

Riesiger Tatzelwurm für den Gotthard-Basistunnel

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2003)**

Heft 1

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419218>

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.

Riesiger Tatzelwurm für den Gotthard-Basistunnel

Kurz vor Weihnachten 2002 schickte die Firma Herrenknecht in Schwanau die ersten Teile der Tunnelbohrmaschine S-229 auf die Reise ins Urnerland. Am 27. Mai 2003 wurde der 2700 Tonnen schwere Riesenbohrer angedreht. Vorher aber wurde hart gearbeitet: Monteure und Schweisser bauten das mit allen Nachläufern 441 Meter lange Ungetüm aus 90'000 Einzelteilen zusammen.

Ein Riesenbohrer auf Reise

Nach der Fertigung in Deutschland wurde die erste Tunnelbohrmaschine für den Gotthard-Basistunnel im Januar 2003 im Werk der Firma Herrenknecht in Schwanau abgenommen, anschliessend zerlegt und in rund 90'000 Einzelteilen auf die Baustelle in Amsteg transportiert. Das schwerste Stück, die 117 t schwere Antriebseinheit, musste per Schiff über

den Vierwaldstättersee gefahren werden, weil die Last für gewisse Autobahnteilstücke der A2 zu schwer war.

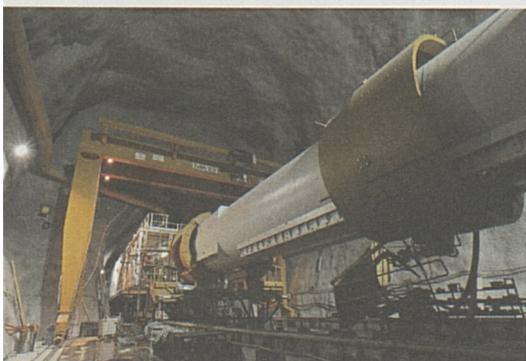
Ab März 2003 wurde die TBM S-229 in der Montagekaverne Ost in Amsteg unter engsten Platzverhältnissen wieder zusammengebaut. Keine einfache Sache für die Monteure und Schweisser, hat doch der von der ARGE AGN bestellte Riesenbohrer für den Ausbruch der 11,4 km langen Oströhre des neuen Gott-

hard-Basistunnels gewaltige Ausmasse. Mit einem Gewicht von 2700t und einer Antriebsleistung von 3500 kW (5000 PS) wird sich der total 441 m lange Tatzelwurm durch meist hartes Gestein (Gneise, Granite) von Amsteg nach Sedrun fräsen. Der mit 62 Rollenmeisseln bestückte Bohrkopf hat einen Durchmesser von 9,58 m – dies entspricht ungefähr einem dreistöckigen Wohnhaus!

Im Nauen über den Vierwaldstättersee ins Urnerland.



Für die TBM-Montage brauchte es zwei grosse Portalcrane mit einer Tragkraft von 2 x 80 Tonnen.



Monteure und Schweisser bauten den 2700 Tonnen schweren Riesenbohrer zusammen.

