

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 25 (1935)

Heft: 9

Artikel: Das Unglück der Stadt Zug vom 4. März 1435

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-636601>

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: 22.02.2026

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

Ein neuer Lebensabschnitt beginnt für Händel. Er wendet sich von der Oper ab und mit voller Kraft dem Oratorium zu. Das Oratorium „Saul“ eröffnet die lange Reihe seiner berühmten Chororatorien. Am 13. April 1742 erlebt in Dublin sein bedeutendstes und bekanntestes Werk der „Messias“ die Uraufführung. Die biblische Vorstellungswelt hat ihn in ihren Zauberbann eingefangen. Er befruchtet sie mit seiner musicalischen Kraft.

Alle Welt wurde von diesen gewaltigen Tonschöpfungen hingerissen. Händel stand auf dem Gipfel des Ruhmes. Während den folgenden 10 Jahren schuf er noch eine lange Reihe glänzender Meisterwerke. Es seien nur die bedeutungsvollsten genannt: „Samson“ (1743), „Joseph“ (1743), „Belshazar“ (1744), „Judas Makkabäus“ (1746) und „Theodora“ (1750). Händel starb, wohlhabend und hochgeehrt, in London am 14. April 1759.

Händels musicalisches Genie hat eine fast unglaubliche Zahl von Meisterwerken hervorgebracht, die ihren Wert bis auf den heutigen Tag erhalten haben. Die Opern Händels aus seiner Frühzeit zählen in die Dutzende. Außer den Oratorien hat er noch eine lange Reihe anderer Vokalwerke geschaffen: so die Lat. Kirchenmusik (Rom 1707), das Utrechter Te Deum (1713), das Dettinger Te Deum (1743), die drei Te Deums in D, B und A; zahlreiche Auffuhren (1717—49), Solokantaten und Kammerduette. Dazu kommen seine Instrumentalwerke: 12 Sonaten für Violine (oder Flöte) mit Generalbass (1722), 20 Orgelkonzerte mit Orchester, 12 Concerti grossi für Streichorchester (1739), 5 Konzerte und andere Kompositionen.

Händels Musikwerke erleben gegenwärtig wie die Bachs eine Renaissance der Wertschätzung. Große Verdienste um ihre Wiederauferweckung hat sich der Deutsche Friedrich Chrysander (gest. 1901) in Bergedorf bei Hamburg erworben. Er hat in 30jähriger Pionierarbeit eine ungefähr 100 Partiturenbande umfassende Händel-Ausgabe geschaffen. Fast ohne finanzielle Hilfe von Seiten der Öffentlichkeit, rettete dieser große Enthousiast und Idealist der Welt das Werk eines ihrer genialsten Künstler. Ohne ihn wäre ein großer Teil der Händel-Partituren wohl verloren gegangen. Er entdeckte und erstand einmal auf einer Auktion bei London für bare 12 Schilling 50 Bände Händelscher Partituren, um sie zum gleichen Preise dem Britischen Museum zu übergeben, das ihm allerdings dann aus besonderer Gunst die benötigten Partituren zur Abschrift in Deutschland überließ. In seinem Nachlaß fanden sich 17.000 Druckplatten, in die er die Noten Händels zur Herausgabe hatte stechen lassen. Seinen Lebensunterhalt verdiente Chrysander daneben als Gärtner mit Treibhäusern, in denen er Rosen und Pfirsiche mitten im Winter erzeugte. Ein Genie im Dienste des andern Genies.

-er.

An den Radio.

Von O. Braun.

So manches Schöne hast du schon gespendet
Von nah und fern auf leichtbeschwingten Wellen.
In Worten, Tönen hast du uns gesendet
Der Gaben viel an Tagen, dunkeln, hellen.

In vielen Stunden, nutzlos sonst verschwendet,
Ward' uns geschenkt auf Zauberflügeln, schnellen,
Am Abend, da der laute Tag geendet,
Manch' kostlich Gut aus heil'gen Aetherquellen.

Aus fremden, fernsten Ländern bringst du Kunde
Und manchem Menschenkind, einsam, verlassen,
Gibst Trost, Vergessen du in trüber Stunde.

Die ganze Menschheit will dein Wort umfassen.
Mög' siehaft es durch alle Lande dringen,
Versöhnung, Hoffnung, Friede, Freude bringen.

Das Unglück der Stadt Zug vom 4. März 1435.

Vor einem halben Jahrtausend erlebte die kleine Stadt Zug, wie später noch mehrmals, zuletzt am 5. Juli 1887, Schreckenstage. Ein Teil der Altstadt versank im See, 62 Personen kamen um. 1591 mußte ein Teil der Vorstadt daran glauben, ebenso 1887.

Leider fehlen uns eingehende Berichte über den Verlauf des Unglücks von 1435, doch können wir uns aus den Angaben des Luzerner Stadtschreibers und Historikers Rennwart Eysat in „Chronicon oder Denkwürdigkeiten des Vaterlandes“, des Zürcher Bullinger in „Historica Helvetica“, des Johannes von Müller in „Geschichte der schweizerischen Eidgenossenschaft“ und in Stadlin „Topographie des Kantons Zug“ ein Bild von dem tatsächlichen Geschehen machen. Versuchen wir eine Rekonstruktion nach diesen Quellen. Nach einem strengen, harten Winter, der den Zugersee zugefroren ließ, brach der Frühling mit Macht ein. Am 4. März 1435, im Laufe des Vormittags, zeigten sich in der sogenannten Niederen Gasse der Altstadt Zug, am See gelegen, tiefe Risse und Spalten, auch in einigen Häusern. Der Boden bebte wie bei einem Erdbeben. Eysat erzählt von einem „großen Riß oder Spalt zwischen der untersten gassen und dem oberen theil oder der oberen gassen“. Viele Leute flohen in panischem Schrecken, andere hingegen mühten sich, ihre Habe in weiterentfernte Gebiete zu bergen. Wieder andere beruhigten sich nach und nach, als sich keine weiteren Anzeichen einer kommenden Katastrophe zeigten. Sie lehrten sogar in ihre Häuser zurück und glaubten, „es wurde also blyben und sich nit wyrter erzeigen“ (Eysat). Diese Hoffnung war leider trügerisch. Abends um fünf Uhr erfolgte die Katastrophe. Unter gewaltigem Getöse, erdbebenartigen Erscheinungen, ungeheuerer Staubentwicklung stürzten zwei Reihen Häuser der Niederen Gasse, 26 Häuser mit Nebengebäuden, ein, die Trümmer verschlang der aufgewühlte See, 62 Personen, die sich noch in den Häusern befanden, ertranken, darunter der Landammann Kollin und der Stadtschreiber Widart und dessen Gattin samt dem alten städtischen Archiv. In dem zugerischen Jahrzeitenbuch, das 1422 begonnen wurde, sind die Namen von ca. 40 ertrunkenen Personen aufgezeichnet. Wir zitieren daraus: „Hans kollin was aman von Zug, agatha stückin sin ewirtin, Heinrich engelhardt, agneta Rosin sin ewirtin, adelheit menenbergin, margreth ir thochter, Hansli ziger, Guotta menenbergin, Hedawig und anna ir thochter, hans widart und Hans widart der schoumacher, Jenny krüml, verena brittan, Elisabeth vo schurthannen, margreth am rein, roukman groß, Henzli walder, margreth schedlerin, anna klingerin, Hemma moßbacherin, Elisabeth schwebin, Cilia Jakob Holzader wirtin, Hans Gallar, margreth walliserin, adelheit gubin, Hans uttinger, Roudy fabi, Heini lub, Hans und welti sin sun, Anna schiderin, vln schönnly, verena sin thochter, katharina vln, petters wirtin, Roudy Zen, katharina hunin des allten wigen von merischwanden ewirtin, Summa XLII personen ...“ Weiter vernehmen wir aus den Berichten, daß in wenigen Minuten die versunkenen Häuser vollständig verschwunden waren.

Der Zürcher Bullinger schildert das Unglück in folgenden Worten: „Imm Jar Christi 1435 des 4. tags in dem Merzen, Frntags vor der alsten Fasnacht usf den abend umb die 5 giengen Zug in der statt zwei gassen oder zwei zyleten hüseren, gägen den see gelägen, unversähenlich hinunder in den see, man mocht dennoch ein wenig darvon ee es den bruch nam, sähen, das es nicht recht wolle gor. Dorum wer in vñ floh, kam darvon, wer sich aber nützt sumpt, gieng mit den hüseren zu grund. Und verdurbend ob 60. menschen, alls deren ettlche vermeintend irer guts eitwas



Das Unglück der Stadt Zug, 4. März 1435. (Nach einem alten Stich.)

darvon zu bringen. Und verdarb vil gutts das in den see verland, und nimmer meer hernoch imme see funden ward. Es war ein großer jamer, und träftentlich unversähnen lend" oder, wie Ensat sagt: „Die statt Zug litt uß göttlicher verhängnuß ein kläglich schaden und trübsal“.

Immerhin weiß Ensat von einigen wunderbaren Rettungen zu berichten. So wurde das Knäblein des Stadtschreibers Widart gerettet, dessen Mutter ob der Rettung ertrank. Das Büblein schlief in der Wiege, die vordere Seite des Hauses sank ein, die Wogen spülten die Wiege in den See hinaus, wo sie schwamm und geborgen werden konnte. Sie trug das Widartsche Wappen und die eingravierten Buchstaben H. W. Der Knabe wurde der Stammvater eines großen und angesehenen Zuger Geschlechts, von Kaiser Friedrich III. später geadelt. In der Geschichte Zugs spielen die Widart eine bedeutende Rolle. Ein Sohn des Geretteten wurde Ritter und Hofrat beim Bischof von Chur. Ein Mann wurde vom See bis in die Gegend des Siechenhauses in St. Nikolaus gespült und dort lebend von den Sondersleichen geborgen. Von einem Schiff, das in den See hinausfuhr, berichtet Ensat: „Ettlich waren ußgefaren in einem Schiff uß den seen den lütten zehlfaffen, die wurden auch wunderbarlich behüttet, dann ein groß träm von einem hus noch stund aber auch anfieng funden schoß hinab in seen, aller nächst und zu vor an disem Schiff under daz wasser und am andern ort des Schiffes wider herfür und geschah denen so darinn waren kein Leid ...“

Rührend ist es, zu lesen, wie allenthalben in der ganzen damaligen Eidgenossenschaft und darüber hinaus den Zugern tatkräftige Unterstützung erwuchs. Bullinger meldet aus Zürich: „So bald man den unfall in Zürich vernam, schidt man zur stund lüth und züg im see zu suchen, man schidt auch Radesboten, sy zu klagen und trösten, inen hilf und stüren zu thun, dan man auch ettlich wägen mit brott und spns hinüber fertiget. Also fur man auch zu thun an anderen ortten, und alle ire nachpuren, sy zu klagen und trösten. Dan es ein kläglichie sach was“.

Das Jahrzeitbuch von Zug zählt diese Hilfseistungen gewissenhaft auf. Eine Abschrift findet sich im Neujahrsblatt der Zürcher Hilfsgesellschaft vom Jahre 1836. Da

lesen wir: „Unser lieben fründ und gebrüwen nachgeburen von Bar hand uns des Ersten trüwlich mit großem ernst geplagt und hand uns dar zu IIII malter Korn an gebachnem Brot geschenkt, und dar zu hand si auch uns trüwlich In unsren notten ernstlich gehulffen werden und lüt und gut suchen, des gelichen unser gut fründ und nachgeburen und unser mit Amtt ennet dem Einneren berg und die von Egre“ (Aegeri).

Von den Luzernern wird gerühmt: „Die von Lucern, unns lieben Fründt, unnd gethrüwen Eidgenossen hand unns auch mit Ir Erberenbotschaft gethrüwlich geplagt in unnerem kumer und dar zu knecht mitt Ir Züg, die unnsen Inb unnd gut ze suchen, dar zu hand sy unns geschenkt zehn mütt fernen Lucerner meß“. Erwähnt wird weiter die Hilfe von Unterwalden, Glarus, Bern, Solothurn, Bremgarten, Baden, Zofingen, Brugg, Aarau, Rapperswil, Winterthur, Basel, St. Gallen, Appenzell, Rüznacht, Weggis, Cham, Hünenberg, Risch, Walchwil u.

Ueber die Ursache des Unglücks lässt sich Johannes von Müller vernehmen: „Der Winter 1434/35 war von solcher Kälte, daß nicht allein der Rheinstrom von Basel bis ans Meer überfroren, und auf dem

Zürichsee geritten, sondern auf dem ungleich weitern Bodensee Rosse, Schlitten und Fußgänger gefahren wurden. Es ist aber im Schweizergebirge nach harten Wintern in laue Wetter überhaupt von mannigfaltiger Gefahr; alsdann brechen Felsen von der Höhe, und so mag auch dazumahl der lang in dunklem Tiefen unterfressene Grund eines Teiles der Stadt Zug endlich vollends gelöst worden sein“. Es wurde sogar behauptet, der See sei von Karpfen unterwühlt gewesen. Ensat äußert sich zur Ursache: „Es war ein vast kallter winter und der see überfroren gewesen, jetzt aber der frühlings Zitt nach die wärme im wasser und in der Erden erzeigt, Also daß es die grund veste an dem unersten theil der alten statt gegen dem seen erweicht und erhüllst oder unterfressen“. Nach dem gleichen Unglück vom 5. Juli 1887 untersuchte Prof. Dr. Heim in Zürich den Seegrund und legte die eigentliche, damals unbekannt gebliebene Ursache klar. Es lagert sich am Grunde unserer Seen, sagt er, fortwährend ein feiner Schlamm ab. Wenn nun ein Bach Schutt oder eine Flussmündung in den See hinaus vorrückt, so lagert sich das grobe Geschiebe auf den Seeschlamm. Dadurch werden Schlamm und Seekreide zusammengepreßt und mehr und mehr verfestigt, weicht aber teilweise der Last und wird von Geschiebeablagerungen ausgequetscht. Das geschieht rückweise. Von Zeit zu Zeit bricht ein Felsen von der Stirn der neuen Anschwemmung ab und versinkt fast senkrecht im See, während der ausgequetschte Seeschlamm über das Gehänge am Seegrund abließt und sich dann an flachen Stellen des Seebodens anhäuft. Manchmal bleiben weiche Seeschlammmassen lange gefangen oder sie tragen lange Zeit die aufgelegte Last. Eine geringe Störung genügt, z. B. die Abnahme des Wassergegendoredes in trockenen Jahreszeiten, um die Massen aus dem Gleichgewicht zu bringen. (Welti.) Man hat dies auch anderwärts an Schweizerseen beobachtet, am Zürichsee 1875 bei Horgen, am Genfersee bei Vevey u.

Die Zuger bauten ihre Stadt nach dem Unglück von 1435 mehr landeinwärts. Bullinger berichtet darüber: „Ueber ettwas Zitts sieng man an zu Zug widerumb zuwen, für hinderlich uß einen platz, von dem see gägen den berg gelägen. Denselben platz umbfieng man mit muren und ett-

lichen thürmen. Doch mit schlächtem gehüw, und ward der selb theil der statt genempt, die nüw statt, dan was überbliven was an dem see heißt die alte statt". Die Verschönerung und Vergrößerung der Stadt erfolgte erst im 16. Jahrhundert. 1518 begann man mit der Aufführung der neuen Ringmauer. 1591 versanken einige Häuser der Vorstadt im See, am 5. Juli 1887 26 Häuser, die von 326 Personen bewohnt waren. Damals ertranken nur 11 Personen.

-g-

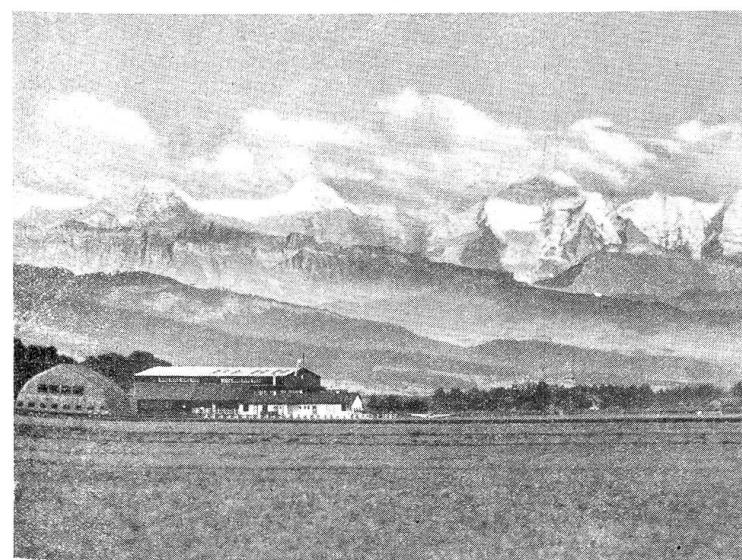
Der neue Autogiro der Alpar-Bern.

Der neue Autogiro C 30 der Alpar-Bern, den wir seit einiger Zeit täglich über unserer Bundesstadt herumfliegen sehen, ist ein kleiner offener Zweisitzer der Cierva Autogiro Co. Mancher wird sich noch der ersten Windmühlenflugzeuge erinnern, die vor 14 Jahren zum erstenmal auftauchten und die eigentlich nichts anderes waren als gewöhnliche mit rotierenden Flügeln versehene Flugzeuge. Typ C 30, das Produkt jahrelanger systematischer Forschung und ausgedehnter Versuche, ist nun ein flügelloser, direkt gesteuerter Autogiro. Rumpf und Fahrgestell sind dem gewöhnlichen Flugzeug noch ähnlich und der Antrieb erfolgt ebenfalls durch eine Lüftschraube. Damit hört aber die Ähnlichkeit auf. Der Aufstieg wird nicht durch feste Flügel bewirkt, wie dies bei einem gewöhnlichen Flugzeug der Fall ist, sondern durch drei rotierende Schaufelflügel. Dabei wird jedoch nur die Anfangsrotation auf mechanischem Wege erzeugt, nachher aber auf rein aerodynamischem, unter Ausschaltung jeder treibenden Motorkraft, aufrechterhalten. Die Höchstgeschwindigkeit des Typs C 30 im Horizontalflug beträgt ca. 170 Stundenkilometer, die sogenannte Reisegeschwindigkeit ca. 140 Stundenkilometer und was das Außerordentliche ist — die Mindestgeschwindigkeit kann bis auf zirka 15 Stundenkilometer gefahrlos reduziert werden. Und da der hohe Plafond auch das Überfliegen der Berge ermöglicht, werden wir in diesem Spa-



Der neue Autogiro der Alpar-Bern zum Start bereit.

Phot. Carl Jost, Bern.



Flugplatz der Alpar im Belpmoos bei Bern.

zierflugzeug par excellence mit beschaulicher Langsamkeit über die schönsten Partien unserer prächtigen Alpenwelt fliegen, und sogar sehr nahe auf sie herunterkommen können.

Schulung: Außer Herr Major Nabholz-von Grabow, Hilfikon, welcher letzten Herbst in England das Autogiro-Brevet erlangte und dem Ueberbringer des Flugzeuges, dem englischen Piloten Richardson, verstand sich niemand auf die neue Maschine, bei der die Führung so ziemlich anders ist als bei den gewöhnlichen Flugzeugen. Bisher wurden nun Herr Ingenieur Rob. Gsell vom eidgenössischen Luftamt und Herr Eberschweiler von der Alpar zu Autogiro-Piloten ausgebildet. Im Frühjahr sollen weitere Interessenten in geplanten Kursen geschult werden. Zu diesem Zweck wurde auch der Typ C 30 mit Doppelsteuer gewählt.

Ist dem Flugschüler der ganze Mechanismus des Autogiro erläutert, der Zweck der verschiedenen Hebel und Instrumente erläutert, nimmt ihn der Fluglehrer gleich zu einem ersten Fluge mit. Bisher im vordern Sitz, in welchem sich lediglich Steuersäule, Gashebel und Bodensteuer befinden. Der Schüler ist mit Telephon mit dem Lehrer verbunden und wird nach einigen Flügen bereits in den eigentlichen Pilotensitz gesetzt, wobei ihn der Lehrer vom Vordersitz aus instruiert. Die Steuerung des Autogiros während des Fluges ist vollständig anders, aber auch bedeutend einfacher als diejenige eines gewöhnlichen Flugzeuges, denn einmal in der Luft, wird lediglich durch Betätigung des Steuerknüppels und des Gashebels geflogen.

Senkrecht Landen und Starten: Wenn man einerseits nicht denken darf, daß der Autogiro sozusagen senkrecht vom Platze weg fliege und man ebenso senkrecht mit ihm landen könne, so sei anderseits doch noch ausdrücklich bemerkt, daß die Maschine für den Start bloß ca. 50 Meter braucht und es immerhin möglich ist, auf sehr kleinen Plätzen zu landen und solche aus 100 oder 50 Meter Höhe in aller Gemütsruhe auszu suchen.

Verwendung: Wie wir gesehen haben, ist es mit einem Autogiro möglich, hinter hohen Hindernissen steil herunterzukommen, ohne Weiterrollen zu landen, nach sehr kurzem Anlauf zu starten und im Fluge eine sehr geringe Minimalgeschwindigkeit einzuhalten. Diese Eigenschaften lassen den Autogiro insbesondere in unserem schwierigen Gelände für den Zubringerdienst, vor allem für die Ver-