Les orgues de Fribourg

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **3 (1929)**

Heft 2

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-780136

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

herunterfliegt und der Wein nicht aus dem Glase saust, wenn der Zug die Kurve nimmt.

Inzwischen ist die Sonne untergegangen, es dämmert, es wird dunkel. Sterne glimmen am Himmel auf und rühren sich fast nicht da oben, während die nachtbraune Erde vorbeizieht mit blitzenden Wasserläufen, Kirchen, Dörfern, Wäldern und scharfen Silhouetten, und immer rollt der Zug, endlos scheint sein Rollen.

Inzwischen ist die Essenszeit herangekommen, und während der Mensch sich zu den Sälen der kulinarischen Genüsse hinbemüht, wenn er nicht vorzieht, in seinen eigenen Wänden zu speisen, wird das Bett hergerichtet, ein Bett, wie man es schöner und besser in keinem Hotel haben könnte. So ist ja auch das Zimmer apart, und besonders schön wirkt es am Abend, wenn es draussen dunkel wird. Dann gibt es ein warmes Licht von der Decke, auf dem Tischchen brennt eine Lampe, eine über dem Waschtisch, eine über dem Bett als Leselampe, und die in warmen Tönen glänzenden Holzwände spiegeln den Zauber wider, und es wird alles ganz leise und abendlich ruhig — trotzdem der Zug in 80 oder 100 Kilometertempo über die Erde saust.

Noch wird der Mensch restauriert, fliessendes warmes und kaltes Wasser steht zur Verfügung, Licht die Hülle und Fülle, und dann fängt jene Sorgfalt an, die der Anhänger einer gewissen Schlafkultur — sicher eine Art von Feinschmeckerei — an den Tag legt, sich angedeihen lässt.

Für den modernen Menschen ist der Schlafwagen und besonders sein Bett ein ungeheuer wertvoller und herrlicher Ausgleich. Man bedenke: Tagsüber ziehen hunderttausend wirre, wilde, lärmende Eindrücke an seinen Nervensträngen, ein Kreuz und Quer widerstrebender Empfindungen unterminiert seine seelische Widerstandskraft. Und dann kommt immer noch das Eine dazu: Tempo, Tempo! Erreiche ich wohl den Ort, wie gehen die Geschäfte, kann ich dieses oder jenes abschliessen, wenn ich im Städtchen So-und-so übernachte? All das fällt ausser Betracht, weil man sich am Abend müde in den Zug begibt, um am andern Morgen frisch und wohl 600-700 Kilometer weiter zu erwachen, ausgeruht, toilettiert, gut gelaunt, um wieder an die Arbeit gehen zu können. Und das alles schöner, bequemer und vor allen Dingen billiger als in jedem Hotel oder gewöhnlichen Zug, wo man in drangvoller Enge wohl kaum sein bisschen Ruhe finden kann, dabei aber immer noch die vielen interessanten Mit- und Nebenmenschen sieht, manchmal in Situationen, Bildern, die einen zeitlebens nie mehr verlassen. — — —

Noch saust der Zug, noch wirbelt der Wind. Funken fliegen in die Nacht. Hellerleuchtete Stationsgebäude huschen vorbei, farbige Signale werden passiert. Immer stampft es auf den Schienen auf; untrennbar ist der Rhythmus mit dem Zuge verbunden. Sag' mir einer, ob das nicht ein eigener Zauber ist! Ich meine es wohl und nenne ihn: Schlafwagenpoesie! *Walter Schweizer.*

RÄDERROLLEN IM TRAUM

Durch meines Schlafes leichten Schleier griff
Oft von fern ein schütterndes Räderrollen;
Gellend schrie einer Lokomotive Pfiff —
Und in Bildern, in schillernd-wundervollen,
Wob meine jäh erglühende Phantasie
Wirkliche Welt und Zauber vergänglichen Scheines,
Blühende Pracht, die in südlichen Gärten gedieh,
Traumhaft verschlungen, betörend in Eines.
Jubel ergriff mich: Im dunkel-berauschten Sinn
War mir, als würd' ich im weichgepolsterten Wagen
Brausend an Städten, an Wäldern und Flüssen dahin
Weit in das lockende Reich meiner Sehnsucht getragen.
Trotzige Berge grüssten mit schimmerndem Eis,
Steppen glitten vorbei und endlose Wüsten;
Haine von Palmen schlossen den Wunderkreis,
Brandung erklang an sonnigen Pinienküsten. —
Wenn ich erwachte — ich wusste nicht, wo ich sei,
Fand mich im Zimmer nach Fahrten, nach fiebertollen;
Hörte erschrocken der ersten Sirene Schrei,
Und vom Bahndamm herüber des Frühzugs Räderrollen ...

Heinrich Anacker.

LES ORGUES DE FRIBOURG

Si la ville de Fribourg mérite d'être visitée pour sa situation, pour son architecture, pour les innombrables vestiges qu'elle a conservés du Moyen-Age, ses orgues seules devraient y attirer en foule les touristes, tant suisses qu'étrangers. Construit entre 1824 et 1834 par Aloyse Mooser, dont le Ministre français de la justice et des cultes disait, à l'époque où s'édifiait à Paris l'église de la Madeleine: «Paris possède des artistes dans tous les genres, mais un génie comme Mooser, point!» retouché et perfectionné depuis lors par d'autres facteurs non moins fameux, cet instrument jouit d'une réputation universelle et fait la gloire de Fribourg. Il possède actuellement 90 registres sonnants et met à la disposition de l'organiste 4 claviers, 3 boîtes d'expression, 10 combinaisons libres, 16 accouplements et un *crescendo* général: en tout le chiffre effarant de 810 boutons, pédales, manettes, etc.

Il existe assurément des instruments qui possèdent plus de jeux, mais les orgues de Fribourg sont uniques au monde au double point de vue de la finesse inimitable des timbres et de l'acoustique merveilleuse de la Cathédrale de St-Nicolas. De l'avis unanime, il ne s'en trouve aucun qui ait une pareille ampleur des tutti, ni une voix humaine si prenante.

Des concerts sont donnés toute l'année, dimanche et fêtes à 16 heures, du 1er juin au 15 octobre, tous les jours à 14 heures et le mercredi, en outre, à 20 heures. La spécialité traditionnelle de ces concerts et la Scène pastorale avec orage, fantaisie pour grande orgue composée par le célèbre organiste Jacques Vogt, dont la réputation attira à Fribourg toute l'Europe musicale. Par tradition, elle a été maintenue au programme par son fils Edouard Vogt, par son successeur Paul Haas, qui la compléta, et par l'organiste actuel, Joseph Gogniat. L'imitation de l'orage dans les Alpes, qui en est le passage le plus impressionnant, laisse à tout auditeur un souvenir ineffaçable de réalité.