissel müssen regelmäßig ausgetauscht werden. Ein Rollenmeissel wiegt nicht weniger als 150 kg.



Eine richtige Fabrik

Im Nachläufer erfolgen verschiedenste Arbeiten: Ankern, Stahleinbau, Spritzbetonsicherung, Sondierungen, Injektionen, Materialumschlag, Sohlenbeton, Materialabtransport, Luttenmontage, Reparaturen, Abdichtung, Wasserhaltung. Auf dem Nachläufer befinden sich auch unzählige Maschinen und Installationen: Steinbrecher, Notstromgruppen, Kühlaggregate usw.

TBM

Hersteller TBM S-229/S-230

Hersteller Nachläufer

Gesamtlänge inkl. Nachläufer

Gesamtgewicht Anlage

Durchmesser Bohrkopf

Anzahl Rollenmeissel (17")

Räumer (Materialschlitz)

Mannlöcher

Antriebsmotoren Bohrkopf

Leistung der Antriebsmotoren

Bohrkopfdrehzahl

Vorschubkraft

Verspannung

Bohrhub

Stromkosten pro Tag

Investitionsvolumen pro TBM

Herrenknecht AG

Rowa Tunneling Logistics AG

441 m

3000 t

9,58 m

62 Stk.

12 Stk.

4 Stk.

10 Stk.

3500 kW

bis 6 U/min

2700 t

3000 t

2 m

10'000 CHF

30 Mio. CHF