Ein neuer Tunnel

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **6 (1932)**

Heft 2

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-780299

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

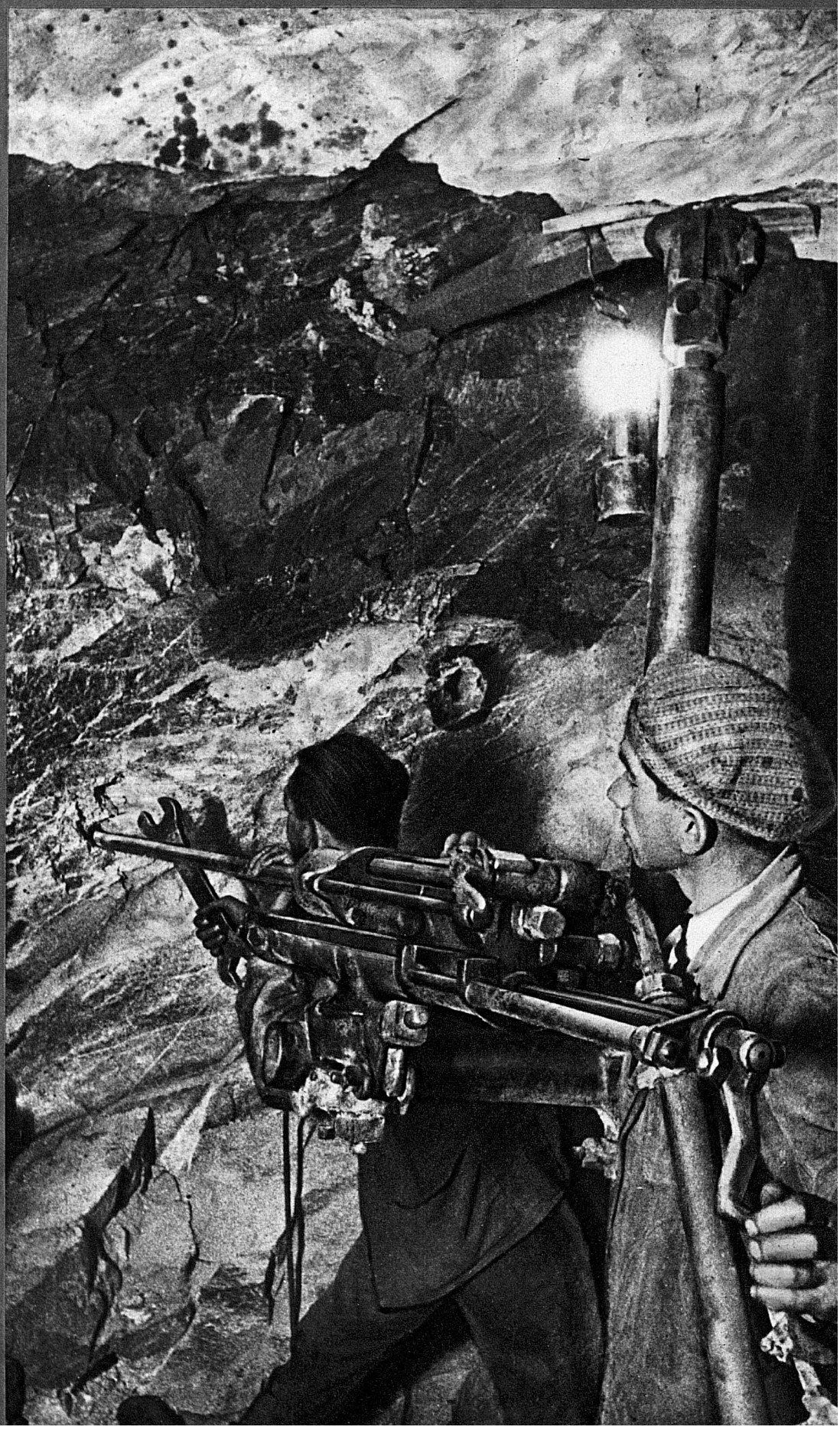
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

EIN NEUER TUNNEL

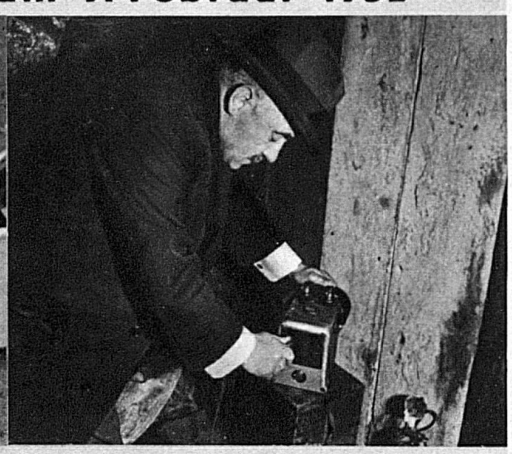
Am Vormittag des 9. Februar bahnten 25 Kilogramm Sprengstoff einen neuen Weg durch den harten Gneis des Monte Cenere in den erwachenden Frühling des Ceresio. Die Zahl der Bundesbahn-Tunnels ist damit auf 230, ihre Länge auf 164,2 km gestiegen. Ein Hebeldruck in 200 m Entfernung und der elektrische Funke entflammte in 23 Bohrlöchern das Aldorfit zu gewaltigen, allesberstenden Minenschlägen. Sieben Monate lang sind die hartstählernen Bohrer mit rasender Gier in das Urgestein gedrungen und Tag für Tag gewann der Angriff auf jeder Seite 5 Meter an Boden. Wie gewaltig ist doch die Technik vorangeschritten, wenn man bedenkt, dass die gleiche Arbeit, der Bau des ersten Ceneri-Tunnels vor 50 Jahren bis zum Durchschlag volle 18½ Monate dauerte. Mit diesem neuen Tunnel von 1690 m Länge ist aus dem völkerverbindenden, doppelspurigen Gotthardstrang ein Engpass verschwunden, der den Leuten vom Fach in Zeiten starken Verkehrs manch harte Nuss zu knacken gab. Die hier getane kostspielige Arbeit zeugt vom unermüdlichen Bestreben der Bundesbahnen, das staatliche Schienennetz zu vervollkommnen und auszubauen, um den Kunden der Bahn immer bessere und raschere Beförderungsmöglichkeiten bieten zu können. Seit der Verstaatlichung haben die Bundesbahnen mit einem Aufwand von über 200 Millionen Franken 523 Kilometer Doppelspuren erstellt.



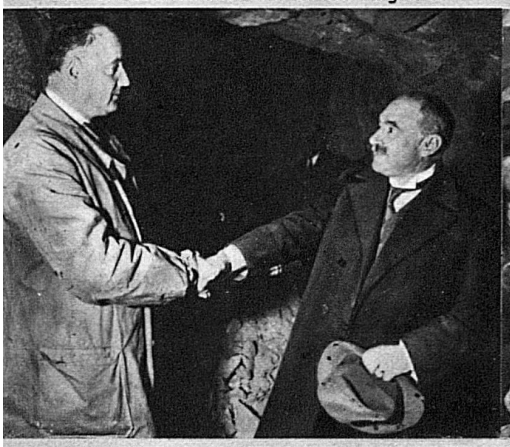
Durchschlag des Monte Cenere Tunnels am 9. Februar 1932

Mit Feuereifer setzen die Mineure ihre wildratternden Bohrhämmer zum letzten Angriff an

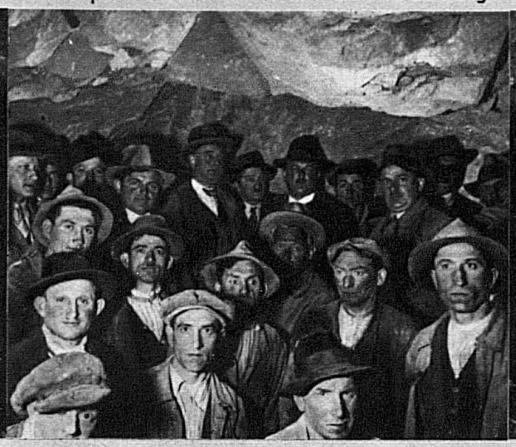
Das war die letzte Ladung vor Ort, 25 kg Aldorfit mit Kapseln und Zündschnur für elektrische Zündung



Herr Kreisdirektor Labhardt in Luzern zündet den letzten Schuss



Herr Kreisdirektor Labhardt in Luzern beglückwünscht den bauleitenden Ingenieur Forni zum gutgelungenen Werk



Unternehmer und Arbeiter sind stolz auf ihre Arbeit im Dienste des wegbahnenden Verkehrs

Oberingenieur Lucchini feiert in schwungvoller Rede das glückliche Ereignis als Auftakt zum 50jährigen Gotthardjubiläum

Das sind die leitenden Männer der Baufirma J. J. Rüegg & Cie.

Geometer Spörri hat die beiden Stollen mit grosser Präzision zusammengeführt

Mit entfaltetem Schweizerbanner stossen die Arbeiter der Nordseite zur Feier am Südportal

Hübsche Tessinerinnen in bunter Landestracht gaben dem Feste ein heimisches Gepräge

Zum Schluss bekam alles, vom Unternehmer bis zum Handlanger, Salami und Risotto zum kräftigen Imbiss

Als das Fest zu Ende war, summten die flatternden Fahnen das hohe Lied tatkräftiger Bergmannsarbeit in den linden Tessinerabend