

# Besichtigung der Neat-Baustelle Sedrun

Autor(en): **Hasler, Max**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2009)**

Heft 71

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037608>

## **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.

# 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*

