

v varno zavetje. Ljudje si ne upajo dihati... Kar votlo zagrmí. Težko se vzdigne skala, hipoma se prikažejo široke razpokline v pečini. Tuintam se zvrne počasi orjaški kos. Drugega ne vidiš nič, ker je vse zagrnjeno z dimom, ki se leno valí iz skalovja. Gledavci si oddahnejo, vse začne glasno govoriti; na nasipu pa že uzremo zopet delavce, ki si ogledujejo uspeh strela.

Kamen je razstreljen in obdelan. Zdaj ga je pa treba spraviti v predor. Za to pa zidajo ozkotirno železnico, ki bo dolga 7 km. Začenja se pri že obstoječem tiru, ki drži k staremu kamenolomu pri Savi, gre blizu mostu ceste Bled-Bistrica čez Savo ter krene na levem bregu reke do vasi Brod. Ker med vasjo in vodo ne dostaje prostora, so določili tir čez most na desni breg, za vasjo pa s tretjim mostom zopet na levi breg. Potem se dotika kamenoloma pri Savi blizu Laškega Rovta, prekorači Savo s četrtnim mostom ter drži skozi drugi kamenolom na levi strani ceste k gornjemu pri Suhem potoku nad Ribiškim Rovtom. Pri zgradbi predora se torej potrebuje toliko kamena, da se izplača napraviti zanj celo bohinjsko železnico v malem!

* * *

S tem smo opisali nakratko približno vse, kar bi bilo zanimivega pri gradnji bohinjskega predora. Nismo pozabili vrtanja in zračenja s stroji; a ker stroji še ne delujejo — začeli so jih šele postavljati — pridržimo si obširnejši opis morda za poznejši čas. Omenimo zdaj le, da bodo iz vodnega nabiralnika na koncu vodovoda napeljali vodo skozi 800 mm široke železne cevi v dolgotni 800 m na turbine, nahajajoče se v poslopju blizu bohinjskega gradu. Za vrtalni stroj se postavi večja turbina, električna sila pa se prenese z žico v stroj ob koncu rova. Kot rezervo bomo imeli loko-

mobíl, ki naj goni dinamo, če zmanjka vode ali če sploh kaj ne bo v redu. Za zračenje pa se postavijo tri manjše turbine, ki bodo gonile stroj za zračenje, mnogo večji od sedanjega.

Že januarja meseca t. l. so poizkusili z električnim vrtanjem. V hiši pri vходу stoji lokomobil, ki je gonil navadni dinamo z enakim tokom, žica pa je napeljana nad vhomom v navpični rov za zračenje in na konec rova. Vrtalni stroj je bil nastavljen na voz in dobro podprt ter naslonjen na stene rova. Stroj sam je podoben manjšemu topu, na koncu pa ima navadno železno vrtalo. To se obrača in tolče z velikansko hitrostjo v skalo, tako da nam izvrtá luknjo v manj kot desetih minutah. Kar se torej dela z roko precej počasno, tekom pol ali tri četrt ure, je s strojem gotovo v malo minutah. Seveda se dá po potrebi nastaviti več takih električnih vrtal na voz. Ko so luknje gotove, se potisne voz s stroji nazaj, in nato se skalovje razstrelí z dinamitom. Ti poizkusi so se prav dobro obnesli; spoznali smo, da se dá tako izvrtati po 5—6 m rova na dan, kar povsem zadostuje.

Te naprave so se dale na razpolago podjetniku, a on ni primoran delati ž njimi. Prosto mu je, da si nabavi druge, pnevmatične ali hidravlične, ali pa da dela le z roko. A vezan je, da dogotovi delo do določenega dneva. Če tega pogoja ne izpolni, mora plačati silne vsote za vsak zamujeni dan. Kakor je čitateljem znano, je izpodletel prvi razpis naših del, ker so bile vse oglašajoče se tvrdke predrage. Šele začetkom aprila t. l. je prevzela na podlagi omenjenega razpisa zgradbo predora tvrdka Ceconi.

Drugo leto pa si hočemo ogledati še dela pri karavanškem predoru in sploh na progi druge železniške zveze s Trstom. Torej — na svidenje!

