

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 14 (1910)

Rubrik: Illustrierte Rundschau

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 07.10.2024

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

Totentafel * (vom 1. bis 23. November 1910). Am 1. November starb in Thun, mitten in schöner und hoffnungsreicher Arbeit, der hochbegabte Architekt Arthur Meyerhofer, erst 34 Jahre alt.

Am 5. November in Biel der Wetterprophet Sekundarlehrer Christian Marti.

Am 7. November Oberst Francis Ffoz in Lausanne, einer der bedeutendsten Architekten der Westschweiz.

Am 7. November ferner Baron Max von Sulzer-Wart auf Schloß Wart bei Nestenbach, besonders beliebt in Jagd- und Sportkreisen.

Am 9. November Kaufmann Emil Walser in Bruggen, angesehenes Mitglied der Londerer Schweizerkolonie.

Am 10. November in Genf Major Albert Berney, Waffenkontrollleur der 1. Division.

Am 14. November in Winterthur der erst vor kurzem in den Ruhestand getretene Senior der Firma Gebr. Sulzer, Albert Sulzer-Großmann.

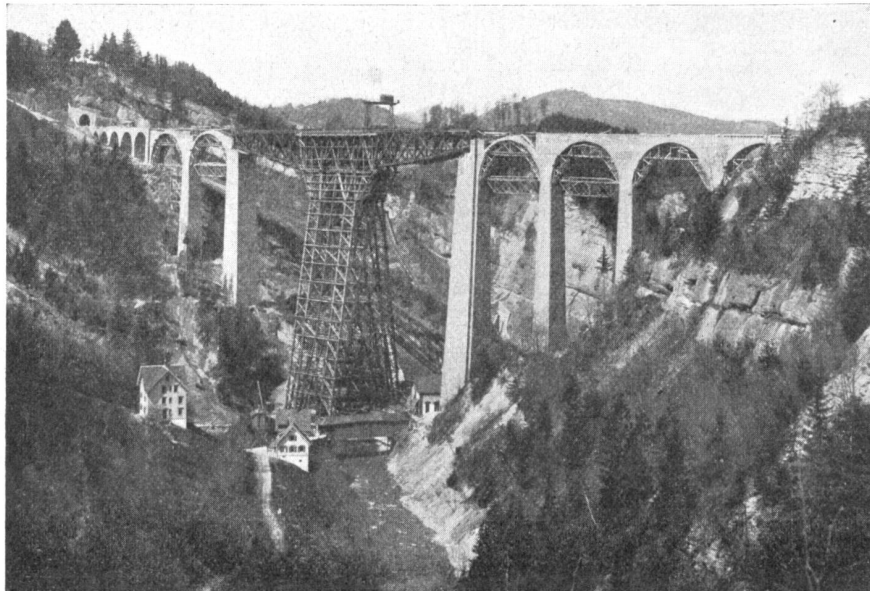
Ebenfalls am 14. November in Lausanne, im Alter von erst 36 Jahren, Dr. Alex. Schenk, bekannt durch seine Arbeiten auf dem Gebiet der Völkerkunde.

Am 15. November in Würzburg, an den Folgen einer Operation, Prof. Dr. Stanislaus von Kostanech, Direktor des organischen Laboratoriums der Universität in Bern.

Folgenden Tages in Bern der frühere Generalkonsul von Costarica, E. D. Ryz.

Am 17. November in Lausanne der hervorragende theologische Schriftsteller Emanuel Bettavel-Diff, Pfarrer und Dr. der Theologie.

Endlich am 23. November in Zürich die Gattin des deutschen Reichstagsabgeordneten A. Bebel.



Die Bodensee-Toggenburgbahn: Der Sittertobel-Viadukt.
Gerüchturm für die Aufstellung des eisernen Mittelträgers.

Von der Bodensee-Toggenburg-Bahn.

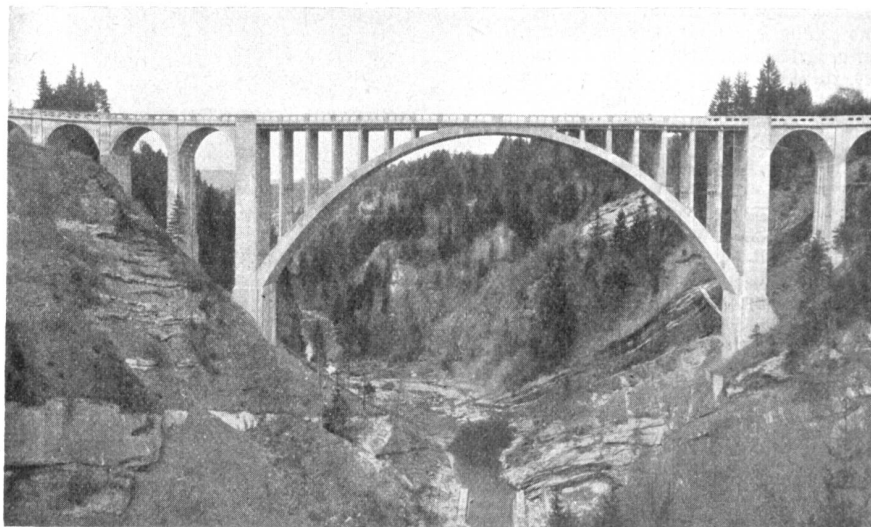
Zur wirklich großen Freude der zunächst berührten Bevölkerung ist auf Anfang Oktober eine neue Bahn eröffnet worden, die schon lange, wie kaum eine andere, von sich reden gemacht hat, ehe sie noch fertig erstellt war: die Bodensee-Toggenburg-Bahn. Wunderdinge hatte man vernommen, sowohl über die hervorragenden Kunstbauten dieser Bahn als auch über deren horrible Kostspieligkeit.

Ja, teuer ist sie geworden, sie erforderte bisher 34½ Millionen Franken. Aber diese Summe erzählt schon von der großen Bedeutung der Bahn, die sonst gar nicht gebaut worden wäre; denn mit großen Schwierigkeiten war ja von Anfang an zu rechnen, wenn auch nicht so bedeutenden, als sich hernach während des Baues herausstellte. Man darf die neue Bahn nicht in erster Linie vom Rentabilitätsstandpunkt aus unter die Lupe nehmen; aber volkswirtschaftlich ist sie sicher, besonders für die Stadt St. Gallen, von ganz hervorragender Bedeutung.

Die Strecke Romanshorn-St. Gallen soll vorzugsweise einer rascheren Verbindung und direkterem Güterverkehr des ersten Handelsplatzes der Ostschweiz, St. Gallen, mit dem Bodensee, dem Ober-Thurgau und Südwest-Deutschland (via Konstanz-Singen) dienen und wird in bezug auf Güterbeförderung in Zukunft umso größere Wichtigkeit haben, je rascher die Rheinschiffahrts-Bestrebungen verwirklicht werden können und je mehr sich Anhänger

dieser Bestrebungen finden. — Andern Interessen wieder dient die Strecke St. Gallen-Wattwil. Diese stellt in Verbindung mit der durch die schweizerischen Bundesbahnen neuerstellten Aickenbahn eine direkte Verbindung St. Gallens mit dem reizenden Toggenburg, dem st. gallischen Gasterland, dem oberen Zürichsee und durch die Süd-Ost-Bahn auch mit der Zentral Schweiz und dem Gotthard her. Wichtig ist, daß die Zentralbahn vom nächsten Frühling an auch Schnellzugsverbindung herstellen wird.

Die Bodensee-Toggenburg-Bahn wird vorzugsweise der st. gallischen Industrie durch Lokalverkehr wesentliche Dienste



Straßenbrücke über die Sitterklucht bei Gmünden.

leisten. Aber auch als Touristenbahn wird sie, wie sich dies schon im vergangenen Herbst deutlich gezeigt hat, eine große Rolle spielen. Bisher seitab gelegene, liebenswürdige Gebiete wird sie erschließen oder mit geringerm Zeitverlust zugänglich machen.

In Zukunft wird man 1 $\frac{1}{4}$ bis 1 $\frac{3}{4}$ Stunden Fahrzeit von Konstanz nach St. Gallen nötig haben; von Romanshorn aus ist das Toggenburg in zwei Stunden zu erreichen. Durch die Rickenbahn vollends werden der Zürichsee, die Einsiedlergegend, Arth-Goldau, usw. der ganzen Nordostschweiz näher gerückt; endlich kann, besonders nach Erstellung der im Bau befindlichen Ober-Toggenburgerstrecke Gbnat-Neflau, das an schönem Reiz so volle Ausflugsgebiet des Alpsteins und der Churfürstenkette bequemer besucht werden.

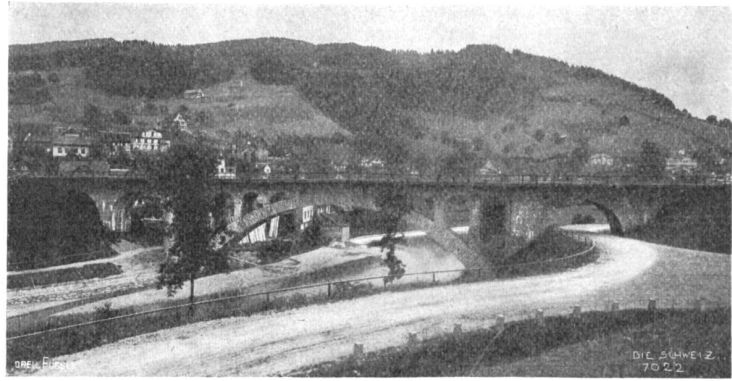
Der Plan für die Bodensee-Toggenburg-Bahn besteht schon seit über einem Jahrzehnt. Ende 1905 wurde der Bau des großen Wasserfluchtunnels in Angriff genommen, im Frühjahr 1907 mit der Strecke Wattwil-St. Gallen, 1908 auch mit St. Gallen-Romanshorn begonnen.

An die mannigfachen, unliebsamen Zwischenfälle als Rutschungen, Einsturz usw. erinnert man sich noch wohl. Das sehr zerrissene Terrain brachte Ueberraschungen aller Art. Namentlich Los 4 der Strecke St. Gallen-Wattwil war ein

Sorgenkind. Man mußte dort Regiebetrieb einführen.

Die Länge der Bahn von Romanshorn bis Wattwil beträgt rund 55 km. Die Höhendifferenzen sind von Romanshorn nach St. Gallen 271 m, von St. Gallen nach dem höchsten Punkt (802 m) bei Degersheim 130 m, von da nach Wattwil 186 m. Das Durchschnittsgefäll für St. Gallen-Romanshorn beträgt 12,62 $\frac{0}{100}$, für St. Gallen-

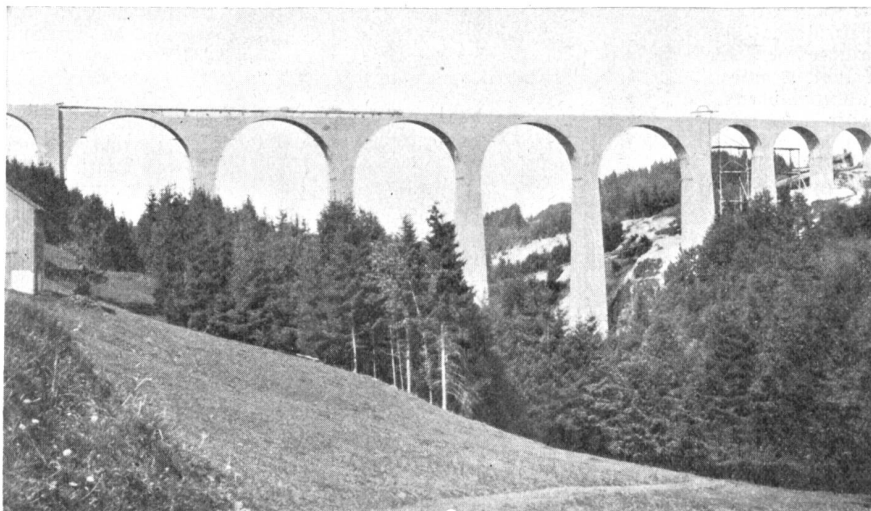
Wattwil 10,2 $\frac{0}{100}$. Der Minimalkurvenradius ist 300 m. In technischer Hinsicht ist die neue Bahn ein hervorragendes Werk und den großartigsten Bahnen unseres Landes an die Seite zu stellen. An landschaftlichen Schönheiten kann und will sie nicht mit den ersten Alpenbahnen wetteifern, da ihr Gebiet die Boralpenregion ist; aber sie führt uns in so reiz-



Bodensee-Toggenburgbahn: Lichtensteig. Phot. H. Lunte, Zürich.

volle und liebenswerte Gebiete, daß sie manchem Geschmack mehr bietet als die reinen Alpenbahnen.

Allein ihrer technischen Bauten wegen ist es lohnend, die neue Strecke zu befahren. Sie zählt an die zwanzig bedeutende Viadukte und Brücken, darunter als wichtigste den Sittersviadukt, den Weißenbachviadukt und den Glattalviadukt.



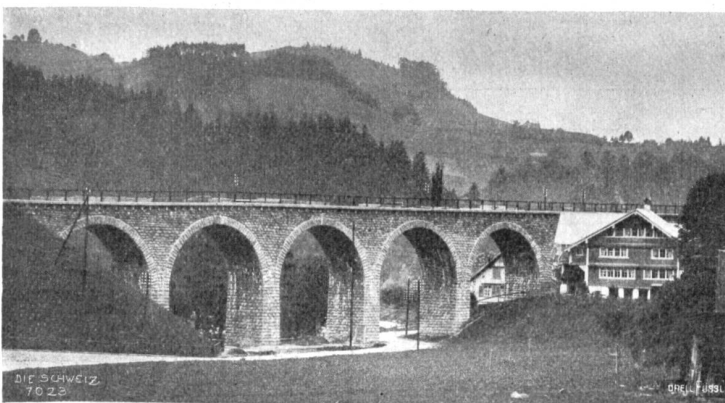
Weißenbachviadukt der Bodensee-Toggenburg-Bahn.

Der Sittersviadukt, 379 m lang und 98 m hoch, ist unstreitig das stolze Objekt der Bahn und in Entwurf und Ausführung gleich bemerkenswert. Als eine der bedeutendsten Brücken der ganzen Schweiz überschreitet er die romantische, über 100 m tiefe Sitterschlucht. Die ungewöhnliche Höhe der Pfeiler, die Abgelegeneheit der Baustelle, endlich auch die Kürze der Bauzeit bedingten ganz eigenartige

technische Hilfsmittel, von denen zwei elektrische, freischwebende Kabelbahnen über die Schlucht und der gewaltige, hölzerne Gerüsturm zur Montierung der Eifenkonstruktion die zumeist ins Auge fallenden waren. Ähnliche Verhältnisse weist der Weißenbachviadukt auf mit 65 m Höhe und 290 m Länge. 300 m lang, aber weniger hoch, ist der Glattalviadukt bei Herisau. Alle drei Viadukte erfreuen sich eines bemerkenswerten Ausluges namentlich auf den Säntisstock.

Unter zehn Tunnels sind die bedeutendsten der 3549 m lange Wasserfluchtunnel von Brunnadern nach Lichtensteig und der durch die Einsturzkatastrophe berühmt gewordene Bruggwaldtunnel von 1721 m Länge.

Das Tracee der neuen Bahn führt von Romanshorn teilweise mit schönem Ausblick auf den See durch die obfliegenden Fluren von Gnach-Neufirch, Nuolen, Haggenschwil, Roggwil-Berg, Wittenbach, durch den Bruggwaldtunnel nach St. Gallen. Dieser Strecke wird sich der St. Galler Ausflugsverkehr um so lebhafter bemächtigen, je baldier die stille Schönheit der Sitterschlucht von St. Gallen bis Bischofszell und die anspruchlose Lieblichkeit der Dörfer dieser bis dahin so abgelegenen Landstriche bekannt werden. Weiter fährt man über Bruggen, mit Umgehung von Winkeln,



Acht-Bogen-Viadukt bei Brunnadern, Toggenburg. Phot. H. Lunte, Zürich.

direkt nach dem größten Appenzellerdorf Herisau und weiter durch grünes, alpen- und waldbesetztes Boralpenland mit geradezu entzückendem Ausblick auf den Bodensee, auf das grüne Fürstenland und den weiten Thurgau nach dem stattlichen Degersheim. Das an Idyllen reiche Tälchen der Aa leitet nach Mogselsberg, das Tal des Neckar hinwieder nach dem freundlichen Brunnabern. Der Wasserflusstunnel bringt uns nach dem Tal der Thur, zunächst nach dem malerisch über die- jenem Bergfluß hängenden Städtchen Lichtensteig, dann nach dem

Endpunkt der Bodensee-Toggenburg- und Anfang der Ricken-Bahn, nach Wattwil. Daß auch die Strecke St. Gallen-Wattwil viele Freunde unter den Ausflüglern gewinnen wird, hat schon der letzte Herbst zur Genüge bewiesen. Es ist wohl keine mutwillige Prophezeiung, wenn man behauptet, daß die Freunde dieser neuen Bahn ihr ihre Treue bewahren werden und daß sich den bisherigen beständig neue zugesellen werden. Ich glaube, die Bodensee-Toggenburg-Bahn verdient diese Freundschaft wohl.

Ernst Victor Tobler, Schiers.

† Leo Tolstoi.

Gegen Mitte November wurde die Welt durch die Kunde überrascht, daß Leo Tolstoi sich von seinem Gute Jasnaja Poljana und aus dem Kreise seiner Familie plötzlich geflüchtet habe, um die letzten Tage seines Lebens in der Einsamkeit und Ruhe eines Klosters zu verbringen. Einige Tage blieb die erstaunte Welt im ungewissen über den Aufenthaltsort und das Schicksal des Mannes, der sie seit mehr als einem halben Jahrhundert so oft und so angelegentlich beschäftigt hatte. Dann aber erfuhr man, daß der alte große Mann auf seiner Flucht sich erkältet habe und in einem kleinen Stationsgebäude krank liege. Nachdem alle fünf Erdteile einige Tage durch spaltenlange Telegramme fast genauer über jede Phase des Verlaufs von Tolstois Krankheit unterrichtet worden als etwa über die

Erkrankung eines der mächtigsten Herrscher, kam die Nachricht, daß Tolstoi am 20. November verschieden. Das stärkste Erdbeben kann die Erde in ihren Grundfesten nicht mehr erschüttern, als die Kulturmenschen durch diese Meldung im Innersten bewegt wurde. Bizarriert kam ihr wieder zum Bewußtsein, daß einer der größten Menschen und Dichter unseres Zeitalters, ja eine der merkwürdigsten Persönlichkeiten der Menschheitsgeschichte überhaupt mit dem letzten Atemzug von der Erde verschwunden sei, eine Persönlichkeit, würdig, den größten Gestalten des alten und neuen Testaments angereicht zu werden, eine Erscheinung, sonst nur denkbar in der mythischen Dämmerung der Vorzeit oder etwa des an Gegensätzen so reichen Mittelalters, aber nicht in dem grellen Tageslicht unserer modernen, skeptischen und materialistischen Zeit. Denn eine legendär wunderbare Erscheinung ist das Leben Tolstois mit seinen gewaltigen Kontrasten und seiner Wirkung auf seine Zeit.

Geboren am 9. September 1828 auf dem elterlichen Gut Jasnaja Poljana, verlebte der Knabe Leo, obwohl früh verwais, eine glückliche Jugend und erhielt von Verwandten eine gute Erziehung. In Kasan studierte er drei Jahre orientalische Sprachen und Jurisprudenz und wurde nach einem zweijährigen Aufenthalt auf seinem Landgut Artillerieoffizier im Kaukasus, wobei er die Ursprünglichkeit der Natur wie der Bevölkerung dieses Landes kennen lernte, die später ihren Niederschlag fanden in der Novelle „Die Kofaken“, mit ihrer Rousseau-Wertber-Stimmung. Sein im Kaukasus erwachtes schriftstellerisches Talent hatte sich schon vorher versucht in den autobiographischen Erzählungen „Kindheit“, „Knabenalter“, „Jünglingsjahre“, „Der Ueberfall“, „Der Morgen des Gutbesitzers“ und in dem Roman „Lebensstufen“. Er machte den Krimkrieg mit, nahm darauf den Abschied und veröffentlichte seine Erlebnisse und Beobachtungen bei der Belagerung von

Sewastopol in drei Schriften, deren lebensvolle, packende Schilderungen ihn mit einem Schlag in Rußland berühmt machten.

In Petersburg trat er in enge Fühlung mit den literarischen Kreisen, insbesondere zu Turgenjew, der sein Talent hoch schätzte, während umgekehrt Tolstoi sich mit der rein ästhetischen Kunst des berühmten Dichters nicht befreundete und durch seine spätere Entwicklung vollends in Gegensatz zu ihm geriet. In Petersburg machte Tolstoi auch das raffinierte und lasterhafte Genußleben der vornehmen Gesellschaft mit. Im Jahr 1857 machte er, der Sitte der französisch gebildeten russischen Aristokratie folgend, seine erste Reise ins Ausland. Indessen bereitete ihm die westeuropäische Kultur eine große Enttäuschung, deren satirisch-bitterer Ausdruck die Erzählung „Luzern“ wurde. Er widmete sich der Bewirtschaftung seiner Güter und philanthropischen Bestrebungen zur Hebung des Volkes. Um das beste Mittel dazu, den Volkunterricht zu studieren, begab er sich nach Deutschland. Die deutsche Philosophie, insbesondere Hegel und Schopenhauer, übten großen Einfluß auf ihn aus, was nicht hinderte, daß auf dieser Reise Tolstois Abneigung gegen die westeuropäische Kultur, insbesondere das Deutlichkeit, sich verstärkte. Nach eigenen Grundrissen richtete er nun für seine Bauern eine Dorfschule ein und verfaßte pädagogische und volkswirtschaftliche Schriften. Unter den glücklichen Bedingungen, dem idyllischen Dasein eines Gutsherrn auf dem Lande, waren die Erzählungen „Albert“, „Gehück“, „Drei Tote“ und „Holzkommer, Geschichte eines Pferdes“ entstanden. Unter der Sonne des Glückes seiner 1862 mit Sophie Behrs, der Tochter eines Moskauer Arztes, geschlossenen Ehe reiften nun die beiden Niesenwerke, die ihm europäischen Ruhm verschafften und seine hohe, bleibende Stellung in der Weltliteratur begründeten, die Romane: „Krieg und Frieden“ und „Anna Karenina“, jener von 1865, dieser von 1875 an im „Russischen Boten“ erscheinend.

„Krieg und Frieden“, die durcheinander verflungene Entwicklung dreier Generationen der Familie Tolstois und die Geschichte des Einfalls Napoleons in Rußland ist, mit dem

bunten Wechsel von idyllischen Bildern des Friedens und blutigen Szenen des Krieges, mit der Fülle typischer Gestalten, ein Gemälde des ganzen russischen Volkes und unübertrefflich hinsichtlich Lebenswahrheit und realistischer Kraft und Anschaulichkeit der Darstellung. In dem von eigenen Erlebnissen gesättigten Gesellschaftsroman „Anna Karenina“ stellte der Dichter der ebebrecherischen Liebe mit ihren zerstörenden Wirkungen das Idyll einer glücklichen Ehe mit ihrem gesunden Einfluß gegenüber. Auch dieser Roman ist ein umfassendes Bild der vornehmen russischen Gesellschaft und psychologisch ebenso fein wie nach der dichterischen Gestaltung hervorragend.



† Leo Tolstoi.

Zu Anfang der Achtzigerjahre, als der fünfzigjährige Tolstoi auf der Höhe des Lebens und des Ruhmes stand, vollzog sich in ihm eine große Wandlung, ähnlich derjenigen, die ein Augustin und im Mittelalter so manche von der Weltlust überfättigte, kraftvolle Naturen erlebten, die aus Lebemännern Asketen und Heilige wurden. Gewissensbisse über die bevorzugte Stellung seiner Standesgenossen und ihr und sein Leben im Reichtum angesichts der Armut und des Glends der großen Masse des Volkes, sowie andere innere Vorgänge erzeugten in Tolstoi ein starkes religiöses Bedürfnis, das indessen weder durch die orthodoxe Kirche, noch durch das eigene Studium der Bibel und einer Masse religiöser Schriften befriedigt wurde und immer mehr eine asketische Richtung einschlug. Er verdamnte sein bisheriges Leben, vor allem sein dichterisches Lebenswerk, das er wie alle Kunst als unnützlich und schädlich erblickte, pries die Enthaltbarkeit und das einfache Leben des Volkes als das einzig natürliche und erlaubte. Er setzte seine Lehre auch in die Tat um und teilte die färgliche Lebensweise seiner Bauern. Alle seine Schriften dienten fortan der Tendenz, so das realistisch packende Volksschauspiel „Die Macht der Finsternis“, die „Volkserzählungen“, Gleichnisse von biblischer Einfachheit und Tiefe, endlich der Roman „Auserstehung“ u. a. Die „Kreuzer-Sonate“ ist das berühmte Dokument seiner Bekehrung zur Askese. In dem Streben nach wörtlicher Verwirklichung des Evangeliums geriet er in immer schroffern Gegensatz zur Gesellschaft, zu Staat und Kirche, deren furchtloser Ankläger er war. Während die Kirche ihn exkommunizierte, wagte der Staat ihm nichts anzutun. Obwohl Tolstoi, der Moralist und Philosoph, nichts Neues sagte, da er nur die Gedanken älterer Philosophen, namentlich des achtzehnten Jahrhunderts, wiederholte, übte er durch seine Lehre und seine Apostelgröße gewaltigen Einfluß auf das russische Volk und weite Kreise der Gebildeten aller Kulturländer aus. Wenn viele trotzdem Tolstoi die Unkonsequenz seiner Lehre und seines Lebens vorwerfen und auch über die letzte Flucht als eine Komödie spotten, so vergessen sie, daß der Bruch Tolstois mit seiner Vergangenheit und seinem Genußleben immerhin schroff genug war und durch die menschlichen Bande, die ihn noch an seine Familie fesselten, umso größer erscheint, jedenfalls größer, als wenn er jede Verbindung mit dem Leben abgeschnitten hätte. Die Flucht seiner letzten Tage läßt übrigens ahnen, welche Tragik aus der Rücksicht auf die Familie und der daraus entstehenden Un-

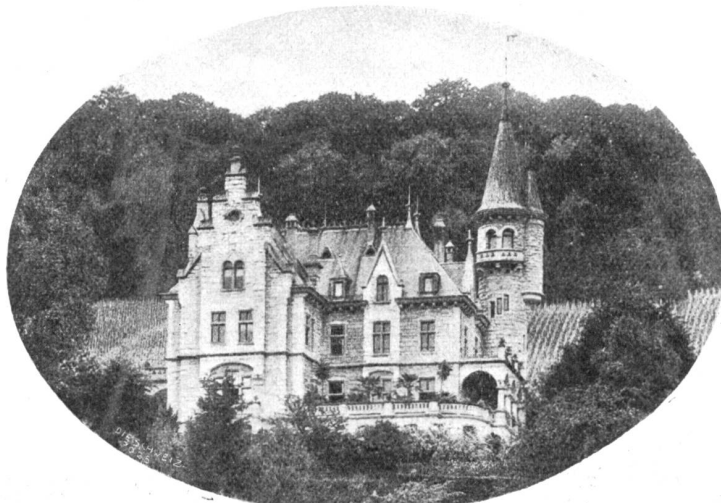
freiheit seinem Leben erwuchs. — Als Mensch bleibt Tolstoi eine wunderbare Erscheinung. Die Größe des Dichters Tolstoi ist unbestritten und unergänglich. Die Trauer des ganzen russischen Volkes, zu dessen Charakter auch ein mystischer Zug gehört, beweist, daß es in Tolstoi auch den Apostel, die Verkörperung seines eigenen widerspruchsvollen Wesens erblickt. Es betrauert in Tolstoi den größten seiner Söhne und wird ihn, wie schon jetzt manche Veranstaltungen beweisen, unter seine Nationalheiligen einreihen und ihn als solchen verehren. F. M.



† Baron Max von Sulzer-Wart.

Lehrthätigkeit und zum Eintritt in das Verlagsmagazin der Firma Drell Füßli in Zürich, wo er bis 1872 arbeitete. Als damals Dr. Hög aus der Stellung eines zürcherischen Staatsarchivars ausschied, wählte die Regierung Johann Strickler zu seinem Nachfolger, der, wie es in einem Nekrolog heißt, „mit wahrer Herzenslust in den wenig glänzenden Zuständen des Archives aufräumte und in den ihm anvertrauten Räumen eine musterhafte Ordnung schuf“. Während seines vierzehnjährigen Dienstes bearbeitete er die Abschiede der Reformationsperiode, gab auf eigene Rechnung eine Altensammlung heraus und wurde später im Bundeshaus für die Herausgabe der wichtigen „amtlichen Altensammlung aus der Zeit der Helvetik“ gewonnen, eine Mission, die ihn schließlich in den achtziger Jahren zwang, seinen Zürcher Wohnsitz aufzugeben und nach Bern überzusiedeln. Für seine wissenschaftlichen Arbeiten — er schrieb unter anderem ein Lehr- und Lesebuch der Schweizergeschichte — ernannte ihn seinerzeit die philosophische Fakultät der Universität Zürich zum Ehrendoktor, später auch die juristische Fakultät der Universität Bern.

† Baron Max von Sulzer-Wart. Den Folgen einer schwe-



Schloß Wart bei Neftenbach.

Aktuelles.

† **Archivar Dr. Johann Strickler.** Am 8. Oktober verschied in Bern der aus Hirzel im Kanton Zürich stammende Archivar Dr. Johann Strickler, geboren im Jahre 1835. Im Lehrerberuf tätig, widmete er sich schon in jungen Jahren seinem Lieblingsfach, dem Geschichtsstudium, und es gelang ihm als sechsundzwanzigjähriger junger Mann, eine Anstellung als Geschichtslehrer am Lehrerseminar in Rüschnacht zu erhalten, aus welcher Anstalt er einst als Lehrer hervorgegangen war. Differenzen am Seminar — ein Vorpostengefecht zum Neffionskampfs des Jahres 1867 — veranlaßten ihn nach verhältnismäßig kurzer Zeit zur Aufgabe seiner

ren Erkältung, die er sich in den letzten Tagen des Monats Oktober auf der Gamsjagd zugezogen hatte, erlag am 7. November auf seinem Schloß Nefenbach Baron Max von Sulzer-Wart, geboren in Winterthur im Jahre 1853. Mit ihm verliert unser Land einen treuen Bürger und Wohltäter, dessen Namen nicht nur in den Kreisen der internationalen Sportswelt, sondern auch in den Bevölkerungsschichten seiner engeren Heimat ausgezeichneten Klang besaß. Das Adelsprädikat stammt von seinem Großvater her, der zu Ende des achtzehnten Jahrhunderts als Salinen- und Direktor in bayerischen Diensten stand und dessen Sohn vor etwa fünfzig Jahren die Besitzung Wart bei Nefenbach kaufte, die dann später sein Sohn, der jetzt Verstorbene, zu einem prächtigen Herrschaftssitz umbaute. Seinen militärischen Neigungen folgend, trat Baron Sulzer von Wart in deutsche Dienste, stand gegen zehn Jahre in Karlsruhe als Seconde- und später als Premierlieutenant bei der Gardekavallerie und kehrte dann auf Wunsch seines Vaters nach der Schweiz zurück, um sich hier der Bewirtung des väterlichen Gutes zu widmen.

Max von Sulzer war ein Lebenskünstler in des Wortes vollster Bedeutung, ein stets agiler, immer tätiger Mann, der sich in den verschiedensten Gebieten nützlich zu machen verstand. Er galt als ausgezeichnete Landwirt, namentlich Weinbauer, als Praktiker im Obstbau, als geschickter Elektrotechniker und Photograph, genoß das Renommee eines erstklassigen Jägers und Schützen, Reiters, Turners und Bergsteigers. In den Reihen der Hundezüchter stand er in früheren Jahren mit an erster Stelle, und noch wenige Monate vor seinem Tode amtierte er mit der ihm eigenen Gewissenhaftigkeit als Schiedsrichter an internationalen Ausstellungen des Auslandes. Der

Sport, speziell der Automobilmobilismus in der Schweiz, verehrt in ihm einen Gönner und eine Autorität allerersten Ranges, und speziell in diesen Kreisen wird man den liebenswürdigen Kollegen und Gesellschafter, den immer dienstbereiten Mann, noch lange schmerzlich vermiffen. Vornehmlich auf seine Initiative ist es zurückzuführen, daß zu Anfang dieses Jahr-

hundreds der schweizerische Automobilklub ins Leben trat. — Auch auf dem Gebiete der Gemeinnützigkeit stellte Max von Sulzer seinen ganzen Mann; jahrelang saß er in Nefenbach in der Sekundarschulpflege und ganz besonders das Gebiet der Kinderfürsorge war es, das ihm ans Herz gewachsen war, wenn-

gleich ihm als stärkstem Steuerzahler der ganzen Gegend jeweilen der Hauptteil der daraus entstehenden Mehrlasten zufiel. Sein rascher, unerwarteter Tod bedeutet denn auch nach dieser Seite hin für die Gemeinde Nefenbach einen schweren Verlust, und da mit seinem Tode der Mannesstamm der Familie Sulzer ausstirbt, wird das prächtige Schloß, von dem wir heute eine Abbildung bringen, wohl bald in andere Hände übergehen.

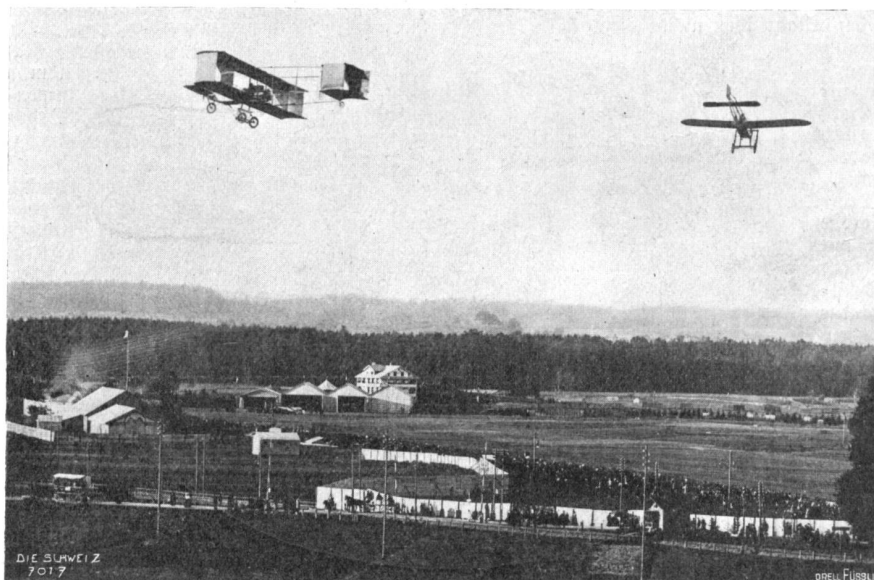
Sir Ernest Shackleton, englischer Marineleutnant, der 1908/09 eine aus 27 Mann bestehende Südpolarexpedition organisierte, bis 88 Grad 23 Minuten südlicher Breite vordrang und dort, nur noch etwa 150 Kilometer vom Südpol entfernt, mangels Proviant umkehren mußte, hielt in den letzten Tagen des vergangenen Monats in Basel und Zürich hochinteressante und stark besuchte Vorträge über seine Forschungsreisen, die er in Bild und Wort illustrierte (siehe auch Jahrgang 1909 pag. XXXV). Wir nehmen den Anlaß wahr, ein paar Ungenauigkeiten unserer damaligen Notiz richtig zu stellen. Es waren gleichzeitig zwei Unterexpeditionen des „Nimrod“ unterwegs; die eine, die aus Leutnant Shackleton, Adams, Marshall und Wild bestand,

hatte sich die Erreichung des Südpols zur Aufgabe gestellt, die andere, der Professor David, Mawson und Mchay angehörten, rückte aus, den magnetischen Südpol zu bestimmen, was ihr auch bei 72 Grad 75 Minuten südlicher Breite gelang. Shackleton war 126 Tage unterwegs und legte etwa 2800 Kilometer zurück, David 122 Tage mit einer Marschleistung von 3000 Kilometern. Die Gesamtdauer der Expedition betrug 445 Tage. Sämtliche Expeditionsteilnehmer kehrten wohlbehalten wieder nach England zurück, wo sie im Frühling des letzten Jahres begeistert empfangen wurden.

B.



Sir Ernest Shackleton, der Südpolarfahrer.



Chaillez und Tegagneux über dem Flugfeld in Dübendorf.