

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	46 (1973)
Heft:	2
Artikel:	Mit der Jungfraubahn ins Hochgebirge = Merveilleux voyage avec le chemin de fer de la Jungfrau
Autor:	Gurtner, Verena
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-776063

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

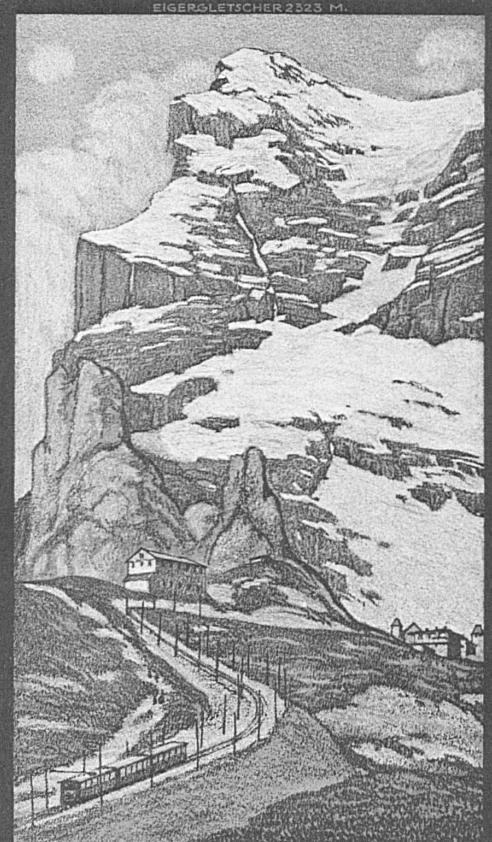
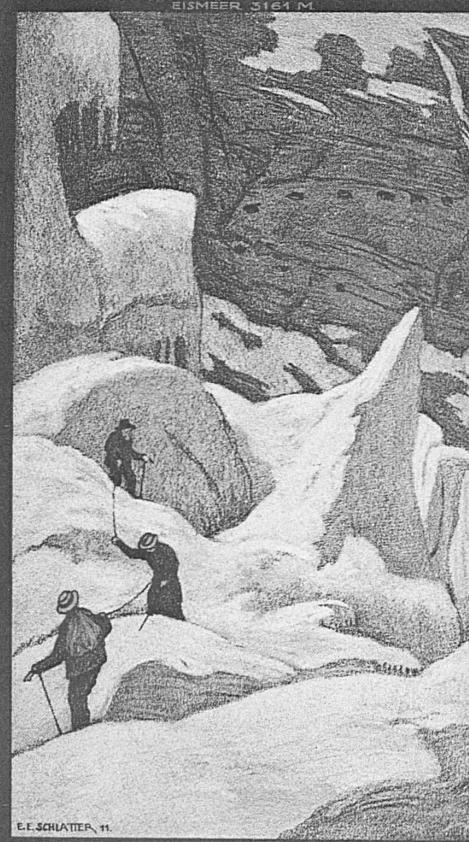
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 19.02.2026

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



Prospekt, 1911

MIT DER JUNGFRAUBAHN INS HOCHGEBIRGE

Die Knie sind vom Fahren ordentlich steif geworden. Gleich sind wir in Interlaken. Im Talschnitt der Lütschine, hinter dem tannendunklen Kegel des Ruggens, erhebt sich majestatisch und hellglitzernd schon die Jungfrau. Im letzten Abendlicht werfen die Schatten des Schneehornes und der beiden Silberhörner ein dunkles Kreuz in den eisigen Nordabsturz der Gipfelerhebung. Morgen früh – bevor die Mittagsshitze den Dunst des geschäftigen Treibens in die Täler legt – stehen wir dort oben. Freudige Spannung legt sich auf die Gesichter.

Es sind an die hundert Jahre her, seit die Aussicht auf eine Eisenbahnfahrt in die Hochgebirgs-welt der Jungfrau erstmals die Gemüter erregte. Mit seinen sensationellen Bahnprojekten geriet damals der königliche Berg der Schweiz in die Spalten der WeltPresse. Der Platz blieb ihm während Jahrzehnten reserviert. Der Gedanke einer Jungfraubahn war aber auch abenteuerlich genug; die Pläne überboten sich an Originalität, und zweimal verfiel die vom Bundesrat eifertig erteilte Baukonzession, ehe eine gangbare Verwirklichung gefunden und der erste Spatenstich getan worden wäre. Am aufregendsten war wohl die Idee des Zürchers Locher – des Erbauers der Pilatusbahn. Er schlug kurzerhand zwei parallele Tunnelrohre von 6 km Länge vor, in denen je ein Personenwagen, von drei Schienen geführt, auf einer Säule komprimierter Luft innert 15 Minuten von Lauterbrunnen auf die Spitze der Jungfrau gespickt worden wäre.

Die Köche hatten dem Brei offensichtlich eine Prise Salz zuviel beigemengt. Was den Projekten angekreidet wurde, war weniger die technische Unglaublichkeit als vielmehr die offengelassene Frage, wie denn der also beförderte Mensch

den raschen Höhenwechsel ohne Schaden überstehen würde. Den Finanzleuten behagte zudem der Umstand nicht, dass das ganze Kapital – es ging um runde sechs Millionen Franken – während der Dauer von gut fünf Jahren gebunden worden wäre, ohne einen Ertrag abzuwerfen. Die Zwischenstationen waren zu reizlos gewählt, als dass sich eine stufenweise Inbetriebnahme der Anlagen gerechtfertigt hätte.

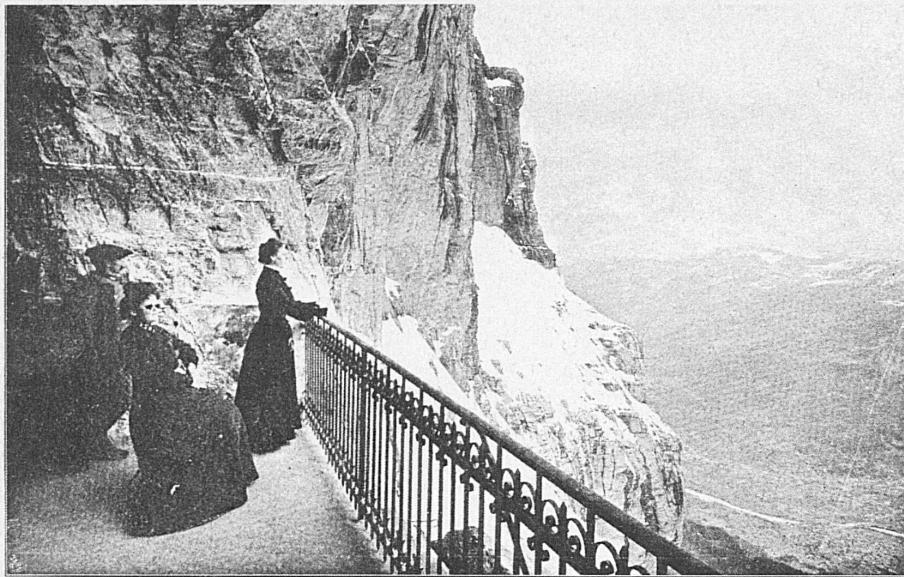
Der Realist, der hier ordnend eingriff, Pfannen und Töpfe in die Regale zurückstellte und das Gericht neu ansetzte, traf eines Tages auf der Terrasse von Mürren ein. Er überblickte das Gelände, sah drüber an der Kleinen Scheidegg die vor zwei Monaten eröffnete Wengernalpbahn – und begann zu kombinieren. Sein Projekt, in der Nacht vom 27. August 1893 flüchtig ins Notizbuch geworfen, sollte das entscheidende sein.

Adolf Guyer – der schweizerische Eisenbahnkönig persönlich ist der Besitzer besagten Notizbuchs – beginnt mit seiner Jungfraubahn auf der Höhe der Kleinen Scheidegg und spart sich damit die Überwindung von 1500 Metern. Er zieht das ganze Bergmassiv, Eiger, Mönch und Jungfrau, in seinen Plan ein und führt die Bahn in einer langgezogenen Schleife mit nicht mehr als 25 % Steigung dem Jungfrauipfel zu. Vier Stationen auf vier verschiedenen Bergseiten bieten jede für sich allein ein touristisch verlockendes Ziel. Die Bahn kann etappenweise eröffnet werden und ermöglicht dadurch die betriebeigene Finanzierung des Weiterbaus.

Zielsicher geht Guyer sofort an die Verwirklichung. Im Dezember 1893 verschafft er sich die Baukonzession, im Sommer 1895 setzt er eine wissenschaftliche Kommission ein, um sämtliche

Fragen bei der Anlage der Bahn, der Ausführung des Baues und dem Betrieb nach neuesten Erkenntnissen abzuklären. Er umgibt sich mit einem Stab hervorragender Fachleute, hält die Zügel fest in der Hand, kümmert sich um Einzelheiten. Die Baustelle der Jungfraubahn wird zum Wallfahrtsort der Ingenieure, die sich über die modernsten Verfahren des Tunnelvortriebes und die neue elektrische Traktion orientieren wollen. Wohl noch nie hat sich ein Privatmann finanziell so weit an einem Werk engagiert wie Guyer an der Jungfraubahn. Fünf Jahre lang lastet das Werk allein auf seinen Schultern. Um die Beschaffung der Geldmittel zu erleichtern, gründet er in Zürich die Bank Guyerzeller, und erst drei Monate nach der Eröffnung der ersten Teilstrecke am 19. September 1898 legt er das Geschick des Betriebes in den Schoss der mit einem Kapital von 10 Millionen Franken soeben statuierten Aktiengesellschaft der Jungfraubahn. Nochmals drei Monate später – die provisorische erste Wandstation «Rotstock» ist durchschlagen – stirbt Adolf Guyer. Die Jungfraubahn aber, sein liebstes Geisteskind, wird nach seinen Plänen weitergebaut und findet 1912, nach sechzehn Jahren Bauzeit und einem Aufwand von 15 Millionen Franken, ihren Terminus über dem grandiosen Firnfeld der Jungfrau – auf Jungfraujoch, dem Ziel unseres morgigen Tages. Verena Gurtner

Von Verena Gurtner erschien 1971 im Orell-Füssli-Verlag, Zürich, das Buch «Jungfrau express – mit der Jungfraubahn ins Hochgebirge». Ebenfalls bei Orell Füssli erschien die englische Ausgabe «Jungfrau express—with the Jungfrau railway up to the glaciers». Je Fr. 17.–, im Buchhandel.



Gefahrlos geniessen die Damen den Ausblick über den 1200 m tiefen Absturz der Eigernordwand. Die Aufnahme entstand wahrscheinlich zur Zeit, als «Eigerwand» noch Endstation der Jungfraubahn war (1903–1905), während der Tunnelvortrieb weiterging

Sans risque, ces dames contemplent la vertigineuse paroi nord de l'Eiger. Cette photo a probablement été prise alors que «Eigerwand» était encore la station terminale du Chemin de fer de la Jungfrau (1903–1905) et que se poursuivait le percement du tunnel

Le signore si godono senza pericolo il panorama sul precipizio di 1200 m della parete nord dell'Eiger. L'immagine è dell'epoca in cui l'«Eigerwand» era ancora la stazione terminale (1903–1905)

The ladies enjoy from safety the view over the 4000-ft. precipice of the Eiger North Face. The photograph was probably taken when Eigerwand (Eiger Face) was the highest station of the Jungfrau Railway (1903–1905), at a time when the last tunnel was still being driven

Unbekannt, wer zuerst der Jungfrau den Namen verliehen hat. Möglicherweise schon im 14. Jahrhundert die Prämonstratensermonche zu Interlaken, die das weisse Bergmassiv mit einer Chorjungfrau in weissem Umhang verglichen. Der Deutungen ist kein Ende... bis hin zur Kitschpostkarte

L'origine du nom de «Jungfrau» est inconnu. Il se peut qu'il soit dû aux moines du couvent de Prémontrés d'Interlaken (XIV^e siècle) pour lesquels l'éclatante blancheur de la montagne évoquait une jeune choriste sous son voile. Les hypothèses sont sans fin... et les cartes postales «kitsch»

Non si sa chi diede il nome alla Jungfrau. Probabilmente già nel XIV secolo i monaci premonstratensi di Interlaken paragonarono il candido massiccio montagnoso ad una vergine del coro, avvolta in un manto bianco. L'interpretazione non conosce limiti... qui una sdolcinata cartolina postale
It is not known who first gave the Jungfrau its name of the “Virgin” or “Maiden”. Perhaps it was the Premonstratensian monks of Interlaken who in the 14th century found the white massif to bear a resemblance to a choir maiden in her white shawl. There is certainly no lack of explanations—up to and including the “camp” postcard

MERVEILLEUX VOYAGE AVEC LE CHEMIN DE FER DE LA JUNGFRAU

Interlaken! La Jungfrau apparaît dans toute son éclatante splendeur et sa majesté. Puis, en fin de journée, sous la lumière rosissante d'un coucher de soleil, les ombres portées du Schneehorn et des deux Silberhörner forment une croix sur la vertigineuse paroi de neiges et de glaces éternelles...

On comprend que de hardis pionniers de la technique aient eu l'ambition de rendre accessible cette cime altière à tous ceux que sa beauté subjugue. Il y a une centaine d'années que le premier projet d'un chemin de fer qui gagnerait le sommet de la Jungfrau a été lancé. Il a bientôt été suivi par d'autres qui ont passionné pendant des dizaines d'années l'opinion. Mais leur originalité et leur hardiesse n'avaient d'égales que les difficultés de l'exécution. Ce qui est très vite apparu. Deux des concessions accordées trop à la hâte par le Conseil fédéral n'ont pu être utilisées parce que les moyens techniques à disposition restaient trop en deçà de l'ambition. Le plus sidérant de ces projets était sans conteste celui du Zurichois Locher, le constructeur du Chemin de fer du Pilate. Il proposait le percement de deux tunnels tubulaires parallèles de 6 km de longueur, dans chacun desquels circuleraient, sur trois rails, un wagon, dont celui qui monte, poussé par une colonne d'air comprimé, ferait en 15 minutes le trajet Lauterbrunnen-Jungfraujoch!

Tout cela manquait de réalisme. D'ailleurs, c'était moins l'audace de ces projets que l'on critiquait que l'absence de toute réponse à cette inconnue: les voyageurs supporteront-ils sans dommage un changement d'altitude aussi marqué opéré en un temps aussi court? Quant aux financiers, ils hésitaient à investir quelque 6 millions sans rendement pendant une période de cinq ans à tout le moins. En outre, les stations intermédiaires prévues par Locher ne présentaient pas un attrait suffisant pour justifier une construction et une mise en exploitation par étapes.

Mais la conquête de la Jungfrau continuait à occuper les esprits. Un jour, la vraie solution a germé dans la tête d'un homme qui s'y connaissait en chemins de fer puisqu'on l'appelait le «roi du rail». C'était Adolphe Guyer-Zeller. Alors qu'il contemplait le paysage du belvédère de Mürren, l'idée géniale et simple lui est venue de prolonger de la Petite Scheidegg au sommet le tracé du chemin de fer de la Wengernalp inauguré deux mois auparavant. C'était le 27 août 1893. Au cours de la nuit, il esquisse fiévreusement un projet: celui qui sera exécuté.

Le tracé part de la Petite Scheidegg, ce qui permet de faire l'économie d'une dénivellation de 1500 m. Tout le massif de l'Eiger, du Mönch et de la Jungfrau est intégré dans le tracé, qui a la forme d'une boucle à grand rayon et dont la déclivité ne dépasse pas 25 %. Quatre stations, dont chacune est située sur l'un des quatre versants du massif, sont de nature à faire d'emblée du nouveau chemin de fer une attraction touristique universelle. Cette conception permet une construction et un financement par étapes.

En décembre 1893, Guyer demande la concession. Au cours de l'été 1895, il institue une commission d'experts chargée d'élucider, en tablant sur toutes les possibilités offertes par la technique d'alors, les problèmes de construction et d'exploitation. Il s'entoure de spécialistes, coordonne les études, s'occupe de chaque détail. Le premier chantier du Chemin de fer de la Jungfrau devient le lieu de pèlerinage d'ingénieurs de tous pays qui suivent passionnément les travaux de percement



du tunnel et l'innovation que constitue la traction électrique. Rarement financier ne s'est engagé plus hardiment dans une entreprise que Guyer dans cette œuvre, qu'il considérait comme le couronnement de sa carrière. Cinq ans durant, il en a supporté seul les charges financières. Pour faciliter le financement, il ouvre à Zurich la banque Guyer-Zeller. Ce n'est que trois mois après l'ouverture du premier tronçon qu'il fonde, le 19 septembre 1898, la Société anonyme du Chemin de fer de la Jungfrau, au capital de 10 millions de francs. Trois mois plus tard, la première station provisoire – Rotstock – creusée dans la paroi rocheuse, est terminée. Adolphe Guyer meurt. Les travaux sont poursuivis conformément à ses plans. Ils se seront étendus sur seize ans quand la ligne atteindra le sommet, en 1912. L'entreprise aura coûté 15 millions de francs.

Verena Gurtner

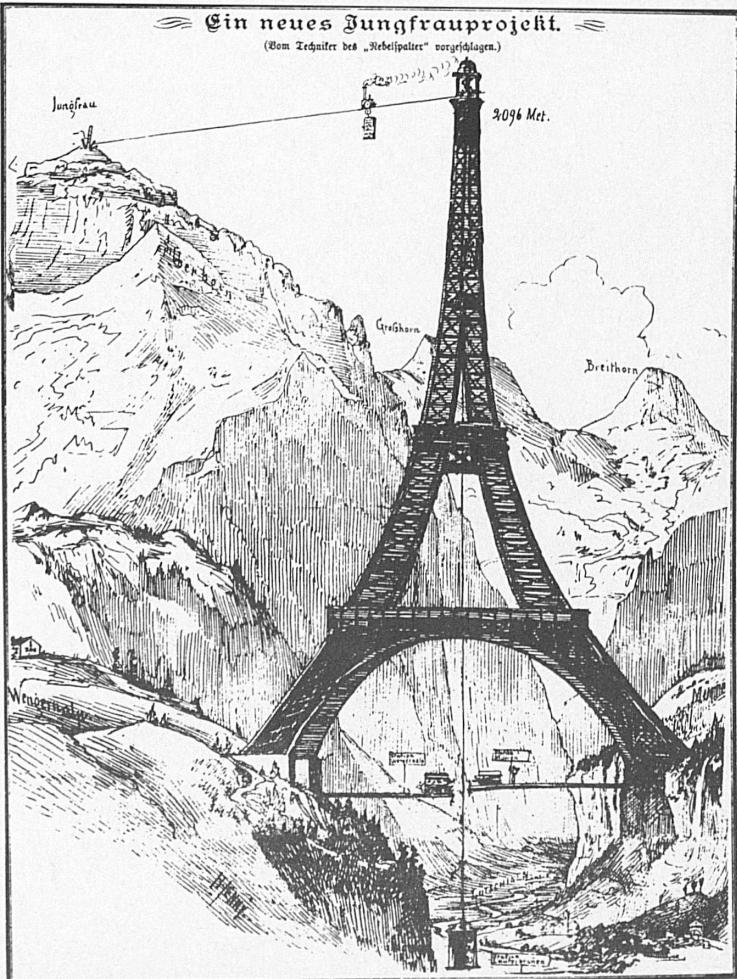
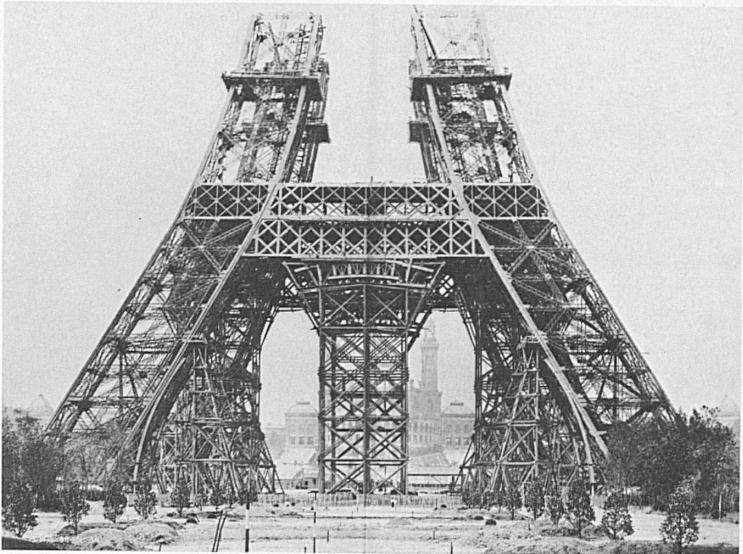
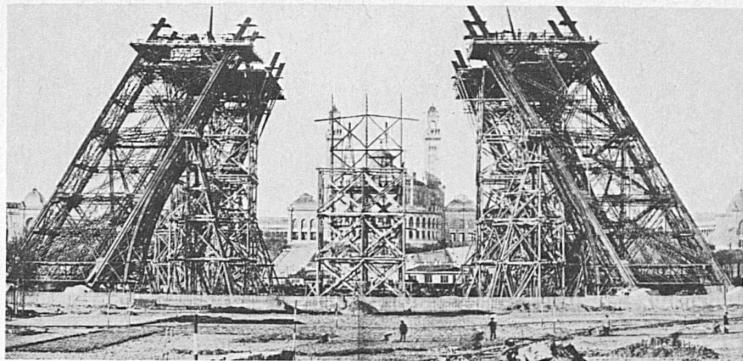
Dr. Verena Gurtner has written a book entitled "Jungfrau express", of which an English version has also been published. It tells the full story of the Jungfrau Railway in an entertaining way and is also richly illustrated in black-and-white and colour. Available through booksellers, price SFr. 17.-.

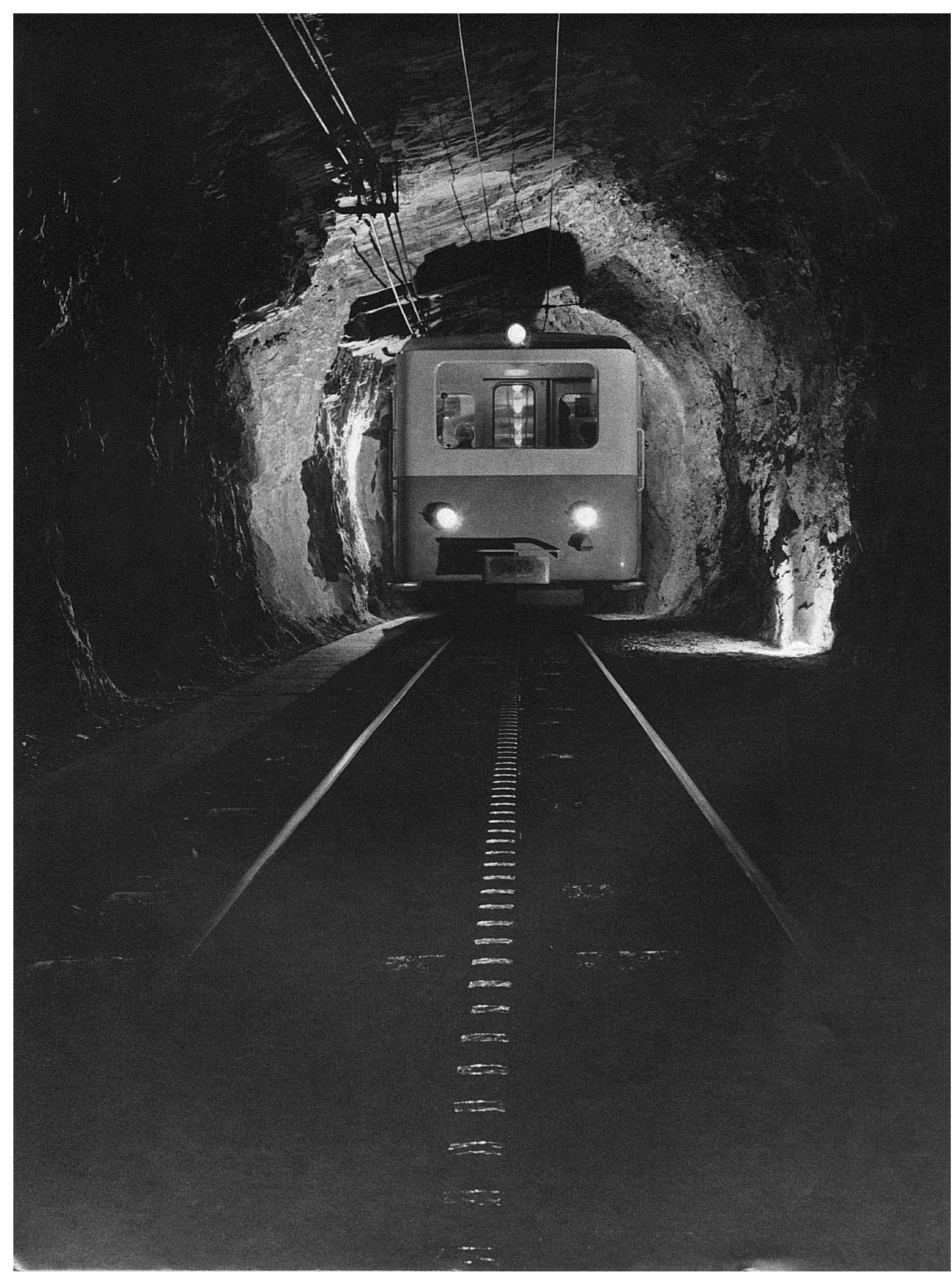
Der Eiffelturm war die Sensation der Pariser Weltausstellung von 1889. Der « Nebelspalter » verpflanzte die Idee ins Berner Oberland. Kurz zuvor nämlich hatte der Schweizer Ingenieur Maurice Koechlin, ehemaliger Student am Polytechnikum Zürich, das erste ernsthafte Projekt für eine Jungfraubahn zur Konzessionierung eingereicht. Koechlin war leitender Ingenieur bei Eiffel und der eigentliche Konstrukteur des Turms. Darüber: Aufnahmen aus dem von Eiffel herausgegebenen Prachtwerk über den Bau des Eiffelturms (Bibliothek der ETH, Zürich)

La Tour Eiffel avait été la sensation de l'Exposition universelle de 1889. L'hebdomadaire satirique « Nebelspalter » l'a transposée dans l'Oberland bernois. Peu avant, l'ingénieur suisse Maurice Koechlin, ancien étudiant de l'Ecole polytechnique fédérale, avait demandé une concession pour le premier projet valable d'un chemin de fer de la Jungfrau. Koechlin avait dirigé la construction de la Tour Eiffel. Au-dessus: Photos tirées du magnifique album consacré par Eiffel à la construction de la tour qui immortalise son nom

La torre Eiffel fu la grande sensazione dell'esposizione mondiale di Parigi nel 1889. Il « Nebelspalter » aveva trapiantato l'idea nell'Oberland bernese. Poco prima l'ingegnere svizzero Maurice Koechlin, ex-studente del Politecnico di Zurigo, aveva inoltrato richiesta di concessione per la costruzione di una ferrovia sulla Jungfrau: il suo fu il primo progetto con garanzia di serietà. Koechlin, ingegnere capo di Eiffel, fu il vero costruttore della torre. In alto: Immagini tolte dalla stupenda opera edita da Eiffel sulla costruzione della torre omonima

The Eiffel Tower was the sensation of the World's Fair in Paris in 1889. The Swiss satirical weekly "Nebelspalter" transferred the whole idea to the Bernese Oberland, for shortly before this the Swiss engineer Maurice Koechlin, a former student of the Zurich Polytechnic, had applied for a licence for the first serious project for a Jungfrau Railway. Koechlin had been Eiffel's chief engineer and in fact it was he who had designed the famous tower. Above: Photographs from the de luxe volume about the building of the Eiffel Tower, published by Eiffel







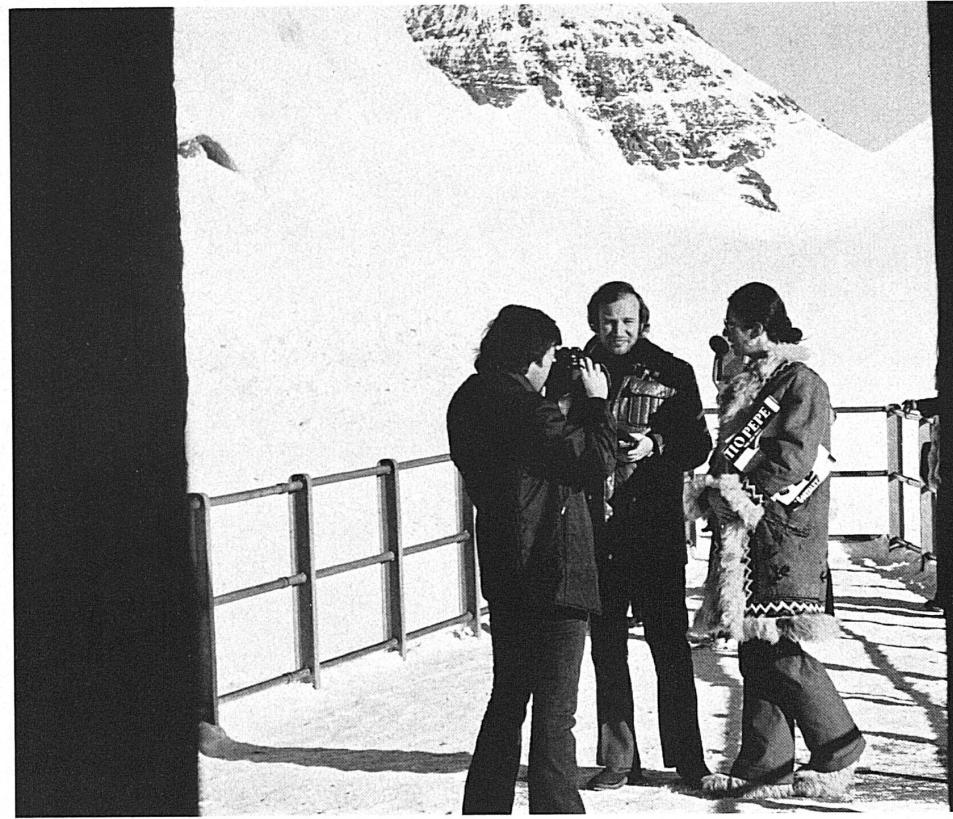
Die Jungfraubahn überwindet auf ihrer 9,3 km langen Strecke von der Kleinen Scheidegg aufs Jungfraujoch (3454 m) mit Hilfe der Zahnstange 1395 m Höhendifferenz; die grösste Steigung beträgt 25 %. Von der Station Eigergletscher an verläuft die Linie über 7,1 km vollständig im Tunnel. Auf den Stationen Eigerwand (2865 m) und Eismeer (3159 m) sind Fenster in den Fels geschlagen; die Züge machen hier einen fünfminütigen Aussichtshalt. – Oben: Ausblick von der Station Eismeer, die gegenwärtig erweitert wird, gegen das Schreckhorn.

Photos: links F. Meyer-Henn, rechts P. Studer

Su un percorso di 9,3 km dalla Kleine Scheidegg allo Jungfraujoch (3454 m), la ferrovia della Jungfrau supera, con l'aiuto della ruota dentata, un dislivello di 1395 m; la maggior pendenza è del 25 %. Dalla stazione Eigergletscher la linea si svolge per 7,1 km completamente in galleria. Alle stazioni Eigerwand (2865 m) e Eismeer (3159 m) sono state aperte finestre nella roccia: i treni si arrestano cinque minuti per permettere ai viaggiatori di godersi la vista. – In alto: Panorama dalla stazione Eismeer, che viene attualmente ampliata, verso lo Schreckhorn

Sur les 9,3 km qui séparent la Petite-Scheidegg de la station terminale, le Chemin de fer de la Jungfrau surmonte, grâce à un système de crémaillère, une dénivellation de 1395 m (déclivité de 25 %). A partir de la station Eigergletscher, la ligne, sur une longueur de 7,1 km, est entièrement creusée dans le roc. Aux stations Eigerwand (2865 m) et Eismeer (3159 m), des fenêtres ont été percées dans le rocher. Les trains s'y arrêtent 5 minutes pour permettre aux voyageurs de jouir de la vue. – Au-dessus: Vue prise de la station Eismeer en direction du Schreckhorn; la fenêtre est en voie d'élargissement

The Jungfrau Railway climbs 4577 ft. on racks on its 5 3/4-mile run from Kleine Scheidegg to Jungfraujoch (11,332 ft.); the steepest gradient is 1 in 4. From the Eigergletscher (Eiger Glacier) Station the line runs in a tunnel for 4 1/2 miles. At the Eigerwand (Eiger Face, 9,400 ft.) and Eismeer (Sea of Ice, 10,364 ft.) Stations windows have been broken out of the rock; here the train stops for five minutes to enable passengers to enjoy the view. – Top: View of the Schreckhorn from the Eismeer Station, which is at present being extended



LA VIE CULTURELLE EN SUISSE EN FÉVRIER

EXPOSITIONS D'ARTISTES SUISSES ET ÉTRANGERS

De la multitude des expositions d'art contemporain ouvertes partout, nous en mentionnerons quelques-unes seulement. Ce choix, dicté uniquement par leurs particularités, n'implique aucun jugement de valeur. Jusqu'au 11 mars, le Musée alpin de Berne présente l'œuvre géographique et cartographique du Prof. Edouard Imhof, qui a contribué de manière décisive au renouvellement de la cartographie suisse. Il est le digne continuateur de J. J. Scheuchzer et du général Dufour; il nous convainc avec eux qu'une carte de géographie n'est pas seulement une création scientifique et technique, mais aussi une œuvre de beauté. — Jusqu'au 4 mars, le Musée d'art et d'histoire de Fribourg présente des gravures, des dessins, des céramiques et des verreries d'artistes tchèques d'aujourd'hui. — L'exposition des artistes israélites au «Helmhaus» de Zurich dure jusqu'au 18 février; c'est en quelque sorte le pendant de l'exposition d'artistes zurichoises actuellement ouverte à Jérusalem. — A Winterthour, le Musée de la «Fondation Oskar Reinhart», situé à proximité du Musée des beaux-arts, groupe, jusqu'à fin février, les œuvres de «Cinq peintres amis d'Oskar Reinhart». On en profitera pour visiter les riches collections de ce Musée, très représentatives de l'art allemand, autrichien et suisse des XIX^e et XX^e siècles.

CHEFS-D'ŒUVRE DU DESSIN

L'exposition de dessins des XV^e et XVI^e siècles organisée par le Cabinet des estampes du Musée des beaux-arts de Bâle a remporté le plus grand succès. On sait que c'est ce musée qui réunit la plus importante collection d'estampes et dessins — tant anciens que modernes — de Suisse. Du 23 février au 8 avril, le cabinet présente une sélection de dessins du XVII^e siècle. Si l'on songe que ce fonds a pour origine une extraordinaire collection privée («Amerbach-Kabinett») acquise en 1662 déjà par la ville de Bâle, on se fera sans peine une idée de la richesse des trésors rassemblés au cours des siècles par un petit Etat resté généreusement mécène. — Genève, où les arts graphiques ont été également à l'honneur, possède, elle aussi, l'une des plus riches collections d'estampes et dessins de Suisse. Installée à la Promenade du Pin à proximité immédiate du Musée d'art et d'histoire, elle est présentée au gré d'expositions alternantes. Jusqu'au 17 février, le Cabinet des estampes groupe un choix de dessins et d'estampes qui évoquent «Venise au XVIII^e siècle». Les collections graphiques de l'Ecole polytechnique fédérale à Zurich sont, elles aussi, remarquables. Elles sont également présentées au gré d'expositions alternantes, qui offrent tour à tour des œuvres anciennes et contemporaines. Jusqu'au 18 mars, le cabinet EPF présente des estampes et dessins de maîtres italiens des XV^e et XVI^e siècles.

LA VIE ARTISTIQUE À ST-GALL

Le Musée des beaux-arts de St-Gall, construit en 1877, a été désaffecté. Jusqu'à l'ouverture d'un nouveau musée, des expositions partielles des collections se succèdent au Musée historique, riche en trésors de toutes sortes, artistiques et ethnographiques: armes anciennes, vitraux, porcelaines,ameublements, etc. Dans ce bâtiment est actuellement ouverte une exposition commémorative de l'œuvre du peintre, verrier et sculpteur August Wanner (1886-1970), l'un des artistes les plus marquants de la Suisse orientale. En des lieux nombreux, ses fresques, ses vitraux, sculptures et reliefs témoignent de son grand talent.

ENSEMBLES ÉTRANGERS EN SUISSE

A Schaffhouse, l'Orchestre de chambre de Paris se fera entendre au Théâtre municipal le 23 février; le 9 mars lui succédera, en l'église de Saint-Jean, l'Orchestre philharmonique de Fribourg-en-Brisgau. Les deux ensembles seront accompagnés de solistes renommés. L'Orchestre de chambre de Paris jouera à Locarno le 22, et la veille à Zurich. Le 6 mars Lausanne, le 7 Zurich et le 8 Berne accueilleront successivement le Residentie-Orchestre (La Haye). Le 7 mars, l'Orchestre philharmonique de Dresde attirera de nombreux mélomanes à La Chaux-de-Fonds. Du 14 au 25 février, Wetzikon, Zoug, Lausanne, St-Gall, Fribourg, Langenthal et Bâle marqueront les étapes de la tournée que le célèbre quatuor Parrenin (Paris) entreprendra en Suisse.

ART ANCIEN À BÂLE

Cette année, c'est Bâle qui accueille à nouveau la Foire suisse des arts et antiquités. Elle est ouverte du 22 février au 4 mars dans la «Basler Halle» de la Foire d'échantillons. Les trésors de 43 exposants sont mis en valeur de la manière la plus originale. Les membres du Syndicat suisse des antiquaires et commerçants d'art, du Syndicat de la librairie ancienne et du commerce de l'estampe en Suisse et de l'Association du commerce d'art en Suisse ont mis leur point d'honneur à présenter une sélection parmi ce qu'ils ont de plus beau et de meilleur. Les uns sont spécialisés, les autres électives. Les présentations d'ameublements de styles et d'origines divers, les argenteries, les porcelaines, les tapisseries et tableaux révèlent nombre d'œuvres précieuses, que complètent des œuvres d'art antiques, de merveilleux tapis anciens d'Orient, de magnifiques exemplaires de l'art exotique et une foule de livres anciens et d'estampes.

Ces trésors sont présentés par des commerçants d'art et antiquaires de toutes les régions du pays et donnent une idée de la richesse de leurs fonds. Nul doute que les visiteurs — tant suisses qu'étrangers — ne soient nombreux. —

Die Aussichtsterrasse des Sphinx-Observatoriums, ein internationaler Treffpunkt, ist von der Station Jungfraujoch mit einem Aufzug im Berginnern zu erreichen. Das Panorama weitet sich im Norden bis zu Schwarzwald und Vogesen, im Süden über den Aletschgletscher bis zu den fernen italienischen Grenzbergen

Der geringelte Schwanz des Polarhunds verrät Zufriedenheit. Bald wird das Rudel wieder täglich von seinem Zwinger bei der Station Eigergletscher aufs Joch fahren, um dort im nordischen Schlittengespann die Gäste über den Jungfrauflrn spazierenzuführen. Photos P. Studer

La terrasse panoramique de l'observatoire du Sphinx est un lieu international de rencontre. Elle est reliée par un ascenseur à la station du Jungfraujoch. La vue s'étend, au nord, jusqu'à la Forêt-Noire et aux Vosges et, au sud — au-delà du glacier d'Aletsch — jusqu'aux lointains sommets des Alpes italiennes

La queue en tire-bouchon de ce chien polaire révèle le contentement. Bientôt la meute quittera son chenil (près de la station Eigergletscher) pour être attelée aux traîneaux qui promènent les touristes sur le plateau de la Jungfrau

La terrazza panoramica dell'Osservatorio della Sphinx, punto internazionale d'incontro, è raggiungibile dalla stazione Jungfraujoch, grazie ad un ascensore nell'interno della montagna. Lo sguardo spazia a nord fino alla Foresta Nera e ai Vosgi; a sud, oltre il ghiacciaio dell'Aletsch, fino alle vette italiane che delimitano il confine con la Svizzera

La coda arricciata dei cani polari denuncia la loro gioia. Presto il branco tornerà a lasciare ogni giorno il canile alla stazione Eigergletscher per lo Joch, dove, attaccato alle slitte, trainerà gli ospiti in gita sulle nevi eterne

The look-out terrace of the Sphinx Observatory, an international rendez-vous, is reached by a lift in the rock from Jungfraujoch Station. The panorama extends from the Black Forest and the Vosges in the north to the distant peaks on the Italian frontier, visible over the Aletsch Glacier in the south

The curled tail of the husky is a sign of contentment. Soon the team will be setting out daily from its kennels at the Eigergletscher Station to reach the col and there take visitors sleigh-riding over the Jungfrau flirs