

# Erstfeld Tonnenschweres Puzzle

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2007)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419379>

## **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.

# Erstfeld Tonnenschweres Puzzle

*Das Gesicht der Baustelle Erstfeld ändert sich fast täglich. Auf dem Installationsplatz schießen die Gebäude aus dem Boden, und die beiden Tunnelbohrmaschinen wachsen unaufhaltsam. Schon bald beginnt der Tunnelvortrieb – bis dann muss die Infrastruktur bereit sein.*

Irgendwie erinnert die Szenerie an ein Puzzle für Riesen. Nach ihrem Einsatz in Amsteg hat man die Tunnelbohrmaschinen (TBM) Gabi I und II in Tausende von Einzelteilen zerlegt und nach Erstfeld gebracht, wo sie nach einer Revision wieder zusammengesetzt werden. Ein Portalkran, der 2 x 80 Tonnen heben kann, ist nötig, um die Teile an ihre Einbauorte zu transportieren. 1300 Tonnen wiegt nur schon der vordere Rumpf der Maschinen, mit dem Ausbruch und Fellsicherung vorgenommen werden. Der Nachläufer zum Abtransport des Ausbruchmaterials und zur Versorgung der Maschine wird erst angekoppelt, wenn die Rumpf-TBM schon einige Meter Vortrieb gemacht hat. Dann erreichen die Giganten eine Länge von über 400 Metern und ein Gewicht von rund 3000 Tonnen.

## In Kürze einsatzbereit

Die TBM für die Oströhre ist fast fertig montiert, Anfang Dezember 2007 beginnt der Vortrieb. In der Weströhre geht es im Februar 2008 los. Damit die Maschinen ihre gewaltige Vortriebskraft entfesseln können, müssen sie sich seitlich im Berg verspannen. Dafür sprengten die Tunnelbauer zwei Startröhren mit einer Länge von je 21 Metern in den Fels.

Der Tunnelvortrieb ist aber nur mit einer ausgedehnten Infrastruktur möglich. Die Bauleitungen haben ihre Büros im Herbst bezogen. Auf dem Installationsplatz entstanden Werkstätten, Magazine, Betonanlage, Wasseraufbereitung, Leitungen. Es kann also losgehen – gut 7 Kilometer Fels liegen vor den Mineuren und ihren Maschinen – Ende 2009/Anfang 2010 wollen sie in Amsteg sein.

