**Zeitschrift:** Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift

Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich

**Band:** 28 (1924-1925)

Heft: 9

Artikel: Die Jungfraubahnen

Autor: Fuchs, Karl

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-664569

### 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:** 02.12.2025

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

sett im Verein mit der Springflut die Halligen oft schnell unter Salzwasser. Dann gilt es, das Vieh, das auf den weiten Marschwiesen weidet, auf der Warft in Sicherheit zu bringen und die Boote mit gutem Tauwerk zu versehen. Ist die Hallig dann nach einigen Stunden "blank" (unter Wasser), so ragen die Warsten mit den Häusern gleich festen Burgen aus dem endlosen Wellenmeer hervor. Das unaufhörliche Rauschen und Brausen des Meeres, begleitet von dem Heulen und Klagen des Windes bildet dann die Begleitmusik zu dem gigantischen Schauspiel, das die weißgekrönten Wogen dem Menschenauge bieten. Große Scharen der verschiedensten Seevögel umkreisen dann ängstlich schreiend und piepend die menschlichen Wohnstätten, bis sie sich von dem langen schweren Kampf erschöpft, auf die Warften niederlassen und dort ausruhen, bis der erste grüne Fleck wieder aus der See hervor= quckt. — Während eine solche Sturmflut im Winter meistens ohne Schaden verläuft, wird sie im Sommer zu einem Unglück, weil dann das Heu auf den Wiesen liegt. Im letzten Jahre haben die Halligleute einen schweren wirtschaft= lichen Schlag erlitten durch einen Sturm im August, der auf einigen Halligen fast das ganze soeben gemähte Gras fortgeschwemmt hat. Durch die ohnehin schon schlechte Wirtschaftslage sind die Folgen dieses Sturmes doppelt schwer. Aber auch diesen Schlag ertragen die Halligbewohner wie manchen anderen; denn das Schieksal ließ sie durch alle Zeiten in eine harte Schule gehen, ließ sie erstarken in dem steten Kampf mit den wil= den Naturgewalten. Und hier wurzelt unsere unvergleichliche Heimatliebe, die uns für das ganze Leben mit dem kleinen Fleckchen grüner Erde und dem Meere verbindet und jeden nach langer Fahrt durch die große Welt zuletzt doch auf das Eiland zurückruft. Wer einmal im Meere aufwuchs, den zieht eine heimliche Kraft — und wohne er am schönsten Orte der Welt stets nach der Heimat zurück. Er sehnt sich nach

dem weiten Blick über das ewige Meer und nach der würzigen, milden Seeluft. Und wie wunder= schön ists doch im Frühjahr und Sommer auf den Halligen! Dann ist der dunkelgrüne Rasen gleich einem prächtigen Teppich mit roten und blauen Blumen durchwirft, und Seeschwalben, Möwen, Austernfischer und viele andere Seevögel fliegen zu Tausenden kreischend und girrend über die Wiesen und das Meer. Sinkt dann am Abend die Sonne in die See hinab, so legt sich ein tiefer Frieden auf die Hallig. Oft zittern bei ganz stillem Wetter Glockentöne oder das Bellen eines Hundes über die spiegelglatte Wasserfläche und das Viepen eines aufgescheuchten Logels unterbricht dann und wann das tiefe Schweigen der Natur.

So wechseln Kampf und Friede miteinander auf den Halligen ab und mit ihnen Freud und Leid der Bewohner. Hart und trotig haben un= sere Vorfahren viele hundert Jahre dem Ansturm der Nordseewellen standgehalten und gleich den Schweizern stets jede Unterdrückung und Fremd= herrschaft von sich abgeschüttelt. Es gilt wiederum, auf der hut zu sein; denn es ist ein Feind im Anmarsch, den man nicht sieht und der nicht mit blanken Waffen kämpft. Darum wird er auch von den meisten nicht erkannt und ist doch weit gefährlicher als alle anderen. Mit Namen kann ich ihn auch nicht nennen, aber die Bedingungen, die er den Menschen aufzwingt, wenn er siegt, will ich wohl anführen. Sie hei= gen: Leichtes Leben, Genufssucht, Preisgabe des von den Vorfahren überlieferten und Eigennutz. Und die Folgen sind Knechtschaft des freien Willens und Untergang des Volkstums.

Mächtig ist der Feind, und hinterlistig und heimtücksisch ist die Art seines Kampses. Trotzem wollen wir uns unserer Väter wert zeigen, indem wir standhalten wie sie und gleich ihnen auf unsere Fahnen die Parole schreiben: Lewer dod as Slad!

# Die Jungfraubahn.

Vom Professor Dr. Karl Fuchs.

Einer Königin gleich ragt die Jungfrau (4166 m) aus dem gigantischen Kelief des Berner Oberlandes auf. Ihr stolzer Name ist alten Ursprungs; zum erstenmale kam er in Schoepfs "Chorographia Ditionis Bernensis" (1577) in Anwendung und wird von dem begeisterten Schilderer seiner Hochgebirgsheimat aus der makellosen Reinheit des Schneemantels erklärt, der ihr gewaltiges Massiv umschließt. Es hat lange gedauert, dis seine in den Ather kühn emporstrebende Höhe durch kühne Bergsteiger erpobert wurde. Zwei junge Schweizer, die Brüder Johann Rudolf und Hieronhmus Meher von Aarau, vollbrachten am 3. August 1811 das

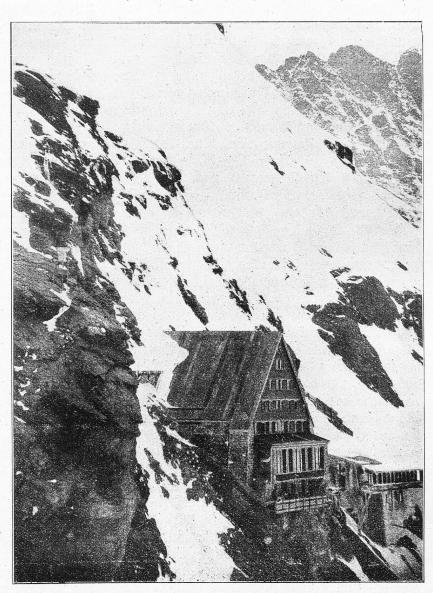
Werk, das damals als eine Art Märchen galt. Ihr Bericht über die Einzelheiten des Unternehmens in der "Verner Zeitung" erweckte sogar Zweisel an der Glaubwürdigkeit. Diese aber ist durch spätere Feststellungen vollkommen gesichert.

Die Beschreibung der Wande= rung zum Gipfel der Jungfrau paßt genau auch auf dessen noch unveränderte Plastif. Es heißt dort: "Der Gipfelpunkt, welcher uns trug, hatte im Durchmesser etwa 12 Schuh; doch rundete er sich nach allen Seiten hemisphä= risch ab. Drei lange Gebirgs= grate, von Wallis, Lauterbrun= nen und Grindelwald stießen unter uns zusammen; alle steil wie Wände. Einzig in seiner Art ist von hier der Blick in die Eistäler, deren Zusammenhang vollkommen zu übersehen ist." Im nächsten Jahre wiederholten die unternehmungsluftigen brecher der Gletscherwelt ihre Ex= pedition.

Die Jungfrau bildet die Achje einer geographisch klar vom Lauitor, vom Jungfraujoch, dem über dem Guggigletscher aufge= bauten Kamm, dem Lauter= brunnen= und Rottal umgrenz= ten Gebirgsgruppe; von ihr strahlen drei vergletscherte Käm= me mit Vorbergen aus, unter denen als augenfälligste Mark= steine des Bereichs das Silberhorn (3705 m), das Kleine Sil= berhorn (3500 m), der Schwarze Mönch oder die Steinfluh (4105 Meter) und das Schneehorn ihre Häupter aus den dazwischen ge= betteten, ungeheuren Eisströmen

und Firnfeldern erheben. Der der Jungfrau nächstverbundene Bergriese, durch das gletscherbedeckte Jungfrausoch an sie angeschlossen, ist der Mönch. Das Gesamtreich der Jungfrau ist das Herz des Berner Oberlandes.

Es war ein genialer Plan, eine Hoch ges birgsbahn auf und in den Felsenleib des Eiger und Mönch zu bauen, durch die nunmehr Tausende von Besuchern aus aller Welt bequem und gefahrlos mitten in der Polarnatur nahe dem Jungfraugipfel, bis zum Jungfraujoch (3500 m), gefördert werden. Abolf Guher=Zeller, einem Zürcher Oberländer, geboren 1. Mai 1839 zu Neuthal bei Bauma, einem Groß=industriellen und zugleich Eisenbahnfachmann ersten Nanges, gebührt der Ruhm, die für



Berghaus Jungfraujoch.

frühere Zeit geradezu groteske Idee zur Tat umgesetzt und damit der Schweiz die höchstegelegene Bergbahn Europas beschert zu haben, ein Wunderwerk der Technik sondergleichen. Schon um 1890 wurden drei Projekte des Baues einer Jungfraubahn erörtert, aber alle diese anfänglichen Pläne erwiesen sich als undurchführebar. Da trat 1893 das Projekt Guyer-Zellers, des damaligen Direktors der Nordostbahn, in Erscheinung, das beste Aussichten auf Berwirk-lichung bot. Es basierte darauf, die Bergbahn

von der Kleinen Scheidegg, dem höchsten Punkte (2064 m) der 20. Juni 1893 eröffneten Wen= gernalpbahn (Lauterbrunnen-Grindelwald), abzuzweigen, nicht, wie die früheren Projekte vor= schlugen, von der mehr als 1200 Meter tie= gelegenen Station Lauterbrunnen aus. Das Tracé mußte, um das bewährte Steigungsverhältnis von 25 Meter auf 100 Meter nicht zu überschreiten, von der Scheidegg zum Eigergletscher und von deffen unterem Ende durch einen Tunnel im Felseninnern von Eiger, Mönch und Jungfrau bis zum Jungfraujoch (3500 m) geführt werden. Durch Einlage einiger Zwischenstationen, an denen der Fel= senpanzer bis zu seiner Oberfläche durchbro= chen werden sollte, konnten nach der Nord= und Südseite der Strecke imposante Fernsich= ten gewonnen werden.

Am 20. Dezember 1893 reichte Guger=Zeller sein Projekt beim Bundesrat ein, und ein Jahr später wurde ihm die Baukonzession erteilt. Trot mancher Zweifel, selbst von fachmännischer Seite, wußte der Feuergeist gar bald die breite Masse des Publikums für sein Beginnen zu befeuern, und rüstig wurde Hand an die Arbeiten gelegt. Ingenieur Friedrich Brubel leitete den Bau; ihm ist eine prächtige Baugeschichte (Zürich, Zürcher und Kurrer) zu danken, bei deren Abfassung ihm die reine Begeisterung für die große Sache die Feder führte. Um 19. September 1898 konnte die Weihefeier der Eröffnung der ersten Teil= strecke (Scheidegg-Eigergletscher) begangen wer= den, und in rascher Folge drangen die Vioniere des Riesenunternehmens Schritt um Schritt in den harten Felsenkörper auswärts bis zum Jungfraujoch vor. Der Tunnel, 200 m ober= halb der Station Eigergletscher beginnend, hat eine Länge von 7000 m, welche Strecke den Hauptteil des Gesamtschienenweges von Scheibegg bis zum Endpunkt (9400 m) bildet. Dieser wird von Scheibegg in 1½stündiger Fahrt erreicht.

Von Scheidegg führt das Tracé zunächst über grüne Matten und durch einen kleinen Tunnel zur Station Eigergletscher, wo die Direktionsegebäude, ein trefflich betriebenes Hotel, mit Debendence, Magazine, Werkstätten und Masichinengebäude die oberste Siedlung über der Erde an der Bahnlinie nach Art eines kleinen Dörschens bilden. Neben der Dépendance faßt ein geräumiger Zwinger 18 Polarhunde aus Maska, stachelhaarige, gutmütige Tiere, welchen die Aufgabe zufällt, im Winter die Post von

Wengen über Scheidegg auf Schlitten heraufzu= holen und mittels solcher Behikel über die Gletscher Proviant zu schaffen. Auch eine Brief= taubenstelle ist hier eingerichtet. Hat sich irgend= wo im Jungfraugebiet ein Unglücksfall ereig= net, so nimmt die Rettungskolonne eine Brieftaube mit, die, nach Erreichung der Unfallstelle mit einem Bericht über das Ereignis und der Angabe etwa notwendiger Gegenstände versehen, schleunigst Botschaft zurückbringt. Von der Station Eigergletscher (2323 m) gelangt man nach 15 Minuten Fahrt durch einen Kehrtunnel zur Station Eigerwand (2867 m), einem Felsen= neste mit großen, im Innern des Berges ausge= sprengten Räumen und einem Felsengang zur Außenseite des Eigers, längs dessen jäh abstür= zenden Wänden man auf das 1800 m tiefer aus dem Grünen des Tales aufleuchtende Dorf Grindelwald hinunterblickt. Grandios ist von der Galerie aus die Fernschau nach den Walliser= bergen mit dem mächtigen Fiescherhorn als Ruhepunkt und nach den Firnen und Eiszun= gen, die in den Rinnen zwischen der Jungfrau und ihren Trabanten (Gutsch, Kranzberg, Mönch usw.) weißglänzend lagern. Durch die sechs großen Felsenfenster der Galerie der nächsten Station Gismeer (3161 m) mag man sodann die Einzelheiten des Gebirgszirkus nach der an= deren Seite betrachten, das Untere Mönchjoch, das Mönchjoch, den Fieschergrat, das Bergli, das Finsteraarjoch, das Große und Kleine Schreckhorn, die Wetterhörner, den Jungfraugipfel und das Krimmhorn. Und inmitten der Felsenhöhle, in welcher die Station eingebaut ist, ladet ein originelles Restaurant mit Fassungsraum für 200 Personen zu "löblichem Tun" und "Ergo bibamus" ein. Es folgt nun eine 3 km lange Ad= häsionsstrecke von 6,6 Prozent Steigung, die vor der Station Jungfraujoch in eine Zahnradstrecke von 25 Prozent Steigung übergeht. Vom Jung= fraujoch, der höchsten Bahnstation Europas, und noch mehr von dem darüber gelegenen, in 20 Mi= nuten erreichbaren Plateau öffnet sich, zumal an reinen Serbst= und Spätherbsttagen, ein Panorama von ehrfurchtgebietender Majestät. Nach Norden dehnt sich das grüne Mittelgebirge und die fruchtgesegnete, schweizerische Hochebene in die Weite, nach Süden erstrecken sich riesen= hafte Eisfelder und Firne zwischen steilen Gipfeln bis zur höchsten Linie der Alpenweiden hinunter. Der Wiener Dichter Heinrich Glücks= mann faßte die Eindrücke dieses Gesamtbildes jüngst in die enthusiastischen Verse:

Da breitet sich vor dem berauschten Blick Ein Märchenschatz gewaltiger Diamanten. Der Sonne Ruß strahlt tausendfach zurück Die Herrlichkeit der Edelsteingiganten, Daß es im Wunderglanz nur so erflimmert Und in den buntsten Prächten blendend schimmert. Und wo betaumelt du zu schauen meinst In Gottes Schaffenswerkstatt, blikdurchloht, Da lagert Gis, starrt das gestockte Ginst, Vergangenheit, gebannt, erstickt bom Tod, Und über dem erfrorenen Jahrtausend Ballt seine Faust der Schneefturm, brausend, sausend. Und dennoch schauert nicht mein Herz zusammen Vom Hauch des ewigen Winters, der hier ruht; Nie fühlt' im Blut ich solche Loderflammen, Nie ward so froh ich meiner Seelenglut, Und unterm Tritt die kalten Flocken beben, Da kraftgeschwellt ich schreit' ins warme Leben.

Neben der Station Jungfraubahn ist eine Höhle von 50 m Länge in den Gletscher gehauen, eine Herkulesarbeit, die sich das Dutsend Bergführer, das sich ge= wöhnlich auf der Station zu Ge= leitdiensten bereithält, zum Zeit= vertreib geleistet hat. Eine solche Höhle wurde auch neben der Sta= tion Eigergletscher in das ewige Eis des Eiger getrieben. Das Felsenrestaurant am Jungfraujoch bietet gute Verpflegung und be= scheidene Unterkunft für 50 Per= sonen auf Matraten. Der ge= steigerte Besuch der Jungfrau seit dem Ende des Weltkrieges hat nunmehr dazu geführt, daß

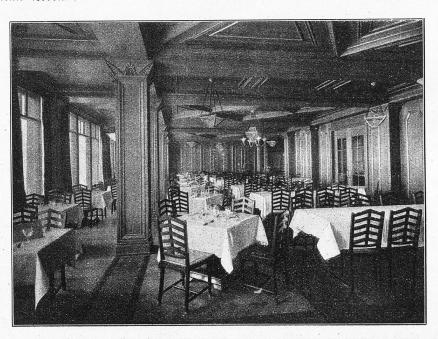
ein neues und mit allem

Romfort

tes Berghaus fünf Minuoberhalb der jetzigen Endstation erbaut wurde, das fürzlich eröffnet wurde. Trots der enormen Schwierigkeiten bei der Beschaffung der Baumaterialien nach folcher Höhe wurde es in der verhältnismäßig kurzen Zeit vom September 1923 bis August 1924 fix und fertig erstellt. Die Pläne dazu wurden von dem Zürcher Architekten Jacques Haller entworfen, die Ausführung des Baues vom Bauführer Ritschard aus Interlaken geleitet, die Inneninstallation von den Architekten Müller u. Freytag aus Thalwil besorgt. Mit dem Rücken an den jähen Hang der "Sphinx" gelehnt, mit der durch zwei Außsichtsaltanen ausgestatteten Fassade freiliegend, ragt das geräumige Haus mit schlankem Giebel auf, dessen Steilheit schon aus dem Grunde angeordnet wurde, damit dem allzustarken Drucke

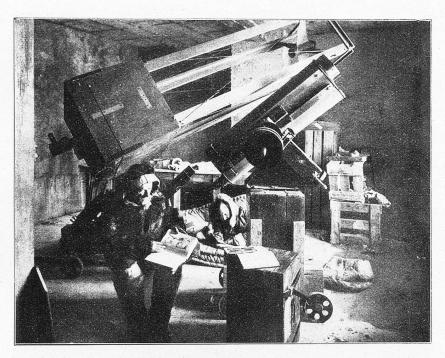
ausgestatte=

bes im Winter barauf fallenden Schnees vorgebeugt werde. Von der Vorhalle gelangt man in eine Bar; daneben in Baderäume mit Douche und Wannenbad. Im ersten Stockwerk nimmt der mit Lärchenholz ausgekleidete und mit einer kasseiterten Decke gezierte Speisesaal, worin Platz für rund 400 Personen ist, den größeten Naum ein. Für die Nächtigung stehen 18 heimelige Zimmer mit 36 guten Betten zur Versfügung; die Wände sämtlicher Gemächer sind mit Tannenholz ausgelegt. Ein Lift trägt den müsden Wanderer in die Obergeschosse. Das Gesamtbild des in altbewährter Baumanier außen geshaltenen und im Innern den verwöhntesten mos



Speisesaal im Berghaus Jungfraujoch.

dernen Ansprüchen angepaßten Hauses ist mit der Hochgebirgsnatur der ganzen Umgebung in vollendete Harmonie gesetzt und bildet als höch= ster Hotelbau Europas (3457 m) ein stolzes Wahrzeichen der musterhaften Einrichtungen des schweizerischen internationalen Fremdenverkehrs. Die Heizung ist elektrisch, wie auch in allen Stationen der Bahn. Trinkwasser muß vom Tale heraufbefördert werden, indes Nutwasser aus ge= schmolzenem Schnee gewonnen wird. (14 Liter Schnee geben durchschnittlich 1 Liter Waffer.) Vom Berghaus weg wird eine Holzgalerie zum ober= sten Aussichtsplateau geführt, und zum bisheri= gen Restaurant, das für schlichte Bewirtung mit Raffee, Tee usw., insbesondere auch für die Unterkunft der Bergführer weiter bestehen bleibt, ist ein Verbindungsstollen vorgesehen, da die selbst



Marsbeobachtungen im Observatorium Jungfraujoch.

im Sommer manchmal tobenden Schneestürme eine Deckung erheischen, wiewohl die Wegstrecke nur 5 Minuten beträgt. Die unterirdische Station wird in der Folge näher an das neue Berghaus verlegt.

Der fashionable Neubau dürfte wesentlich zur Steigerung der Besucherzahl des Jungfrauge= bietes beitragen. Die Station Jungfraujoch ist nämlich ein Ausgangspunkt für al= pine Hochtouren wie kein anderer Punkt der schweizerischen Hochgebirgswelt. Eine ganze Reihe von Hütten des Schweizerischen Alpenklubs fönnen von hier in 21/2—6 Stunden erreicht wer= den: die Berglihütte: die Concordiahütten: der Pavillon Cathrein am Concordiaplat; die Egon von Steigerhütte; die Finsteraarhornhütte. Nicht weniger als fünf Bergriesen von über 4000 m Höhe erklimmt man vom Joch aus in wenigen Stunden: Den Jungfraugipfel in 3 Stunden; den Mönch in gleicher Zeit; das Großfiescherhorn in 4—5 Stunden; das Groß-Grünhorn in 6—8 Stunden; das Groß-Aletschhorn in 7—9 Stunden. Und eine Fülle von Gletscher= und Paß= wegen öffnet sich von der Höhe des Jungfraujochs, so u. a. über das obere Jungfraujoch, über das Obere und Untere Mönchjoch und über die Lötschenlücke zur Lötschbergbahn (Steigerhütte— Langgletscher=Goppenstein, 8—9 Stunden). Diese Gletscherpfade sind freilich nur bei gutem Wet= ter und unter Leitung diplomierter Bergführer anzuraten. Toben Schneestürme um die eisge=

panzerte Jungfrau, wie dies der Schreiber unlängft erlebte, so verbringt man eine gemächliche Wartezeit im Restaurant, wo dann manch trauliches Berglied erschallt. Un den langen Tischen verfürzen sich auch wohl Gäste und Bergführer die Stunden der ungewollten Ruhe mit einem landesüblichen Jaß.

Seit einigen Wochen hat die Jungfraubahn, an deren Spitze seit ihrer Eröffnung, also seit mehr denn 25 Jahren, Dir e ket or Liecht i mit Umsicht und seltener Arbeitskraft seines versantwortungsvollen Amtes walstet, dafür gesorgt, daß der Besucher auf den Blick auf das Reich des den ewigen Schnees überspannenden Firmaments und seine Sternenwunder lenken

fann. Um die Mitte des Juli wurde anschliegend an das neue Berghaus ein Observa = torium mit zwei Riesen = Teles = fopen installiert. Diese Neuerung wird vorwiegend meteorologischen Studien und Feststellungen dienen.

Der Reiz einer Jungfraufahrt besteht darin, daß man sich in rascher Folge aus dem grünen Schmelz des Albentales durch die Alm= und Felsenregion in den Bereich polarer Naturpracht versetzt fühlt. Das Jungfraujoch ist daher im Sommer und Winter zu einer erstflassigen Stätte aller Arten des Schneesports geworden. All= jährlich finden internationale Sommer-Sfiren= nen daselbst statt. Ein Schilderer preist in der reich illustrierten Broschüre "Die Jungfraubahn" (Artist. Institut Orell Küßli, Zürich) den roman= tischen Wechsel der Landschaften, durch welche eine Fahrt nach der Höhe des Jungfraujochs führt, mit den anschaulichen Worten: "Wohl selten findet sich eine so schöne Mittelgebirgslandschaft in innigstem Kontakt mit der überwältigenden Hochgebirgswelt. Man wandelt über grünsaftige Matten, die weithin übers Tal hinunter wie Teppiche ausgebreitet liegen. Auf beiden Seiten des Scheideggpasses, der Wasserscheide zwischen der Weißen und Schwarzen Lütschine, grüßen sie aus der Tiefe herauf, zunächst die graugrünen Arven, von weiter unten die grünen Tannen. Und von der Talsohle herauf, unter Obstbäumen halb versteckt, wirkt das idyllische Grindelwald

von Osten her uns entgegen, während nach We= sten hin die fast senkrechten, nackten Felswände des Lauterbrunnen=Tales sichtbar werden. Und auf beiden Seiten und auch im Norden die große Menge von Bergen mit ihren plastischen Gestal= ten und scharfen Konturen. Welch wunderbarer Gegenfatz aber zwischen diesen bewaldeten, oberhalb der Baumgrenze (1800 m) grasbewachsenen oder felsgrauen Bergen zu den schnee= und eisbedeckten Riesen Eiger, Mönch und Jungfrau; der Eiger mit seiner steilen, unzugänglichen Nordwand, auf breiter Basis beginnend, aber nach oben zuge= spitt wie eine Pyramide, keck zum himmel ra= gend; der Mönch, breiten, runden Hauptes, schwerfällig ans Eiger= und Jungfraujoch ge= lehnt, und die Jungfrau mit ihrem Pagenpaar, den Silberhörnern, in schimmernder, reiner, wei= ker Pracht und über all dem der flarblaue Him= mel!" Mit wärmster Hingabe hat Konrad Falke in seinem Prachtwerke "Im Banne der Jung= frau" (Zürich, Rascher & Co.) die Schönheiten des Jungfraugebietes verherrlicht. eine Fahrt auf die Jungfrau ist ein Erlebnis von unauslöschlichen Eindrücken.

### In meiner Liebe bleibst du immer jung.

In meiner Liebe bleibst du immer jung, Ob auch die Zeit verrinnt, die Jahre fliehn, Dein Haar ergrauf und Runen deine Stirn durchziehn. In deiner Stimme wird ein Klang stets wehn, In dem versunkne Tage auferstehn. In beinen Augen wird ein Glanz stets sein Von Jugend und von Lenz und Blüfenschein, Und stets beim Halten deiner lieben Hand Wird mich durchblühn, was ich zuerst empfand An Gläubigkeit und Glück und Singebung: In meiner Liebe bleibst du immer jung.

Johanna Siebel.

## Die musikalische Mastkur der Neuzeit.

Von Jos. Oswald.

Die musikalische Mastkur der Neuzeit. Nur von einem Reichtum an musikalischen Genüffen zu reden, geht nicht mehr bei der Un= menge des Gebotenen daheim in der Großstadt oder draußen in den bevorzugten Bädern und Sommerfrischen. Es muß nachgerade von einer Überfütterung mit Musik, von einer musikali= schen Mastkur der Kulturmenschheit gesprochen

werden.

Allerdings hat die Tonkunst, solange Kunst= greise sich zu entsinnen vermögen, zu den geseg= netsten Erscheinungen gehört und z. B. die Na= tur bei weitem an Freigebigkeit übertroffen. Wenigstens bei uns zulande. Sonnenschein, Himmelsbläue, milde, balfamische Luft mußten oft schmerzlich entbehrt werden, selbst in der schönen Jahreszeit, wo sie doch eigentlich an der Tagesordnung sind. Die Musik dagegen war die allzeit bereite Gefährtin des besseren Bürgers, über den sie in den verschiedensten Lebenslagen und bei allen möglichen Anlässen das Füllhorn ihrer Gnade ausgoß.

Doch haben ihre Darbietungen neuerdings, wie gesagt, eine Steigerung erfahren. Gilt das schon für ihren vornehmsten Wirkungskreis, für die erlesenen Ohrenschmäuse, die sie Kennern und die sich dafür halten, in Konzertsälen und Theatern bereitet, so trifft das erst recht bei den quali= tativ bescheideneren, quantitativ meist sehr reich= lichen Musikgaben zur Befriedigung anspruchs= loserer Stunden und Seelen zu.

Früher waren dazu hauptfächlich drei Gelegen= heiten vorhanden, die natürlich auch heute noch redlich benutzt werden. Einmal im freundlichen Schirm der Penaten, wobei die Musik nicht nur unser eigenes häusliches Dasein nach Kräften zu verschönern trachtet, sondern nicht minder erfreulich unsere seelischen Beziehungen zur Nachbarschaft in jeder Ausdehnung des Raumes bestimmt.

Sodann in der Freiheit der sommerlichen Na= tur, dieser unendlich reizvollen Urmusik, womit schon längst so erfolgreich gewetteifert wird, daß liebliche Promenaden, friedliche Kur= und Raffee=