

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Amsteg
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2003)
Heft: 1

Artikel: Riesiger Tatzelwurm für den Gotthard-Basistunnel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419218>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 28.03.2025

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

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.

