LANGENTHAL

Nencki im Gotthard-Tunnel

Die Firma Nencki plante, entwickelte und baute ein schienengebundenes Spezialfahrzeug, das zukünftig bei Wartungsarbeiten im neuen Gotthard-Basistunnel eingesetzt wird. Gestern wurde das mobile Tor ausgeliefert. Am Montag beginnen die Tests im Tunnel. **SEITE 2**

Samstag/Sonntag, 18./19. April 2015 **Heute Stellenmarkt**

BZ LANGENTHALER TAGBLATT

Nencki baut Fahrzeug für Gotthard-Tunnel

LANGENTHAL Bei Unterhaltsarbeiten im Gotthard-Basistunnel wird ein Spezialfahrzeug zum Einsatz kommen: Entwickelt und gebaut wurde es durch die Nencki AG.

Immer wieder entwickeln und bauen Langenthaler Firmen Einzigartiges. Gestern schickte die Nencki AG ein Schienenfahrzeug auf die Reise an seinen Einsatzort, von dem bisher nur ein einziges Exemplar existiert: ein mobiles Erhaltungstor (MET), das bei Arbeiten im Gotthard-Basistunnel zum Einsatz kommen wird. Rund ein Jahr wurde geplant, entwickelt und gebaut. Gestern morgen früh kamen zwei grosse Pneukräne der Firma Zaugg und hoben das für Normalspur gebaute Schienenfahrzeug auf Rollschemel, damit es auf den Schmalspurgleisen der ASM zum SBB-Güterbahnhof transportiert werden konnte. Heute Samstag geht die Reise weiter ins Tessin, wo das Gefährt nach der Testphase stationiert sein wird.

Das Spezialfahrzeug ist für Normalspur gebaut und musste deshalb für den ersten Kilometer auf Rollschemel der ASM verladen werden. *Robert Grogg*

55 Tonnen schwer

Ganz so einfach verlief die Aktion dann doch nicht. In Transportstellung ist das massive Tor zwar zusammengefaltet, trotzdem musste überall gemessen werden. Das fing schon beim Verlassen der Werkhalle an. Auf den ersten paar Metern liegt zwar ein Normalspurgleis, aber eben nur auf dem Firmengelände. Dann wird es schmal.

Trotzdem ist André Grütter, Leiter Anlagenbau bei Nencki, froh um den Bahnanschluss: «Gegenüber unserem früheren Firmenstandort verschafft uns das bei bestimmten Kunden ganz sicher einen Vorteil.»

55 Tonnen wiegt das Spezialfahrzeug. Es ist rund 22 Meter lang. Und das mobile Tor hat ausgefahren einen Durchmesser von rund 8 Metern.

Es brauchte einige Kniffe und die Erfahrung der beiden Kranführer, bis das riesige Teil ohne Schaden zu nehmen rund einen halben Meter angehoben werden konnte. Zufälligerweise geschah dies alles über einem Bahntunnel der Strecke Bern–Olten. Der braucht jedoch bei Arbeiten keine Tore.

Im Gotthard-Basistunnel ist das anders: Dort muss für Unterhaltsarbeiten die notwendige Luftqualität sichergestellt werden. Um die Frischluft aus den Nothaltestellen in die Erhaltungsabschnitte zu leiten, sind Tunnelabschlüsse notwendig. Dazu sind die mobilen Erhaltungstore vorgesehen. Das MET wird an einer von mehreren definierten Positionen im Gotthard-Basistunnel verankert und verschliesst dann die Tunnelröhre zu rund 95 Prozent.

Schon bald ein zweites Tor

Um die minimen Bautoleranzen im Tunnel auszugleichen, sind an der Tunnelwand Anpassringe montiert. Zur Ableitung der aus den möglichen Luftdruckdifferenzen resultierenden Kräfte wird das Fahrzeug mit Spreizarmen an der Tunnelwand befestigt. Vier Stützfüsse ermöglichen ein genaues Ausrichten. Der gesamte Vorgang erfolgt hydraulisch. Das Fahrzeug verfügt über eine eigene Energieversorgung. Vorgesehen sind zwei solche Tore. Verlaufen die ab Montag geplanten Tests erfolgreich, dann baut die Nencki AG schon bald ein zweites MET. *rgw*