

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer  
**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer  
**Band:** - (2009)  
**Heft:** 71

**Artikel:** Besichtigung der Neat-Baustelle Sedrun  
**Autor:** Hasler, Max  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1037608>

### **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:** 14.03.2025

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

# Besichtigung der Neat-Baustelle Sedrun

Der 1. Mai, ein strahlend schöner Tag erwartete eine grosse Schar von Ausflüglern. Ein Wetter, wie es der Verein Arbon Classics gewohnt ist. Gut gelaunt bestiegen die 80 Personen die beiden Cars der Firma Eurobus, pilotiert von Hasler sen. und Hasler jun.. Nach einem Kaffeehalt im Heidiland fuhren wir den frisch verschneiten Bergen entgegen.

Wir kamen um ca. 9.45 Uhr in Sedrun an und gleich verzogen sich 3 Gruppen auf die Baustelle, die in einem Taleinschnitt liegt, wo sie das Dorf kaum stört. Die Wohncontainer der Arbeiter sind ein Dorf im Dorf. Was wir da zu sehen und zu hören bekamen, war alles in solchen Dimensionen, die uns zum Staunen brachten. Erklärungen an Reliefs und Modellen über Geologie und Linienführung sowie über die verschiedenen Baulose (Bauabschnitte) brachten uns die Baustellen näher.

Mit einer Standseilbahn wurden wir ins Tal gefahren. Nachdem alle in Bunte Jacken und Helme gekleidet waren - auch der Sicherheits-„Rucksack“ durfte nicht fehlen - verschob sich die Gruppe zum Bahnhof. Dort brachte uns der TGV (Stollenbahn) 1000 m tief in den Berg. Dort befindet sich der Liftschacht, über den ein gigantischer Aufzug das Material aus 800 m Tiefe heraufbefördert. Der 50 Tonnen schwere Aufzug wird mit einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h nach oben gefahren.

Gar mancher hatte gehofft, er könne so zum eigentlichen Tunnel vorstossen. Leider war dies aus betrieblichen Gründen nicht möglich. Eine Gruppe konnte den gewaltigen Maschinenraum besichtigen. Immer wieder wurde die Sicherheit angesprochen. Hierfür müssen verschiedene Rettungsgeräte und ein Rettungstrupp vorhanden sein. Nach einer wackligen Bahnfahrt kamen wir wieder ans Tageslicht.

Im Inforaum wurde uns ein Film über die verschiedenen Lose mit Stand 2008 gezeigt. Wir erhielten noch viele weitere Informationen und konnten auch Fragen stellen.

Hier noch ein paar Zahlen: Gesamtkosten: 30 Milliarden, 2 Röhren à 57 km (Zwischenstollen eingerechnet: ca. 150 km.). Die Erdwärme im Tunnel beträgt 45 Grad, wird jedoch auf 28 Grad gekühlt. 2017 sollen die Züge durch's „Loch“ fahren.

Das Mittagessen wurde uns im Hotel Cresta in Rueras serviert (es isch guet gsi). Um 16.00 Uhr stiegen wir in Sedrun wieder in die Busse und die beiden Chauffeure brachten uns nach einem erlebnisreichen Tag wieder sicher nach Arbon.

Roli Widmer und seiner Crew sei hier ein herzlicher Dank für den schönen und interessanten Tag ausgesprochen.

*Max Hasler*

