

Om Simplontunnelen.

Ved

Cand. polit., Fuldmægtig v. Statsb. R. Haarløv.

Freilag den 24. Februar 1905 Kl. 7²⁰ om Morgenen fuldførtes Gennemboringen af Simplontunnelen. Da faldt den sidste Skillevæg (2,5 Meter) for Arbejderne fra Syd. Selvfølgelig vil der dog endnu gaa nogen Tid hen, inden Togene bruse gennem Tunnelen, og Diligencekørselen op over Simplonpasset hører Fortiden til. Men da vil Ingeniørkunsten igen have vundet en stor Sejr, vel værd de Kampe og Ofre, som Resultatet krævede.

Der skal her i store Træk gives en Udsigt over dette Værks Historie og Betydning. Allerede Projektets Alder synes et Bevis for dets Betydning.

Et Aarhundrede er næsten forløbet, siden Napoleon med en Bekostning af ca. 13 Mill. Kr. tilendebrogte Anlægget af den nuværende Landevej over Simplon fra Brig til Domo d'Ossola, de to Byer, som for Tiden danne Jernbanens Endepunkter, henholdsvis paa schweizisk og italiensk Grund. Landevejen er 66 $\frac{1}{2}$ km. lang, 8—10 Meter bred og har en gennemsnitlig Stigning af 3 $\frac{1}{2}$: 100; dens højeste Punkt ligger c. 2000 Meter over Havet, og det Hospits, som blev bygget deroppe og aabnet 1825, er hidtil gæstet af henved 16,000 Rejsende om Aaret.

Da Jernbanernes Tid kom, var Tilvejebringelsen af en Bane over Simplon blandt de første Projekter, og et

italiensk Selskab fik allerede 1853 Koncession paa Gennemførelsen af en Simplontunnel. Siden den Tid bleve mange Planer fremsatte, men endnu var dog et halvt Aarhundrede nødvendigt, for at Tanken kunde blive Virkelighed. Den mellemliggende Periode har lagt Jærnbaneskinnerne igennem og over en Række Alpebjerge: Semmering, Brenner, St. Gotthard, Arlberg og Mont Cenis. De to førstnævnte Jærnbaner gaa over Pashøjden under aaben Himmel, de tre andre gennemskære Bjærgtet ved Hjælp af Tunneler.

Simplontunnelen bygges som en Basistunnel (lavt liggende). Denne Plan valgtes sluttelig blandt de mange, fordi man indsaa, at der trods de store Bekostninger kun ved en saadan Anlægsmaade var Udsigt til passende Forrentning af Anlægskapitalen. I jo større Højde en Jærnbane nemlig føres over et Bjærg, desto stærkere blive selvfølgelig Stigningerne paa de tilgrænsende Banestrækninger; Togene maa som Følge af Stigningsforholdene formeres med et ringe Vognantal, og Driften bliver saaledes uforholdsmæssig dyr. En Jærnbane, som ved en højtliggende Tunnel førtes gennem Simplon, vilde næppe være bleven fuldt ud i Stand til at optage Konkurrencen med de tidligere tilvejebragte Alpeovergange.

Det højeste Punkt i Simplontunnelen ligger kun 705 Meter over Havet (Nordportalen 687, Sydportalen 634 Meter); ved St. Gotthard er den største Skinneshøjde over Havet inde i Tunnelen 1154 Meter, ved Mont-Cenis 1292 Meter og ved Arlberg 1311 Meter. Paa Grund af den valgte Anlægsform er Simplontunnelen bleven 19729 Meter lang (forudberegnet til 19731 Meter); til Sammenligning kan nævnes, at St. Gotthardtunnelen har en Udstrækning af 14912 Meter, Mont-Cenistunnelen af 12200 og Arlberg-tunnelen af 10250 Meter. Gennemboringen af Mont-Cenistunnelen fandt Sted i Julen 1870; den 29. Februar 1880 faldt den sidste Skillevæg i St. Gotthardtunnelen, og Arlberg-tunnelen var udboret den 19. November 1883.

Medens St. Gotthardtunnelen ligger udelukkende paa

schweizisk Landomraade, har Simplontunnelen den samme Ejendommelighed som Mont-Cenistunnelen, netop at gaa over Grænsen mellem to Stater; for den sidstnævnte Tunnels Vedkommende ere disse Frankrig og Italien, ved Simplon Schweiz og Italien.

Dette Forhold har i ikke ringe Grad vanskeliggjort Gennemførelsen af den mægtige Opgave. Tilvejebringelsen af de nødvendige Overenskomster mellem Schweiz og Italien har ikke været let, og yderligere Forviklinger opstod, da de schweiziske Jærnbaner, medens Tunnelens Bygning var i fuld Gang, som »Forbundsbaner« bleve samlede under Statsdrift.

Kongeriget Italien og de nærmest Simplon liggende norditalienske Kommuner havde forpligtet sig til at afholde en Del af Udgifterne ved Tunnelanlægget. Kravet paa disse i og for sig ikke store Bidrag fra italiensk Side er imidlertid, naar undtages en forholdsvis ringe Sum, frafaldet af Schweiz, og dette Land har saaledes næsten udelukkende Æren af at have fuldført Værket.

Den 15. Februar 1898 indgik Jura-Simplonjærnbane-selskabet som Ejer af Jærnbanen fra Genfersøen gennem Rhônedalen til Brig en Overenskomst med Firmaerne Brandt og Brandau i Hamburg, Gebrüder Sulzer i Winterthur, Banken i Winterthur samt Locher & Co. i Zürich. Ifølge denne Kontrakt skulde nævnte Konsortium bygge en enkeltsporet Tunnel samt en Paralleltunnel for Lufttilførsel m. m.; dette Arbejde skulde være afsluttet inden 15. Maj 1904 og koste 54½ Mill. Frc. Entreprenørerne paatog sig endvidere mod en Betaling af 15 Mill. Frc. indenfor en bestemt Tidsfrist at udvide Paralleltunnelen til en enkeltsporet Tunnel.

De langt over Forventning store tekniske Vanskeligheder ved Arbejdet gjorde Overholdelsen af den nævnte Byggefrist umulig og have tillige forøget Anlægsomkostningerne i meget væsentlig Grad. Entreprenørerne fremtraadte derfor i Sommeren 1903 med Ansøgning om Forlængelse af Fristen og Forhøjelse af Betalingen. Efter

mange Forhandlinger kom en Tillægsoverenskomst i Stand, hvorefter den schweiziske Stat overtog et yderligere Tilskud paa omtrent $8\frac{1}{2}$ Mill. Frc. Tunnelen skulde være færdig inden 30. April 1905.

Anlægsomkostningerne for Dobbelttunnelen er altsaa fra $69\frac{1}{2}$ steget til 78 Mill. Frc. Det skal bemærkes, at Udgiften ved Bygningen af St. Gotthardtunnelen sluttelig beløb sig til c. 90 Mill. Frc., og at Mont-Cenistunnelen kostede omtrent 75 Mill. Frc.

Systemet med Dobbelttunnel er for første Gang bragt til Anvendelse ved Simplon. Paralleltunnelen, der ligger i en Afstand af 17 Meter fra Hovedtunnelen, og for hver 200 Meter er forbunden med denne ved en Tværgang, tjener først og fremmest som Ventilationsrør; endvidere sker Vandafledningen derigennem, og det er i det hele taget ved Hjælp af denne Sidetunnel lykkedes at undgaa en betydelig Del af de Vanskeligheder, som tidligere lagde endnu større Hindringer i Vejen for Bygning af lange Tunneler.

Ved en Statsoverenskomst mellem Schweiz og Italien af 25. November 1895 angaaende Bygning og Drift af en Jærnbane gennem Simplon, havde det schweiziske Jura-Simplonjærnbaneselskab faaet Koncession paa Driften af den italienske Strækning indtil Domo d'Ossola. Saavel paa dette Tidspunkt, hvor der allerede var Udsigt til Statens Overtagelse af de schweiziske Hovedjærnbaner, som i 1898, da Statsdriften var besluttet af Forbundsraadet, havde de italienske Regeringsrepræsentanter og navnlig Udenrigsminister Visconti-Venosta afgivet Løfte om, at der ikke skulde opstaa nogen Vanskelighed for Transporten af denne Koncession til Forbundet. Da nu det schweiziske Edsforbund gennem Erhvervelsen af Jura-Simplonbanen var indtraadt i denne Banes Rettigheder og Forpligtelser med Hensyn til Bygningen af Simplontunnelen, vilde den italienske Regering dog ikke uden videre opfylde de af dens Repræsentanter givne Tilsagn.

Fra italiensk Side anførte man: Et er at overlade et

udenlandsk privat Jærnbaneselskab Driften af en italiensk Bauestrækning, et andet er at meddele en fremmed Stat saadan Ret.

Paa denne Maade kom det i Aaret 1903 til en stærkt tilspidset politisk Situation mellem Schweiz og Italien, hvad der endog førte til, at Schweiz traf Rustningsforanstaltninger. Schweiz, som befandt sig i en Tvangsstilling, maatte imidlertid gaa ind paa at bringe yderligere Ofre for at opnaa Overdragelsen af den italienske Koncession til Forbundet. Italien krævede nemlig og satte igennem, at der oprettedes en international Simplonbanedelegation, bestaaende af 7 Italienerne og 7 Schweizere, og at denne Delegation fik visse Kontrolrettigheder.

I det hele taget kan man maaske sige, at Italien ikke har ydet nogen stor materiel eller moralsk Støtte til Simplonbanen, som dog vil bringe Landet væsentlige Fordele.

De vigtigste italienske Tilslutningslinjer til Simplon ere snart færdige, og i Sommeren 1906 skal der for at fejre Simplonbanens Aabning afholdes en international Udstilling i Milano.

Togene ville fremtidig kunne passere Simplontunnelen paa 20 Minutter, medens Diligencekørselen op over Passet nu varer 12 Timer.

Den geniale Planlægger af Arbejdet i teknisk Henseende skulde ikke se sit Værk fuldendt; Ingeniør Brandt, Opfinderen af Boremaskinen, der i saa væsentlig Grad har befordret Simplontunnelens Gennemførelse, er død.

Efter Schweiz og Italien kunde Frankrig faa størst Fordel af den gennemgaaende Simplonlinje. Denne Stat har imidlertid endnu kun gjort paafaldende faa Forberedelser til at drage Nytte af den nye Samfærdselsvej. Grunden hertil maa vel nærmest søges i, at Frankrigs Jærnbaner ejes og drives af saa mange forskellige private Selskaber, hvis Interesser vanskeligt samles mod et fælles Maal. — Allerede for over 25 Aar siden var der i Frankrig vakt en kraftig Bevægelse til Gunst for Simplontunnelen. Denne Strømning blev imidlertid brudt, idet man i ledende

Kredse var ængstelig for, at en stor Del af Marseilles Handel skulde søge ad den nye Samfærdselsvej til Genua. At dette vil ske, synes ogsaa i høj Grad sandsynligt, naar der ses hen til, at hele det vestlige Schweiz nu rykker Genua nærmere; Skinnevejen Genf—Genua bliver paa Grund af Simplonbanen fremtidig 122 km. kortere end Strækningen Genf—Marseille.

I Aaret 1903 blev der fra Midt- og Nordfrankrig agiteret meget livligt for Tilvejebringelsen af formaals-tjenlige franske Tilslutningslinjer til Simplon. Man pegede hen paa det betydelige Opsving, som Trafiken mellem Tyskland og Italien havde faaet ved St. Gotthardtunnelen, og fremhævede, at der nu blev en Lejlighed for Frankrig til ved Hjælp af Simplonvejen at optage en kraftig Konkurrence med Tyskland. 95 franske Handelskamre og 55 Generalraad udtalte sig til Gunst for Gennemførelsen af Faucillebanen. Hvad der vanskeliggjorde en Beslutning, var nemlig Fremkomsten af flere forskellige Planer. I Slutningen af Februar 1905 indeholdt Bladet »Temps« om disse Planer en Række Artikler, hvori der klagedes over den Ligegyldighed, hvormed Spørgsmaalet angaaende Tilvejebringelsen af en ny Samfærdselsvej var behandlet. »Ethvert af Projekterne: Forbedring af Linjen fra Mouchard til Vallorbe (Linjen Paris—Pontarlier), Bygning af en ny Linje fra Lons-le-Saunier til Genf (Faucillebanen) eller Forbedring af Linjen Bellegarde—Bouveret (Syd om Genfersøen) havde sine Fordele og sine Mangler. Men den bedste Forbindelse var den, som var færdig i rette Tid. Smaalige Interesser var bleven de herskende i et Tilfælde, hvor den hurtigste og mest hensigtssvarende Afgørelse burde være Enhedsmærket. Frankrig kunde høste stor Gavn af Simplontunnelen, naar det ved Bygningen af vel overvejede Forbindelseslinjer sluttede sig til Bevægelsen, som vilde føre Mellemeuropas Handelsvej igennem Simplon. Landet kunde udelukkende lide Skade, naar Rejsende og Gods af Mangel paa Tilslutningsbaner gik uden om Frankrig«.

Schweiz har allerede for to Aar siden besluttet at bygge det schweiziske Stykke af Banen Vallorbe—Frasne for at gøre Vejen til Paris over Pontarlier kortere. Men Arbejdet har ikke kunnet paabegyndes, fordi der ikke er truffet nogen Afgørelse med Hensyn til den franske Del af nævnte Strækning.

I Frankrig blev der ganske vist 1901 nedsat en Kommission for at undersøge Spørgsmaalet, men til noget Resultat er denne endnu ikke naaet, og en Rejse, som den daværende Minister for offentlige Arbejder, Maruéjols, i Efteraaret 1903 foretog til Schweiz i den Hensigt at studere Simplon og de Tilslutningslinjer hertil, hvoraf Frankrig vilde have størst Nytte, bragte heller ikke Sagen til noget afgørende Punkt. Den 9. Marts 1905 henledte det franske Senat Regeringens Opmærksomhed paa det absolut nødvendige i Forholdets snarlige Løsning.

Ogsaa i Schweiz gjorde Konkurrencefrygt sig ganske vist stærkt gældende under Drøftelsen af de forskellige Planer om Tilslutningslinjer. Kanton Genf har med største Iver kæmpet for Faucillebanen, som ogsaa er den mest populære i franske Handelskredse. Denne Linje Lons-le-Saunier—Genf vilde blive den korteste Forbindelsesvej mellem Paris og Milano, men den kræver en Række Tunneler gennem Jura og vilde koste 4 à 5 Gange saa meget som den nordlige Linje over Vallorbe-Lausanne, der jo ogsaa vil afkorte Strækningen Paris—Milano betydeligt. Den sidstnævnte Bane ønskedes af Kanton Waadt. Det er forstaaeligt, at den schweiziske Regering paa en Tid, hvor Statsbanesystemet er saa nyt, indtil videre ikke har villet belaste Forbundsbanerne med de store Udgifter ved Faucillebanens Anlæg.

Tariferne for Simplontrafiken ville blive indrettede efter St. Gotthardtariens Mønster, saa at den ene af de to Alpeovergange i tarifarisk Henseende ikke bliver begunstiget eller tilsidesat fremfor den anden.

Marts 1905.
