

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: 17.01.2026

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

jetzt im Verein mit der Springflut die Halligen oft schnell unter Salzwasser. Dann gilt es, daß Vieh, das auf den weiten Marschwiesen weidet, auf der Warft in Sicherheit zu bringen und die Boote mit gutem Tauwerk zu versiehen. Ist die Hallig dann nach einigen Stunden „blank“ (unter Wasser), so ragen die Warften 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 hervorquert. — 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 wirtschaftlichen 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 Schicksal ließ sie durch alle Zeiten in eine harte Schule gehen, ließ sie erstarren in dem steten Kampf mit den wilden 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 wunderschön ist doch im Frühjahr und Sommer auf den Halligen! Dann ist der dunkelgrüne Rasen gleich einem prächtigen Teppich mit roten und blauen Blumen durchwirkt, 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 Piepen eines aufgescheuchten Vogels 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 trozig haben unsere Vorfahren viele hundert Jahre dem Ansturm der Nordseewellen standgehalten und gleich den Schweizern stets jede Unterdrückung und Fremdherrschaft 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 heißen: Leichtes Leben, Genussucht, Preisgabe des von den Vorfahren überlieferten und Eigennutz. Und die Folgen sind Knechtshaft des freien Willens und Untergang des Volkstums.

Mächtig ist der Feind, und hinterlistig und heimtückisch ist die Art seines Kampfes. Trotzdem wollen wir uns unserer Väter Wert zeigen, indem wir standhalten wie sie und gleich ihnen auf unsere Fahnen die Parole schreiben: Lever dod as Slav!

Die Jungfraubahn.

Vom Professor Dr. Karl Fuchs.

Einer Königin gleich ragt die Jungfrau (4166 m) aus dem gigantischen Relief des Berner Oberlandes auf. Ihr stolzer Name ist alten Ursprungs; zum erstenmale kam er in Schöpfs „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, bis seine in den Äther führn emporstrebende Höhe durch kühne Bergsteiger erobert wurde. Zwei junge Schweizer, die Brüder Johann Rudolf und Hieronymus Meyer von Alarau, vollbrachten am 3. August 1811 das

Werke, das damals als eine Art Märchen galt. Ihr Bericht über die Einzelheiten des Unternehmens in der „Berner Zeitung“ erweckte sogar Zweifel an der Glaubwürdigkeit. Diese aber ist durch spätere Feststellungen vollkommen gesichert. Die Beschreibung der Wanderrung zum Gipfel der Jungfrau passt genau auch auf dessen noch unveränderte Plastik. Es heißt dort: „Der Gipelpunkt, welcher uns trug, hatte im Durchmesser etwa 12 Schuh; doch rundete er sich nach allen Seiten hemisphärisch ab. Drei lange Gebirgsgrate, von Wallis, Lauterbrunnen 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 unternehmungslustigen Bahnbrecher der Gletscherwelt ihre Expedition.

Die Jungfrau bildet die Achse einer geographisch klar vom Lautitor, vom Jungfraujoch, dem über dem Guggigletscher aufgebauten Kamm, dem Lauterbrunnen- und Rottal umgrenzten Gebirgsgruppe; von ihr strahlen drei vergletscherte Kämme mit Vorbergen aus, unter denen als augenfälligste Marksteine des Bereichs das Silberhorn (3705 m), das Kleine Silberhorn (3500 m), der Schwarze Mönch oder die Steinfluh (4105 Meter) und das Schneehorn ihre Hämpter aus den dazwischen gebliebenen, ungeheuren Eiszäumen und Firnfeldern erheben. Der der Jungfrau nächstverbundene Bergriese, durch das gletscherbedeckte Jungfraujoch an sie angeschlossen, ist der Mönch. Das Gesamtreich der Jungfrau ist das Herz des Berner Oberlandes.

Es war ein genialer Plan, eine Bergbahn 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. Adolf Guherr-Zeller, einem Zürcher Oberländer, geboren 1. Mai 1839 zu Neuthal bei Bauma, einem Großindustriellen und zugleich Eisenbahnfachmann ersten Ranges, gebührt der Ruhm, die für



Berghaus Jungfraujoch.

frühere Zeit geradezu groteske Idee zur Tat umgesetzt und damit der Schweiz die höchstgelegene 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 undurchführbar. Da trat 1893 das Projekt Guherr-Zellers, des damaligen Direktors der Nordostbahn, in Erscheinung, das beste Aussichten auf Verwirklichung bot. Es basierte darauf, die Bergbahn

von der Kleinen Scheidegg, dem höchsten Punkte (2064 m) der 20. Juni 1893 eröffneten Wengernalpbahn (Lauterbrunnen-Grindelwald), abzuweichen, nicht, wie die früheren Projekte vorstuden, von der mehr als 1200 Meter tiefer 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 dessen 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 Felsenpanzer bis zu seiner Oberfläche durchbrochen werden sollte, konnten nach der Nord- und Südseite der Strecke imposante Fernsichten gewonnen werden.

Am 20. Dezember 1893 reichte Guher-Zeller sein Projekt beim Bundesrat ein, und ein Jahr später wurde ihm die Baukonzession erteilt. Trotz 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 Wrubel leitete den Bau; ihm ist eine prächtige Baugeschichte (Zürich, Zürcher und Furrer) zu danken, bei deren Abfassung ihm die reine Begeisterung für die große Sache die Feder führte. Am 19. September 1898 konnte die Weihfeier der Eröffnung der ersten Teilstrecke (Scheidegg-Eigergletscher) begangen werden, und in rascher Folge drangen die Pioniere des Riesenunternehmens Schritt um Schritt in den harten Felsenkörper aufwärts bis zum Jungfraujoch vor. Der Tunnel, 200 m oberhalb der Station Eigergletscher beginnend, hat eine Länge von 7000 m, welche Strecke den Hauptteil des Gesamtschienenweges von Scheidegg bis zum Endpunkt (9400 m) bildet. Dieser wird von Scheidegg in 1½ stündiger Fahrt erreicht.

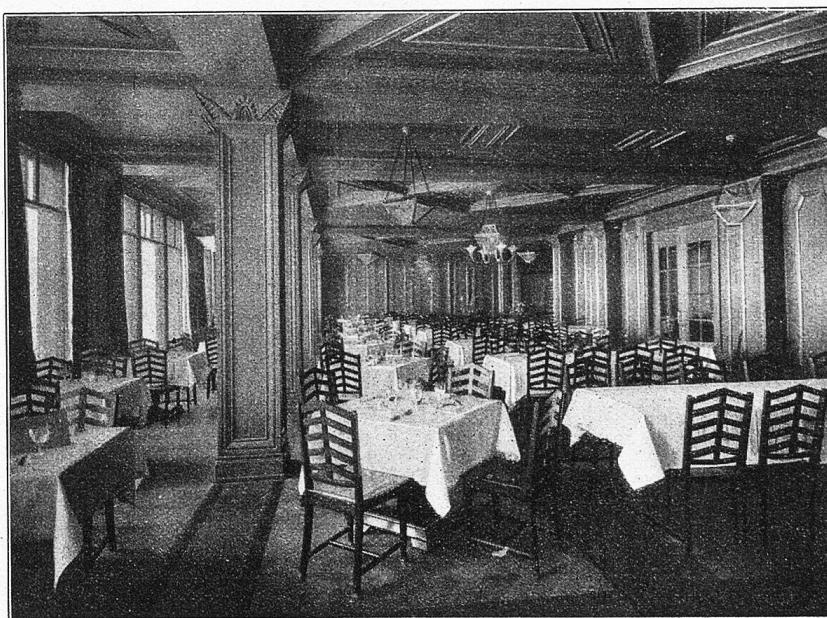
Von Scheidegg führt das Tracé zunächst über grüne Matten und durch einen kleinen Tunnel zur Station Eigergletscher, wo die Direktionsgebäude, ein trefflich betriebenes Hotel, mit Dépendance, Magazine, Werkstätten und Maschinengebäude die oberste Siedlung über der Erde an der Bahnlinie nach Art eines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

Wengen über Scheidegg auf Schlitten heraufzuholen und mittels solcher Befüll mit der Gletscher Proviant zu schaffen. Auch eine Brieftaubenstelle ist hier eingerichtet. Hat sich irgendwo im Jungfraugebiet ein Unglücksfall ereignet, 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 Rehrtunnel zur Station Eigewand (2867 m), einem Felseneste mit großen, im Innern des Berges ausgesprengten Räumen und einem Felsengang zur Aufzenseite des Eigers, längs dessen jäh abstürzenden Wänden man auf das 1800 m tiefer aus dem Grünen des Tales aufleuchtende Dorf Grindelwald hinunterblickt. Grandios ist von der Galerie aus die Fernsicht nach den Walliserbergen mit dem mächtigen Fiescherhorn als Ruhepunkt und nach den Firnen und Eiszungen, 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 Eismeer (3161 m) mag man sodann die Einzelheiten des Gebirgszirkus nach der anderen Seite betrachten, das Untere Mönchjoch, das Mönchjoch, den Fieschergrat, das Bergli, das Finsteraarjoch, das Große und Kleine Schredhorn, die Wetterhörner, den Jungfraugipfel und das Krimmhorn. Und inmitten der Felsenhöhle, in welcher die Station eingebaut ist, lädt ein originelles Restaurant mit Fassungsraum für 200 Personen zu „löblichem Tun“ und „Ergobibamus“ ein. Es folgt nun eine 3 km lange Adhäsionsstrecke von 6,6 Prozent Steigung, die vor der Station Jungfraujoch in eine Zahnradstrecke von 25 Prozent Steigung übergeht. Vom Jungfraujoch, der höchsten Bahnstation Europas, und noch mehr von dem darüber gelegenen, in 20 Minuten erreichbaren Plateau öffnet sich, zumal an reinen Herbst- und Spätherbsttagen, ein Panorama von ehrfurchtgebietender Majestät. Nach Norden dehnt sich das grüne Mittelgebirge und die fruchtgezeigte, schweizerische Hochebene in die Weite, nach Süden erstrecken sich riesenhafte Eisfelder und Firne zwischen steilen Gipfeln bis zur höchsten Linie der Alpenweiden hinunter. Der Wiener Dichter Heinrich Glücksman faßte die Eindrücke dieses Gesamtbildes jüngst in die enthusiastischen Verse:

Da breitet sich vor dem herauschönen Blick
Ein Märchenschatz gewaltiger Diamanten.
Der Sonne Kuß strahlt tausendfach zurück
Die Herrlichkeit der Edelsteingiganten,
Daz es im Wunderglanz nur so erflimmt
Und in den buntesten Prächtten blendend schimmert.
Und wo beraumelt du zu schauen meinst
In Gottes Schaffenswerkstatt, blizdurchloht,
Da lagert Eis, starrt das gestockte Eis,
Vergangenheit, gebannt, erstickt vom Tod,
Und über dem erfrorenen Fahrtausend
Ballt seine Faust der Schneesturm, brausend, fausend.
Und dennoch schauert nicht mein Herz zusammen
Vom Hauch des ewigen Winters, der hier ruht;
Wie fühlt' im Blut ich solche Loderflammen,
Wie ward so froh ich meiner Seelenglut,
Und unterm Tritt die kalten Flocken beben,
Da kraftgeschwollt ich schreit' ins warme Leben.

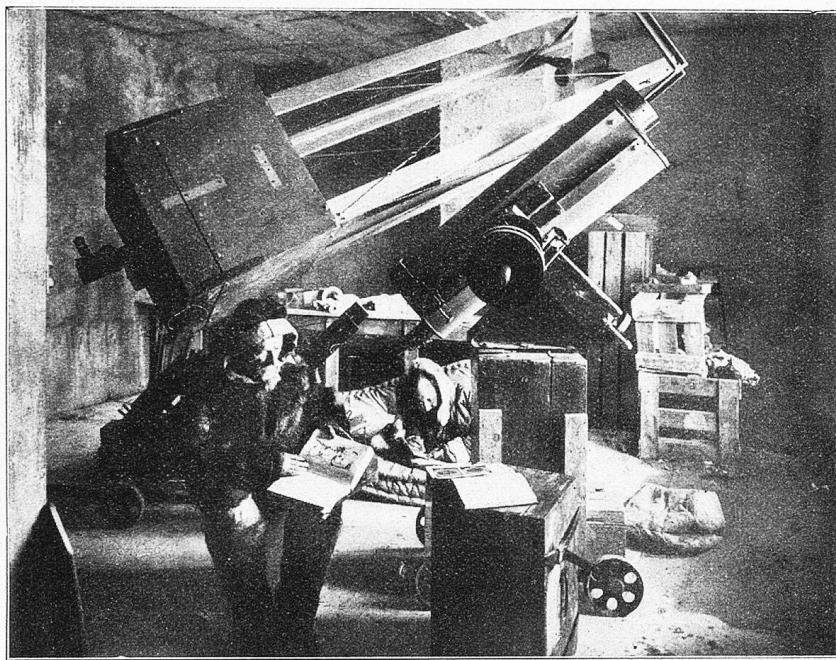
Neben der Station Jungfraubahn ist eine Höhle von 50 m Länge in den Gletscher gehauen, eine Herkulesarbeit, die sich das Dutzend Bergführer, das sich gewöhnlich auf der Station zu Geleitdiensten bereithält, zum Zeitvertreib geleistet hat. Eine solche Höhle wurde auch neben der Station Eigergletscher in das ewige Eis des Eiger getrieben. Das Felsenrestaurant am Jungfraujoch bietet gute Verpflegung und bescheidene Unterkunft für 50 Personen auf Matratzen. Der gesteigerte Besuch der Jungfrau seit dem Ende des Weltkrieges hat nunmehr dazu geführt, daß ein neues und mit allem Komfort ausgestattetes Berghaus fünf Minuten oberhalb der jetzigen Endstation erbaut wurde, das kürzlich eröffnet wurde. Trotz der enormen Schwierigkeiten bei der Beschaffung der Baumaterialien nach solcher 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 jähnen Hang der „Sphinx“ gelehnt, mit der durch zwei Aussichtsalmen ausgestatteten Fassade freiliegend, ragt das geräumige Haus mit schlankem Giebel auf, dessen Steilheit schon aus dem Grunde angeordnet wurde, damit dem allzustarken Drucke

des im Winter darauf 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 ausgefleidete und mit einer fassierten Decke gezierte Speisesaal, worin Platz für rund 400 Personen ist, den größten Raum ein. Für die Nächtigung stehen 18 heimelige Zimmer mit 36 guten Betten zur Verfügung; die Wände sämtlicher Gemächer sind mit Tannenholz ausgelegt. Ein Lift trägt den müden Wanderer in die Obergeschosse. Das Gesamtbild des in altbewährter Baumanier außen gehaltenen und im Innern den verwöhntesten mo-



Speisesaal im Berghaus Jungfraujoch.

dernen Ansprüchen angepaßten Hauses ist mit der Hochgebirgsnatur der ganzen Umgebung in vollendete Harmonie gesetzt und bildet als höchster 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 Nutzwasser aus geschmolzenem Schnee gewonnen wird. (14 Liter Schnee geben durchschnittlich 1 Liter Wasser.) Vom Berghaus weg wird eine Holzgalerie zum obersten Aussichtsplateau geführt, und zum bisherigen Restaurant, das für schlichte Bewirtung mit Kaffee, 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 Jungfraugebietes beitragen. Die Station Jungfraujoch ist nämlich ein Ausgangspunkt für allepine Hochtouren wie kein anderer Punkt der schweizerischen Hochgebirgswelt. Eine ganze Reihe von Hütten des Schweizerischen Alpenclubs können von hier in $2\frac{1}{2}$ —6 Stunden erreicht werden: die Berglihütte; die Concordiahütten; der Pavillon Cathrein am Concordiaplatz; 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-Alletschhorn in 7—9 Stunden. Und eine Fülle von Gletscher- und Paßwegen öffnet sich von der Höhe des Jungfraujochs, so u. a. über das obere Jungfraujoch, über das Obere und Untere Mönchjoch und über die Lötchenlücke zur Lötschbergbahn (Steigerhütte—Langgletscher-Goppenstein, 8—9 Stunden). Diese Gletscherpfade sind freilich nur bei gutem Wetter und unter Leitung diplomierter Bergführer anzuraten. Lohen Schneestürme um die eisge-

panzte Jungfrau, wie dies der Schreiber unlängst erlebte, so verbringt man eine gemächliche Wartezeit im Restaurant, wo dann manch trauliches Berglied erschallt. An den langen Tischen verkürzen sich auch wohl Gäste und Bergführer die Stunden der ungewollten Ruhe mit einem landesüblichen Faß.

Seit einigen Wochen hat die Jungfraubahn, an deren Spitze seit ihrer Eröffnung, also seit mehr denn 25 Jahren, Director Liechti mit Umsicht und seltener Arbeitskraft seines verantwortungsvollen Amtes waltet, dafür gesorgt, daß der Besucher auf den Blick auf das Reich des den ewigen Schnees überspannenden Firmaments und seine Sternenwunder lenken kann. Um die Mitte des Juli wurde anschließend an das neue Berghaus ein Observatory mit zwei Riesen-Telescopen 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 Alpentales durch die Alm- und Felsenregion in den Bereich polarer Naturpracht versetzt fühlt. Das Jungfraujoch ist daher im Sommer und Winter zu einer erstklassigen Stätte aller Arten des Schneesports geworden. Alljährlich finden internationale Sommer-Skirennen daselbst statt. Ein Schilderer preist in der reich illustrierten Broschüre „Die Jungfraubahn“ (Artist. Institut Drell Füzzli, Zürich) den romantischen 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, grünen sie aus der Tiefe heraus, zunächst die graugrünen Ulven, 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 Westen hin die fast senkrechten, nackten Felswände des Bauterbrunnen-Tales sichtbar werden. Und auf beiden Seiten und auch im Norden die große Menge von Bergen mit ihren plastischen Gestalten und scharfen Konturen. Welch wunderbarer Gegensatz 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-

spitz wie eine Pyramide, keck zum Himmel ragend; der Mönch, breiten, runden Hauptes, schwerfällig ans Eiger- und Jungfraujoch gelehnt, und die Jungfrau mit ihrem Pagenpaar, den Silberhörnern, in schimmernder, reiner, weißer Pracht und über all dem der klarblaue Himmel!" Mit wärmster Hingabe hat Konrad Falke in seinem Prachtwerk „Im Banne der Jungfrau“ (Zürich, Rascher & Co.) die Schönheiten des Jungfraugebietes verherrlicht. Fürwahr 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 ergraut und Runen deine Stirn durchziehn.
In deiner Stimme wird ein Klang stets wehn,
In dem versunkne Tage auferstehn.
In deinen Augen wird ein Glanz stets sein
Von Jugend und von Lenz und Blütenchein,
Und stets beim Halten deiner lieben Hand
Wird mich durchblühn, was ich zuerst empfand
An Gläubigkeit und Glück und Hingebung:
In meiner Liebe bleibst du immer jung.

Johanna Siebel.

Die musikalische Masskur der Neuzeit.

Von Jos. Oswald.

Die musikalische Masskur der Neuzeit.

Nur von einem Reichtum an musikalischen Genüssen zu reden, geht nicht mehr bei der Unmenge des Gebotenen daheim in der Großstadt oder draußen in den bevorzugten Bädern und Sommerfrischen. Es muß nachgerade von einer Überfüllterung mit Musik, von einer musikalischen Masskur der Kulturmenschheit gesprochen werden.

Allerdings hat die Tonkunst, solange Kunstreiche sich zu entsinnen vermögen, zu den gesegnetsten Erscheinungen gehört und z. B. die Natur bei weitem an Freigebigkeit übertrffen. Wenigstens bei uns zulande. Sonnenschein, Himmelsbläue, milde, balsamische 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 erlebten Ohrenschmäuse, die sie Kännern und die sich dafür halten, in Konzertsälen und Theatern bereitet, so trifft das erst recht bei den qualitativ bescheideneren, quantitativ meist sehr reichen Musikgaben zur Befriedigung anspruchsloserer Stunden und Seelen zu.

Früher waren dazu hauptsächlich drei Gelegenheiten vorhanden, die natürlich auch heute noch rechtlich 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 Natur, dieser unendlich reizvollen Urmusik, womit schon längst so erfolgreich gewetteifert wird, daß liebliche Promenaden, friedliche Kur- und Kaffee-