

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

**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen

**Band:** 5 (1931)

**Heft:** 5

**Artikel:** 25 Jahre Simplontunnel : Reminiszenzen aus den festlichen Tagen der Betriebseröffnung

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-780649>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.02.2026

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

# 25 Jahre Simplontunnel

Reminiszenzen aus den festlichen Tagen der Betriebseröffnung.

Brig, den 19. Mai 1906.

Um 11 Uhr 28 verkündete Kanonendonner, dass der königliche Zug den Tunnel passiert hatte. 11 Uhr 30 fuhr der Zug in den Bahnhof ein. Er bestand aus zwei mächtigen Lokomotiven und sieben Wagen. König Viktor Emanuel und Bundespräsident Forrer begrüßten sich mit herzlichem Händedruck. Nach gegenseitiger Vorstellung und Begrüssung schritten der König und der Bundespräsident, gefolgt von der militärischen Suite und den Ministern Sonnino und Carmine die Front der Ehrenkompanie

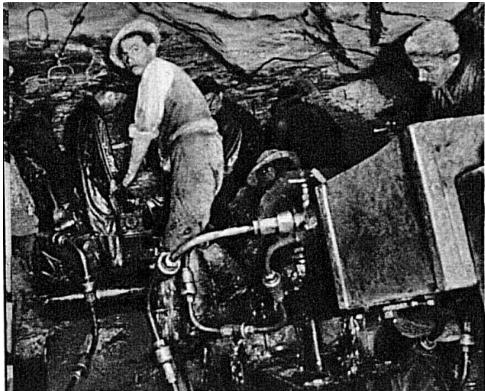


Diese bronzenen Erinnerungsplatten von Bildhauer Prof. Lugeon wird am 30. Mai 1931 am Nordportal des Simplontunnels in Brig feierlich enthüllt werden.

ab. Die Musik spielte den Fahnenmarsch. Der König trug die Uniform eines Generals der Infanterie ohne jede Dekoration. Nach dem Empfang der Delegationen der Italienerkolonien von Genf, Zürich und Lugano begab sich der König, begleitet vom Bundespräsidenten und seiner Suite, in den auf dem Bahnhofperron errichteten Pavillon zum Déjeuner. Die Tafel zählte 65 Gedecke, im Zentrum den gelbseidigen Fauteuil des Königs, zur Rechten Bundesrat Müller, zur Linken Bundesrat Zemp, dem König gegenüber Bundespräsident Forrer, diesem zur Rechten Sonnino, zur Linken Carmine.

Rechts: Erinnerungsmedaille aus dem Jahre 1905, die damals allen Mitwirkenden am Tunnelbau verabfolgt wurde.





mit rasendem Lärm drangen die Maschinenbohrer in Gestein. Günstige Tage ergaben 8—9 Angriffe vor Ort. In diesem wilden Kampfe mit dem Berge wurden 2 Millionen Maschinenbohrer und 33 Millionen Handbohrer abgenutzt.

Nach den Bohrmaschinen die Feuerwerker. Zu den Sprengungen wurden 1 520 000 kg Dynamit und 4300 km Zündschnur verwendet. Noch in 500 m Entfernung duckte sich alles vor dem Sturmwind der Explosionen.

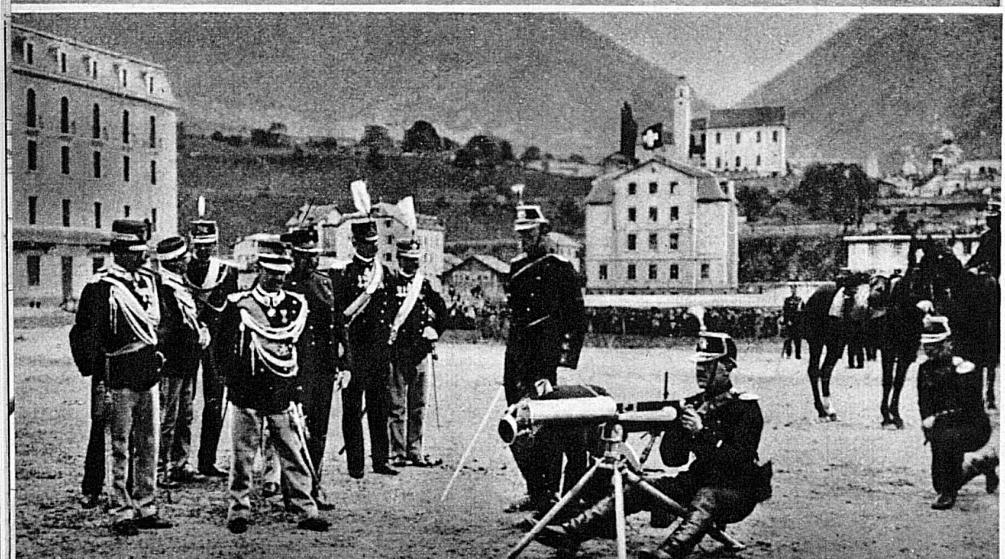
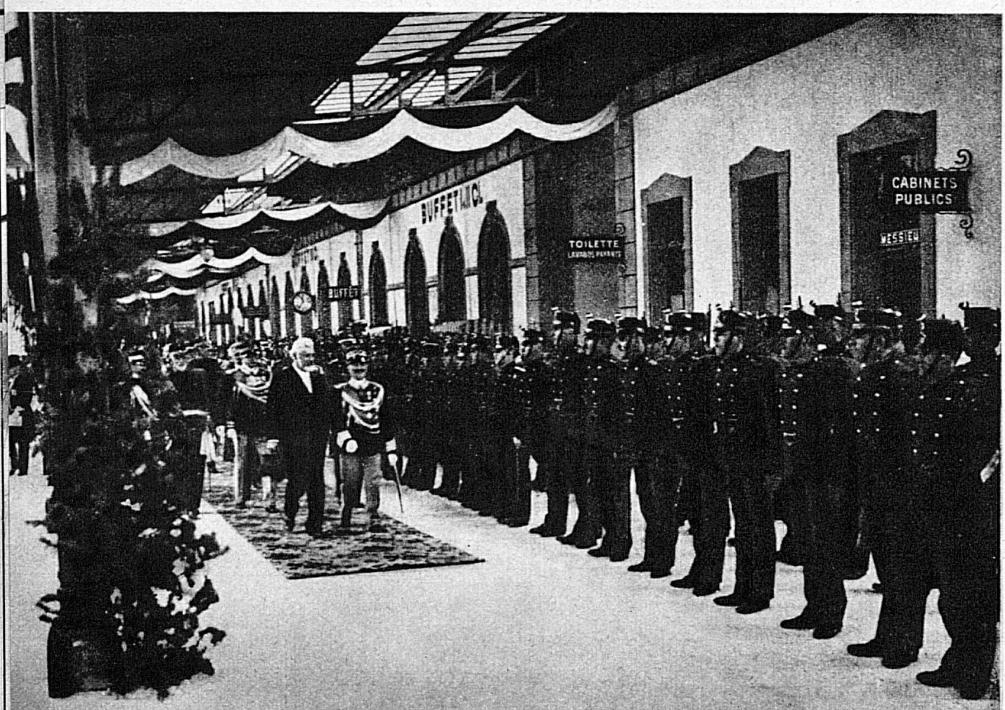
Gleich hinter den Bohrmaschinen wurde der Stollen sofort verbolzt und verzimmert, um die Arbeiter vor den Tücken des Felsens zu schützen. Dann wurde mit dem Vollausbruch begonnen.

Während des Festmahlens spielte das Orchester des Kurhauses Montreux. Zuerst ergriff Bundespräsident Forrer das Wort, um den königlichen Gast auf Schweizerboden willkommen zu heißen und die hohe Bedeutung des Tages für den Verkehr beider Länder hervorzuheben. Nach den Klängen des italienischen Königsmarsches verdankte Viktor Emanuel III den herzlichen Empfang und feierte das gewaltige

Werk seine Erbauer. Die Musik spielte darauf unsere Nationalhymne. Nach dem Essen besichtigte der König die defilierenden Truppen, die ihre Sache schneidig machten. Der König liess sich namentlich auch die beiden neuen Feldgeschütze vorführen; die Maximschützen manövrierten ebenfalls und schossen nach Zielen. Die ganze militärische Veranstaltung zeigte einen ernsten Zug.

Zur Rückfahrt nach Domodossola, wo der König um 3 Uhr 21 Min. eintraf, benutzte er wieder seinen eigenen Zug. Bald darauf folgte der Zug des Bundesrates, der unter den Klängen des 'Rufst Du, mein Vaterland!' in den italienischen Bahnhof einfuhr.

Auf italienischer Seite wickelten sich nun die Empfangsfeierlichkeiten für die Schweizer in ähnlicher Weise wie in Brig ab. Doch folgte die Truppenbesichtigung gleich auf die Begrüssung und bot ein glänzendes militärisches Schauspiel. Beim Diner wechselten der König und unser Bundespräsident wiederum herzliche Reden. Der Festsaal war hier mit Rosen geschmückt, während derjenige auf Schweizerseite von



Die Eröffnungsfeierlichkeiten begannen am 19. Mai 1906 mit dem Besuch des italienischen Königs in Brig. Hauptmann Seiler, heute Verwaltungsrat der Bundesbahnen und Präsident des schweizerischen Hoteliervereins, kommandierte damals die stramme Walliser Ehrenkompanie.

Alpenblumen prangte. Abends 7 Uhr verreiste der Bundesrat mit seinen Begleitern und traf am Sonntag früh in Bern ein.

Domodossola, den 19. Mai 1906.

Die Rede des italienischen Königs

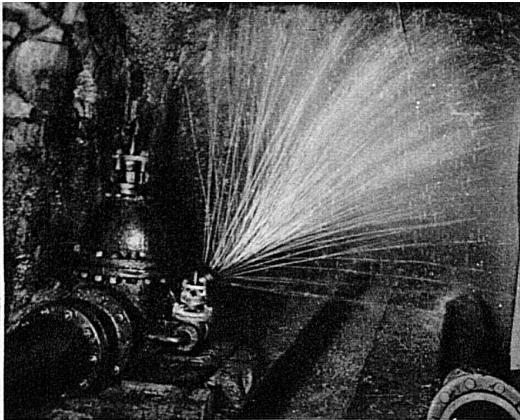
Es ist mir außerordentlich angenehm, auf italienischem Boden die höchste Behörde der starken Schweiz begrüssen zu dürfen bei diesem wahrhaft glücklichen Anlass. Denn das Datum der Eröffnung des Simplontunnels wird für ewige Zeiten denkwürdig sein in der

Oberstdivisionär Favre leitete an jenem Tage als Schwadronschef die Vorführung des neuen Kavallerie-Maschinengewehres, das beim König und seinem militärischen Gefolge starkes Interesse fand.

Phot. Krenn



Der entsetzliche Druck des Berges spottete oft aller Kunst der Ingenieure. Im faulen Kalkschiefer brachen die stärksten Eichenbalken, und erst dreifache Gewölbe in Eisen und Beton boten Schutz vor dem dräuenden Gestein.



Fast hätte die hohe Gesteinswärme die Vollen-dung des Simplontunnels in Frage gestellt, denn sie stieg bis auf 54°. Mit Wasserzerstäubern gelang es schliesslich, den Felsen abzukühlen und eine erträgliche Lufttemperatur zu schaffen.



Unsägliche Mühe verursachte der Einbruch heisse Quellen. Der Aufenthalt im Stollen wurde zu unerträglichen Schwitzbad. Auf der Nordseite häuften sich diese Quelleneinbrüche derart, dass der Vortrieb bei km 10,378 aufgegeben werden musste.

Geschichte der kühnsten menschlichen Wagnisse. Ich bin glücklich darüber, dass die Feier dieses Sieges der Wissenschaft und der Arbeit in ihren Anstrengungen und Zielen die beiden Völker vereint fand, deren gegenseitiges Vertrauen durch ihren fortschrittlichen Wettbewerb immer mehr gestärkt und gefestigt wird. Wenn der Genius der Völker sich den Künsten des Friedens widmet und Werke wie dieses hier zu stande bringt, dann öffnet sich gewiss unsre Seele den ermutigendsten Hoffnungen auf eine friedlichere und glücklichere Zukunft der menschlichen Rasse. Ich fordere Sie auf, Herr Präsident, meine Herren Räte, mit mir auf eine ewige Freundschaft zwischen der Schweiz und Italien anzustossen.

#### Die Antwort des Bundespräsidenten Forrer

Im Namen des Bundesrates danke ich aus tiefem Herzen Eurer Majestät für den so herzlichen Empfang, den wir auf italienischem Boden gefunden haben. Wir Schweizer werden diesen schönen Tag immer in angenehmer Erinnerung

Als die schweizerischen Bundesbehörden und Ehrengäste nach Genua kamen, wehte am Top der italienischen Kriegsschiffe zum erstenmal in der Geschichte die Schweizerflagge.

Phot. Krenn

behalten und die Worte nicht vergessen, die Eure Majestät jetzt die Güte hatte, an uns zu richten. Sie kommen von Herzen und gehen zu Herzen. Sie sind ein kostbares Unterpfand der Freundschaft, welche zwei Nationen verbindet und welcher wir ewige Dauer wünschen. Möge sie der Same einer fruchtbaren Zukunft sein, und sich kundtun in den zahlreichen Beziehungen, namentlich denjenigen, welche der künftige gegenseitige Arbeitsschutz uns bringen wird. Der Augenblick der Trennung ist gekommen. Ich bitte Eure Majestät,

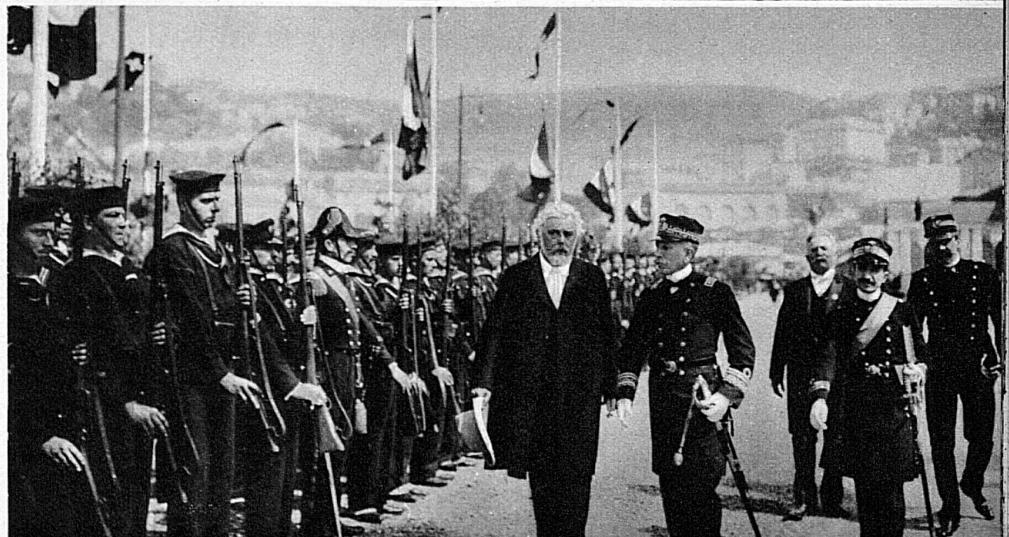
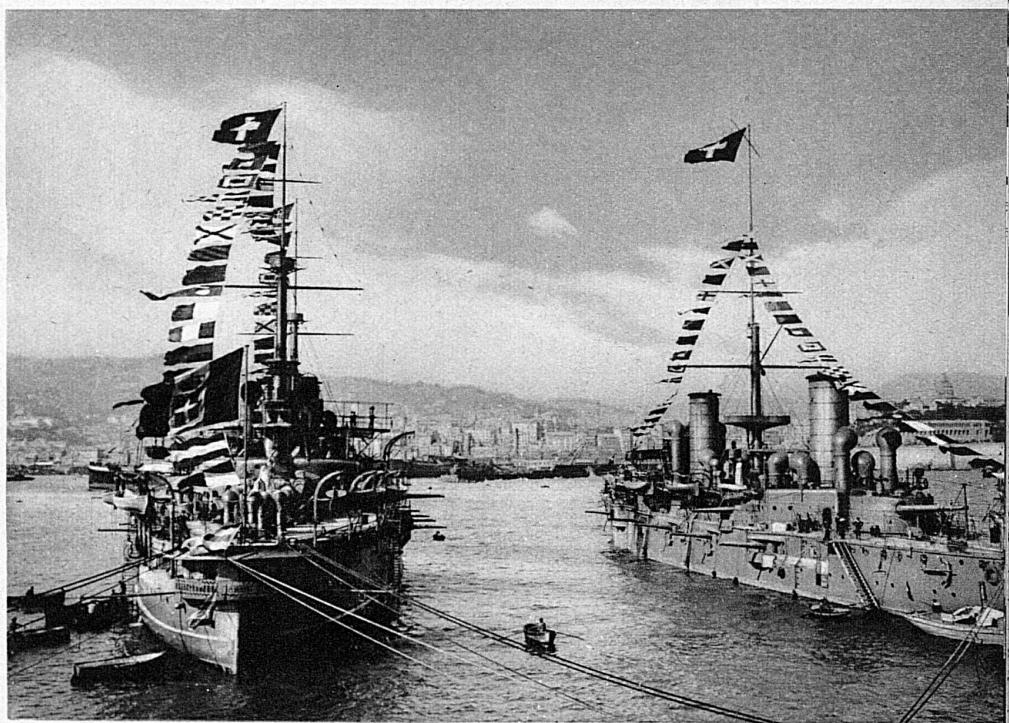
Im Mittelpunkt der italienischen Begeisterung stand Bundespräsident Forrer, der hier mit dem Marineminister Mirabello die genuesische Ehrenkompanie abschreitet.

Phot. Krenn

mit mir und meinen Kollegen auf den Tag trinken zu wollen, der uns wiederum vereint für andere Werke des Friedens, der Freundschaft und des Fortschrittes.

Lausanne, den 28. Mai 1906.

Um 4 Uhr 45 traf der Bernerzug mit den Bundesbehörden in Lausanne ein.



## AU SIMPLON

Merveille qui s'ajoute aux merveilles du monde,  
Triomphe du génie et gloire du travail,  
Le Simplon est à nous! Par sa brèche profonde  
Les peuples voleront à leur tâche féconde  
Sur les ailes du rail.

L'esprit de l'homme est grand, la main de l'homme est forte:  
O nature! tu viens de l'éprouver encor:  
Et le rempart de l'Alpe est abattu, la porte  
Est ouverte, le char de l'avenir s'y porte  
D'un magnifique essor.

La victoire sans doute a voulu ses victimes;  
La mort a réclamé son sinistre tribut.  
Combien sont-ils tombés, de héros anonymes?  
Combien de fiers savants dorment-ils près des cimes?  
Mais nous touchons au but.

Oui, l'œuvre est accomplie, oui, le miracle existe:  
Les brunes légions des humbles travailleurs,  
Et leurs chefs qu'une foi suprême seule assiste  
Soudain ont vu surgir devant leur regard triste  
Le vert laurier en fleurs.

Vain et lugubre écho de batailles, l'histoire  
N'avait longtemps redit que de sanglants exploits;  
Et des noms de guerriers chantaient dans nos mémoires.  
O progrès, et voici que nous n'osions plus croire  
A tes augustes lois.

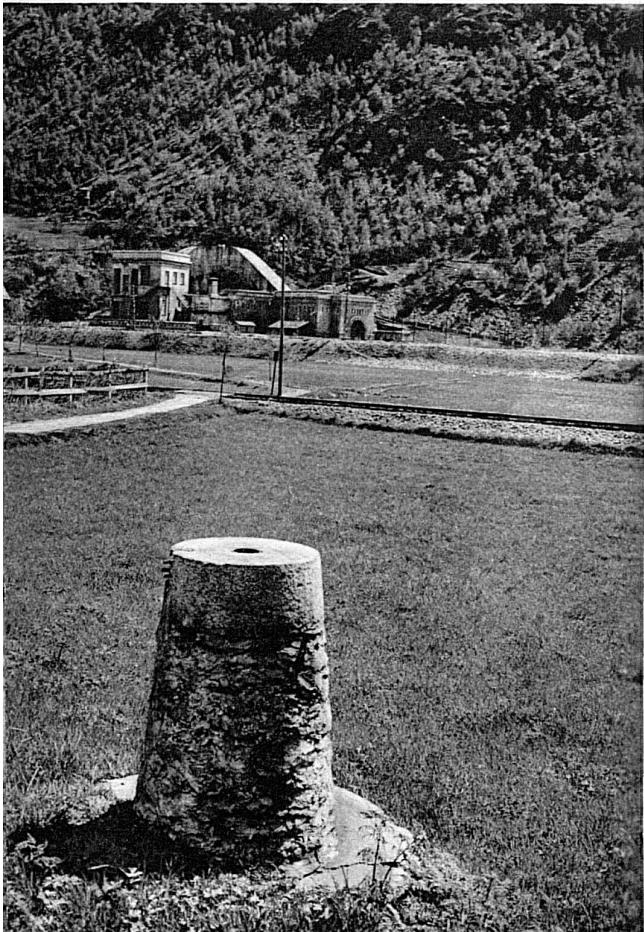
Mais les siècles enfin rêvent d'autres conquêtes:  
Enfin les nations ont la paix pour levier;  
Un souffle fraternel passe, que rien n'arrête,  
Et l'ardente machine arbore pour la fête  
Des rameaux d'olivier.

Merveille qui s'ajoute aux merveilles du monde,  
Triomphe du génie et gloire du travail,  
Le Simplon est à nous! Par sa brèche profonde  
Les peuples voleront à leur tâche féconde  
Sur les ailes du rail.

*Virgile Rossel (1906)*



Lausanne war in jenen Tagen buchstäblich in Fahnen eingehüllt. Hunderttausend Personen waren in seine Mauern geströmt, um den grossen historischen Festzug zu bewundern, mit dem die waadtändische Metropole ihren Gästen aufwartete.



Links:

Als ehrwürdiger Veteran steht heute noch jener Fixpunkt, über den hinaus die Richtung der Tunnelaxe so genau bestimmt wurde, daß die Abweichung der beiden Stollen beim Zusammentreffen nur 9 cm in der Höhe und 20 cm in der Breite betrug.



Rechts:

Wie ein dröhnen des Erdbebensturmen die Züge mit glühenden Augen daher, Minuten zuvor schon gemeldet durch den starken Luftzug, der ihnen um Kilometer voraus eilt.

Das Wetter ist prachtvoll. Vom wolkenlosen Himmel scheint heiss und strahlend die Sonne. Lausanne ist mit ausgesuchtem Geschmack dekoriert. Auf allen öffentlichen Gebäuden wehen Schweizer- und Waadtländerfahnen. In den Strassen mengen sich die italienischen, eidgenössischen, waadtländischen und Lausanner Farben. Wie immer, bietet auch diesmal die Altstadt mit ihren engen Strassen die malerischste Dekoration. Die Fassaden vieler Häuser sind in hängende Gärten verwandelt. Mehrere Strassen haben als Dekorationsmotiv den Tunnel mit Nachahmung der Tunneleingänge auf der Briger und Iseller Seite angenommen. Die kantonalen und städtischen Verwaltungen und viele Privatgeschäfte haben ihrem Personal den Montagnachmittag freigegeben.

Kostümierte Gruppen und Musikkorps durchziehen die Stadt und begeben sich nach der Place de Beaulieu, wo der Festzug organisiert wird. Er zählt 1200 Personen, 12 Wagen und 80 Pferde.

Genf, den 29. Mai 1906.

Am Dienstag morgen begaben sich die Festgäste in zwei Dampfbooten nach Genf. Bei prachtvollstem, nicht zu warmem Wetter gestaltete sich die Seefahrt zu einem wirklichen Genuss. Die Einfahrt in den Genfer Hafen wurde zu einer ganz unvergesslichen Kundgebung. Das für solche Feste wie geschaffene Hafenbassin mit seiner mächtigen Fontäne war ringsum mit Zuschauern dicht besetzt; selbst auf den Dächern der umliegenden Gebäude hatten zahllose Gruppen Platz gefunden. Unsere Dampfboote waren umringt von Ruderbooten, Motorbooten und Segelbooten, von welchen unaufhörlich Grüsse und Hurraufe zu uns herüberklangen. Dazwischen die ausdauernde Begeisterung der am Kai aufgestellten Schuljugend, die Weisen der verschiedenen Orchester, das Glockengeläute, das Zijschen der Raketen am hellen Mittag, die Böllerschüsse, es war ein Bild und ein Empfang, die alles Fröhliche weit hinter sich lassen; zeitweise konnte man sich inmitten des Pulverdampfes in eine Seeschlacht versetzt glauben. Die Landung gestaltete sich zu einem neuen Festjubel, an welchem sich auch eine Gruppe reizender Festjungfrauen lebhaft beteiligte.

St. Maurice, den 31. Mai 1906.

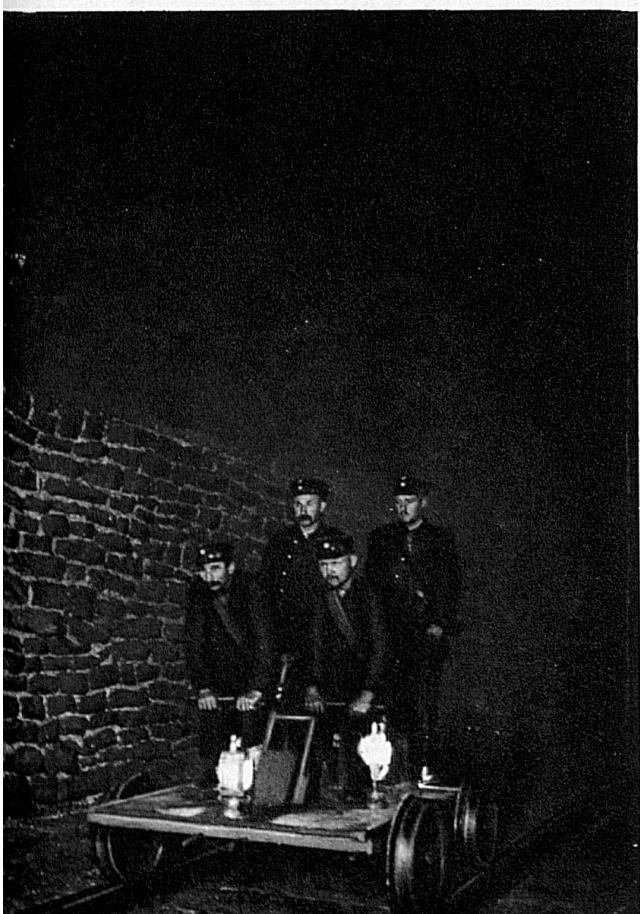
In St. Maurice gab's für den Eisenbahnzug mit den Festgästen längeren Halt. Die Bevölkerung war herbeigeeilt, freundig-geössi-



Am 28. Mai 1906 tafelte ganz Lausanne in den Strassen der Stadt. Jedermann brachte sein Besteck mit, die Quartiervereine lieferten die Mahlzeit und aus den Ratskellern stiftete die hohe Obrigkeit 2000 Flaschen des besten Weines.

Links:

Jeden Tag wird das Gleise auf seinen Zustand geprüft, weil die feuchte Tunnelluft allem Eisen stark zusetzt. Die Reinhaltung der Strecke von Zugsabfällen besorgen mit Eifer die Tunnelmäuse.



Rechts:

Alle 50 m bieten kleine Nischen Schutz bei der Durchfahrt von Zügen, alle 200 m verbindet ein Querstollen die beiden Tunnels und alle 1000 m taucht eine mit Telephon ausgerüstete Kilometernische auf.



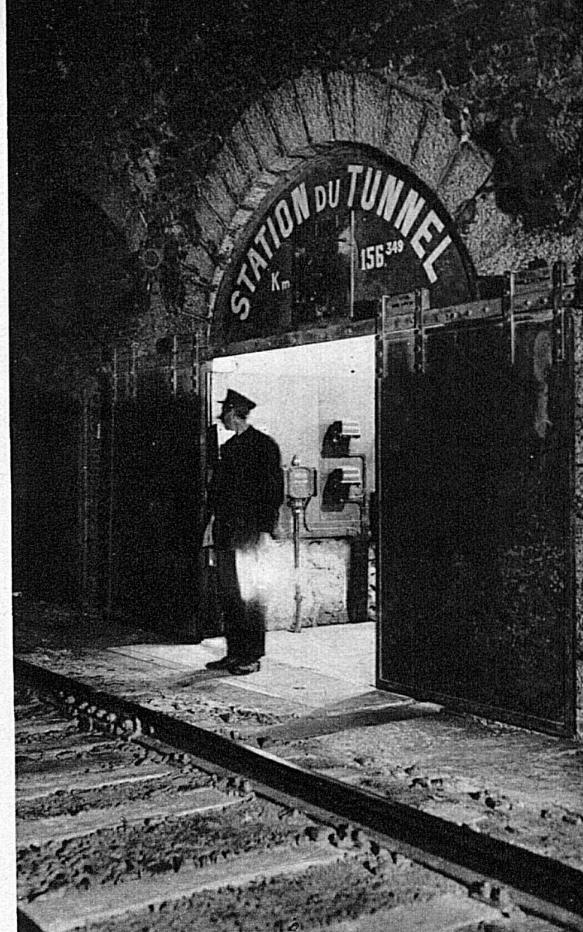


Links:

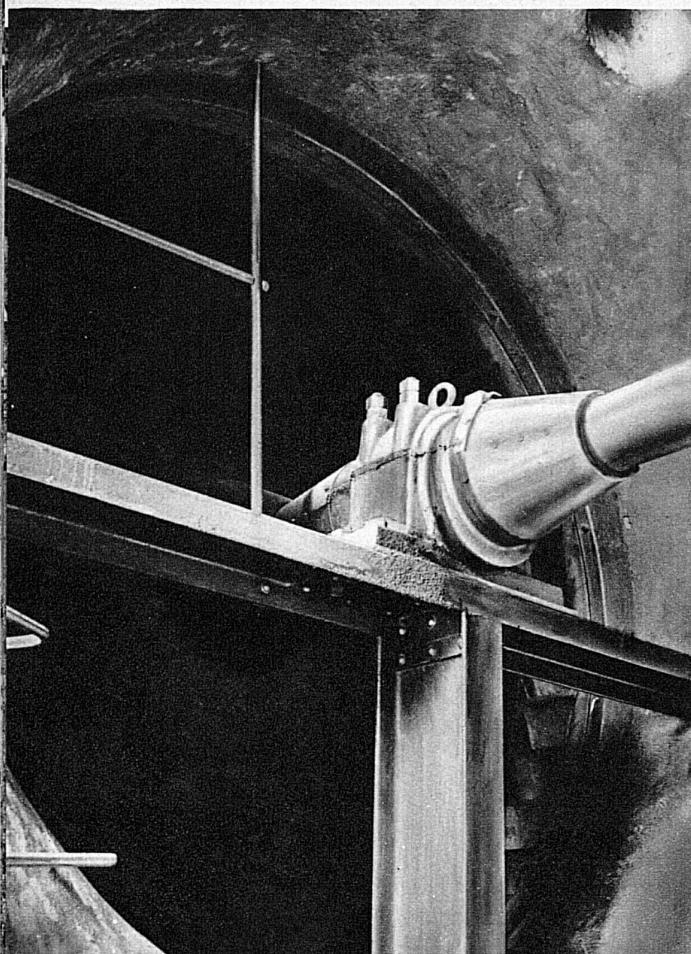
Im Bahnhof Brig nehmen die Züge einen Anlauf von 2 km und stossen dann mit voller Geschwindigkeit in den Tunnel, ein beklemmendes Schauspiel mit mächtigem Pfeifen, Zischen und Brausen plötzlich verdrängter Luft.

Rechts:

Auf der Station Tunnelmitte lasten Berge von 2100 m Höhe. Auch im kältesten Winter zeigt hier das Thermometer 30°. Schienenkontakte am Geleise lassen am Blockapparat jeden Augenblick den Standort des Zuges erkennen.



hen Gruss zu entbieten. Die Studenten des Kollegiums der Chorherren von St. Maurice mit ihrer strammen Musik, Geistlichkeit, Volk und Behörden begrüssten die infahrt des Zuges. Ganz zuvorderst aber auf dem Perron, standen die Jüngsten der Eidgenossen, die Knaben der leinkinderschule, unter der mütterlichen Obhut ihrer Lehr-

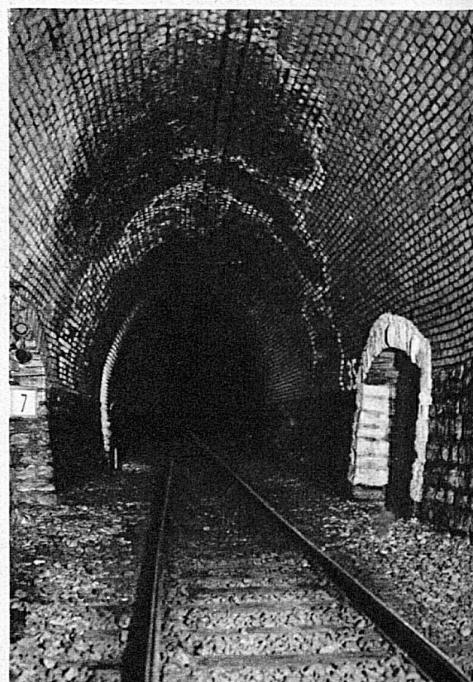


Links:

Grosse Ventilatoren versorgen den Tunnel mit frischer Luft. In Brig wird sie hineingeschleudert und in Iselle angesogen. Das System hat sich trotz der Tunnellänge von 19770 m vorzüglich bewährt, und wenn nicht gerade Föhndruck herrscht, ist das nach Italien süsselnde Schweizerlüftchen deutlich erkennbar.

Rechts:

Der Jubiläumstunnel I ist ganz in Stein gemauert, während der 1921 vollendete Tunnel II ein Gewölbe aus Hart-Zementsteinen erhielt. Bei Ausbesserungen muss der Fahrstrom mitunter ausgeschaltet und Personal nebst Material mit Dampflokomotiven an Ort und Stelle geführt werden. Sollten sich dann Kohlengase entwickeln, kann das Personal durch die Querstollen, die durch einen weissen Anstrich besser kenntlich gemacht wurden, in den andern Tunnel flüchten.



Tourbillon gekrönt ist. Der Empfang ist ein herzlicher. Die ganze Stadt ist beflaggt und reich dekoriert. Die Leute feiern und begrüßen mit warmer Freude die Landesväter, denen sie zujubelnd den Willkomm entgegenrufen.

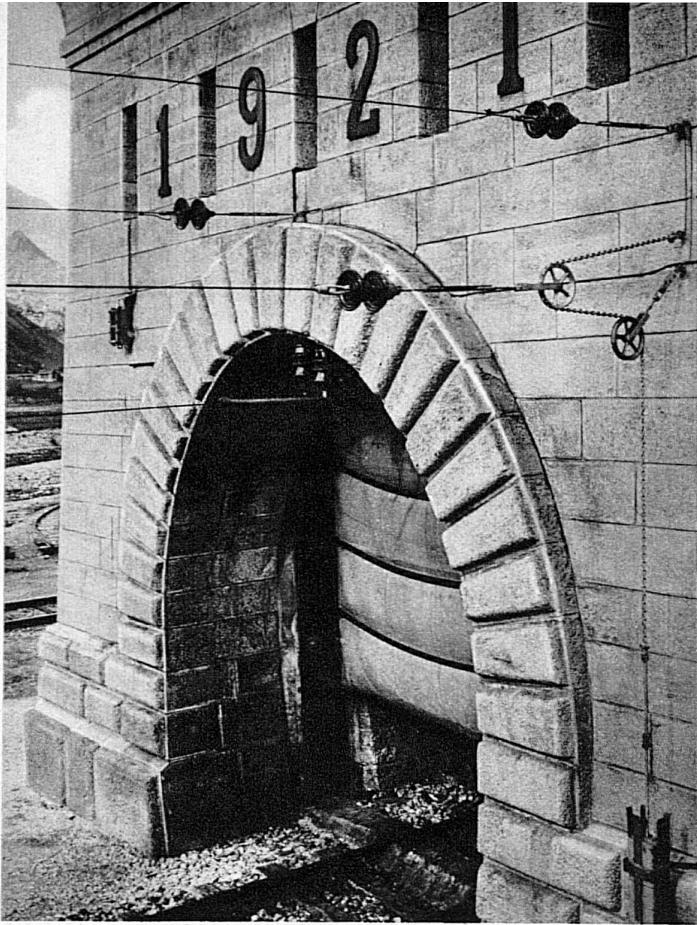
Auf der Place de la Planta ist eine luftige Zelttuchhütte aufgestellt, in der den Gästen ein vom Staatsrat offerierter, durch seine Zusammenstellung und Anpassung viel belobter Lunch serviert wurde. Eine überaus geschmackvolle Dekoration in rot und weiss gab der Hütte ein wunderliches Aussehen. Es sprach während des Lunch Staatsratspräsident *Bioley*, durch lebhaften, oft langandauernden Beifall unterbrochen.

Mailand, den 30. Mai 1906.

Präsident Forrer, die Mitglieder des schweizerischen Bundesrates, sowie die übrigen schweizerischen und italienischen Behörden trafen um 6.35 nachmittags hier ein. Sie wurden am Bahnhof empfangen durch den Bürgermeister der Stadt, den Präfekten der Provinz, den Präsidenten der Ausstellung, Mangili, Senatoren, Deputierte und Stadtbehörden. Der Bahnhof prangt im Schmucke schweizerischer und italienischer Flaggen und Wappen. Infanteriebataillon 29 mit Fahne und die Stadtgarde versahen den Ehrendienst.

Als Präsident Forrer vom Zuge steigt, bereitet ihm die Menge eine begeisterte Ovation; die städtischen und die militärischen Musikkorps spielen die Schweizerhymne. Nach kurzer Vorstellung schreitet Präsident Forrer das Bataillon ab, das Gewehr präsentiert. Dann schreitet er im Königspavillon auf die Minister Guicciardini, Pantano und Morpurgo zu, die auf dem Bahnhof zurück-

So sieht die Landesgrenze im Tunnelinnern aus. Auch hier standen unsere wackern Milizen während des Weltkrieges auf Wache, im besten Einvernehmen mit den dunkelhäutigen Kalabresen des italienischen Postens.

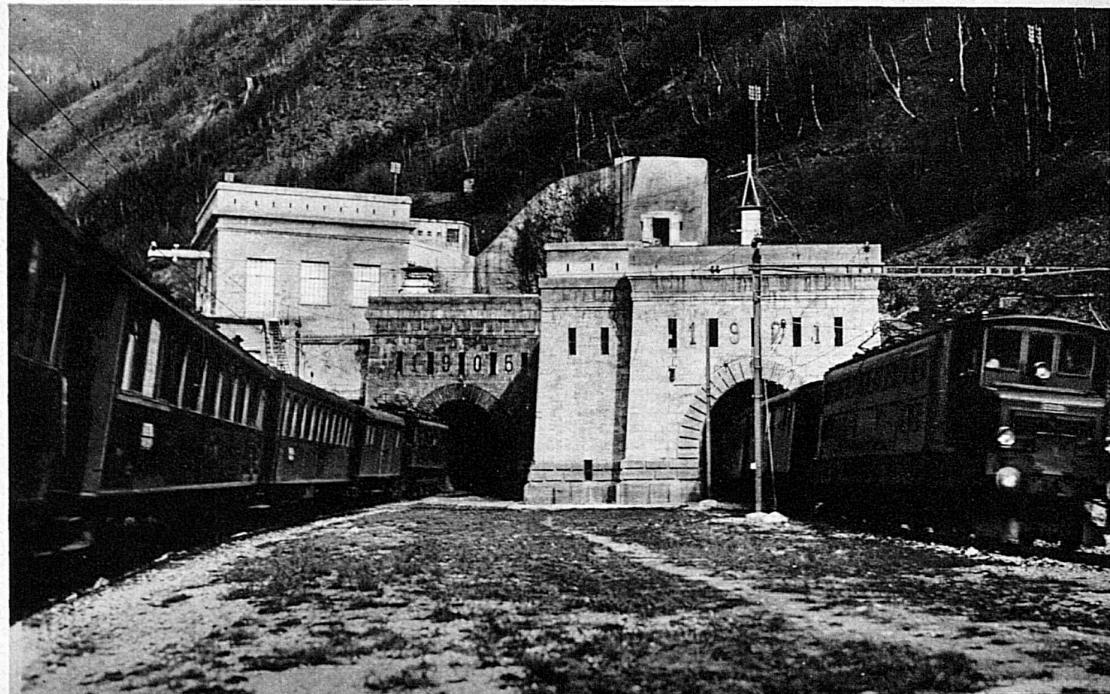


Die Tunnelportale der Nordseite sind mit Vorhängen aus starkem Segeltuch versehen, damit die Luft der Ventilatoren nicht ins Freie entweichen kann.

Fahrt durch die Stadt. Präsident Forrer begibt sich, gefolgt von der langen Reihe der Wagen, mit den übrigen Geladenen nach dem Hause des Buchhändlers Ulrico Hoepli, der während seines Mailänder Aufenthalts sein Gastgeber ist. Alle Häuser tragen Flaggenschmuck; bei der Durchfahrt des Präsidenten waren überall Balkons und Fenster von Menschen dicht besetzt. Präsident Forrer war freudig bewegt von diesem wahrhaft enthusiastischen Empfang.

bleiben, umarmt sie und dankt ihnen herzlich für ihren Besuch in der Schweiz. Hierauf steigt er mit dem Bürgermeister in den Wagen zur Fahrt durch die Stadt. Infanterie bildet Spalier; eine ungeheure Volksmenge hält alle Straßen besetzt und bereitet dem schweizerischen Bundespräsidenten einen enthusiastischen Empfang mit den Rufen: «Es lebe die Schweiz und ihr Präsident!». Die Ovationen wiederholen sich und werden immer herzlicher und begeisterter auf der ganzen langen

Im Tunnel I verkehren nur die Züge Richtung Italien und im Tunnel II nur diejenigen Richtung Schweiz. Ein doppelspuriger Tunnel hätte den Druck des Berges kaum ausgehalten und darum wurde zwischen beiden Röhren eine Gesteinswand von 17 m Dicke belassen.





Genua, den 3. Juni 1906.

Die Aufnahme, die die Schweizer Festgäste in Genua gefunden haben, bedeutet wirklich den Höhepunkt der Feierlichkeiten auf italienischem Boden. Schon die Fahrt von Mailand her glich einem Triumphzuge; auf allen grössern Bahnhöfen, Pavia, Voghera, Novi, Ronco, fanden grosse Empfänge mit Musik und, freudig bewegten Volksmengen statt. Die Einfahrt in Genua aber war das Höchste: aus allen Fenstern Tücherschwenken, Händewinnen, lachende Gesichter; der Bahnhof und die umliegenden Strassen sind prachtvoll illuminiert und von Millitär und ungeheuren Volksmengen besetzt. Der Wagen des schweizerischen Bundespräsidenten wurde unter Musik und ständigem Jubel ins Hotel begleitet, das von Volksmassen förmlich umbrandet war, bis Forrer endlich, von ungeheurem Jubel begrüßt, auf dem Balkon erschien. Der Bürgermeister hatte in allen Strassen Proklamationen angeschlagen, worin auf die grossartigen Feierlichkeiten in der Schweiz hingewiesen und die

wird er vom Volke mit jubelnden Zurufen begrüßt.

Forrer und die übrigen Schweizergäste verabschiedeten sich am Sonntagvormittag von Genua. Sie trafen um 11 Uhr 40 in Mailand ein und wurden dort von den Behörden empfangen und von einer Kompanie Infanterie mit militärischen Ehren begrüßt. Um 12 Uhr 15 reisten sie via Simplon nach der Schweiz ab, unter den Ovationen der Anwesenden und den Klängen der Schweizer Nationalhymne.

#### Eine Stimme des Auslandes:

„Ungezwungene Fröhlichkeit, das war der Grundton aller Festlichkeiten auf schweizerischem Boden. Da gab es kein scheues Gefühl des Abstandes zwischen den Honoratioren und den Landeskindern, kein steifes Zeremoniell und keine Bücklinge. Hoch und niedrig, arm und reich schüttelte sich die Hände, erzählte sich von der Reise, vom Simplon, von den Erwartungen, sprach von Vetttern und Basen. Wenn es irgendwo zutage trat, dass die schweizerische Eidgenossenschaft eine echte Demokratie ist, in der sich jeder als Familienmitglied des Staatswesens fühlt, so war es hier. Nirgendwo waren trennende Schranken aufgerichtet; was man sah und hörte, das war immer wieder das Volk der Schweiz, von einem einzigen Gedanken, von der Idee der eisernen Zusammengehörigkeit, von gemeinsamen politischen Idealen erfüllt. Und weil in den vielen kleinen Staatswesen jeder einzelne Politiker ist und sein muss, erscheint auch das Ganze wie aus einem Guss. Das trat in allen drei Simplonkantonen, in Genf, im Waadtland und im Wallis, in gleicher Weise zutage, und kein Anzeichen sprach dafür, dass man es irgendwo anders meinte ...“



Nach allen Richtungen der Windrose entteilen die Züge dem schönen Städtchen Brig. Rechts fährt die Visp-Zermatt-Bahn auf ihrem neuen Geleise, dann folgt die Bundesbahn, die Lötschbergbahn und links über den Rhodan strebt die Furkabahn dem Gotthard und Graubünden zu.

Bevölkerung aufgefordert wurde, die Schweizer festlich zu empfangen. Er sprach dabei schwungvoll von den beiden Schwesternationen. Alle Hauptstrassen waren bis in die späte Nacht hinein wundervoll illuminiert und von dichtgedrängten Menschenmassen durchwogt. Die Schweizer wurden überall mit fast überschwänglicher Wärme und Begeisterung aufgenommen.

Bundespräsident Forrer ist gegenwärtig wohl der meistgenannte Mann in ganz Norditalien. In Zeitungen, auf Postkarten, in Schaufesten, überall sieht man sein Bildnis, und wo er erscheint,

Aus der undurchdringlichen Nacht des Simplontunnels tauchen die Züge in das blendende Licht der Wallisersonne und stürmen durch lachende Gärten am Fusse gigantischer Berge dem blauen Leman zu.