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: 31.07.2025

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 musikalischen Kraft.

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

Händels musikalisches 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 Tedeum (1713), das Dettinger Tedeum (1743), die drei Tedeums in D, B und A; zahlreiche Authenes (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 Partiturenbände umfassende Händel-Ausgabe geschaffen. Fast ohne finanzielle Hilfe von seiten der Oeffentlichkeit, 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' köstlich Gut aus heil'gen Aetherquellen.

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

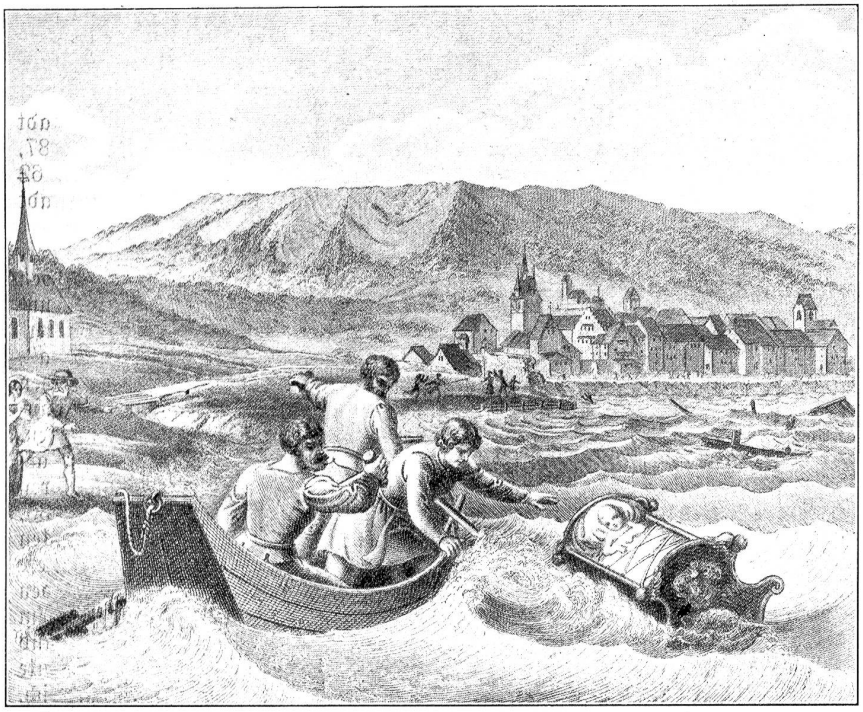
Die ganze Menschheit will dein Wort umfassen.
Mög' sieghaft es durch alle Lande dringen,
Versöhnung, Hoffnung, Friede, Freude bringen.

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 Hergang des Unglücks von 1435, doch können wir uns aus den Angaben des Luzerner Stadtschreibers und Historikers Rennwart Cysat in „Chronicon oder Denkwürdigkeiten des Vaterlandes", des Zürchers Bullinger in „Historica Helvetica", des Johannes von Müller in „Geschichte der schweizerischen Eidgenossenschaft" und in Stadlin „Topographie des Cantons Zug" ein Bild von dem tatsächlichen Geschehen machen. Versuchen wir eine Rekonstruktion nach diesen Quellen. Nach einem strengen, harten Winter, der den Zugersee zugefrieren 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. Cysat erzählt von einem „großen klack oder spalt zwüschen der understen 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 kehrten sogar in ihre Häuser zurück und glaubten, „es wurde allso blyben und sich nit wytter erzeigen" (Cysat). Diese Hoffnung war leider trügerisch. Abends um fünf Uhr erfolgte die Katastrophe. Unter gewaltigem Getöse, erdbebenartigen Erscheinungen, ungeheurer 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 Wickart 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 koly was aman von Zug, agatha stuckin sin ewirtin, Heinrich engelhardt, agnesa Kosin sin ewirtin, adelheit meyenbergin, margreth ir thochter, Hanßli ziger, Guotta meyenbergin, Hedawig und anna ir thochter, hans wickart und Hans wickart der schoumacher, Jenny krümly, verena brittan, Elisabeth vo schurthannen, margreth am rein, routzman groß, Henßli walcker, margreth schedlerin, anna klingerin, Hemma moßbacherin, Elisabeth schwebin, Cilia Jakob Holtzacker wirtin, Hans Gallar, margreth walliserin, adelheit gubin, Hans utinger, Roudy kabiß, Heini lub, Hans und welti sin sun, Anna schickerin, vly schönnly, verena sin thochter, katharina vly, petters wirtin, Roudy Zey, 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 deß 4. tags in dem Mertzen, Frytags vor der allten Fasnacht uff den abend umb die 5 giengen Zug in der statt zwo gassen oder zwo zyleten hüseren, gägen den see gelägen, unversähenlich hinunder in den see, man mocht dennocht ein wenig darvon ee es den bruch nam, sähen, das es nicht recht wolle gon. Dorum wer in yl floh, kam darvon, wer sich aber nützit sumpt, gieng mit den hüseren zu grund. Und verdurbend ob 60. menschen, alls deren ettliche vermeintend irer gutts ettwas



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

darvon zu bringen. Und verdarb vil gutts das in den see versanck, und nimmer meer hernoch imme see funden ward. Es war ein großer jamer, und träffentlich unversähen leyd" oder, wie Cysat sagt: „Die statt Zug litt uß göttlicher verhengknuß ein kläglich schaden und trübsal".

Immerhin weiß Cysat von einigen wunderbaren Rettungen zu berichten. So wurde das Knäblein des Stadtschreibers Wickart 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 Wickartsche Wappen und die eingeritzten 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 Wickart 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. Niklaus gespült und dort lebend von den Sondersiechen geborgen. Von einem Schiff, das in den See hinausfuhr, berichtet Cysat: „Ettlich waren ußgefaren in einem schiff uff den seen den lütten zehelffen, die wurden ouch wunderbarlich behüttet, dann ein groß träm von einem hus noch stund aber ouch anfieng sincken schoß hinab in seen, aller nächst und zu vur an disem schiff under daz wasser und am andern ort des schiffs 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, schickt man zur stund lüth und züg im see zu suchen, man schickt auch Radesboten, sy zu klagen und trösten, inen hilf und stüren zu thun, dan man ouch ettlich wägen mit brott und spys hinüber fertiget. Also fur man ouch zu thun an anderen ortten, und alle ire nachpuren, sy zu klagen und trösten. Dan es ein klägliche sach was".

Das Jahrzeitbuch von Zug zählt diese Hilfeleistungen gewissenhaft auf. Eine Abschrift findet sich im Neujahrsblatt der Zürcher Hilfsgesellschaft vom Jahre 1836. Da lesen wir: „Unser lieben fründ und getrüwen nachgeburen von Bar hand uns des Ersten trüwlich mit großem ernst geklagt und hand uns dar zu IIII malter Korn an gebachnem Brot geschenkt, und dar zu hand si ouch uns trüwlich In unsren notten ernstlich gehulffen wercken und lüt und gut suchen, des gelichen unser gut fründ und nachgeburen und unser mit Ampt ennet dem Enneren berg und die von Egre" (Aegeri).

Von den Luzernern wird gerühmt: „Die von Lucern, unnser lieben Fründt, unnd gethrüwen Eidtgenossen hand unns ouch mit Ir Erberen botschaft gethrüwlich geklagt in unnserem kumer und dar zu knecht mitt Ir Züg, die unnseren lyb unnd gut ze suchen, dar zu hand sy unns geschenkt zechen mütt kernen Lucerner meß". Erwähnt wird weiter die Hilfe von Unterwalden, Glarus, Bern, Solothurn, Bremgarten, Baden, Zofingen, Brugg, Aarau, Rapperswil, Winterthur, Basel, St. Gallen, Appenzell, Küßnacht, Weggis, Cham, Hünenberg, Rysch, Walchwil ꝛc.

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 überfror, und auf dem Zürichsee geritten, sondern auf dem ungleich weitern Bodensee Rosse, Schlitten und Fußgänger gesehen 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 dunkeln Tiefen unterfressene Grund eines Teiles der Stadt Zug endlich vollends gelöst worden sein". Es wurde sogar behauptet, der See sei von Karpfen unterwühlt gewesen. Cysat äußert sich zur Ursache: „Es war ein vast kallter winter und der see überfroren gewesen, jetzt aber der frühlings Zytt nach die wärme im wasser und in der Erden erzeigt, Allso daß es die grund veste an dem understen theil der allten statt gegen dem seen erweicht und erhüllst oder underfressen". 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 Schuttkegel 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 ruckweise. Von Zeit zu Zeit bricht ein Fetzen 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 Wassergegendruckes 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 ꝛc.

Die Zuger bauten ihre Stadt nach dem Unglück von 1435 mehr landeinwärts. Bullinger berichtet darüber: „Ueber ettwas Zytts fieng man an zu Zug widerumb buwen, fur hindersich uff einen platz, von dem see gägen den berg gelägen. Denselben platz umbfieng man mit muren und ett-

lichen thürmen. Doch mit schlächtem gebüw, und ward der selb theil der statt genempt, die nüw statt, dan was überbliben was an dem see heißt die allte 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 zum Start bereit. Phot. Carl Jost, Bern.

Der neue Autogiro der Alpar-Bern.

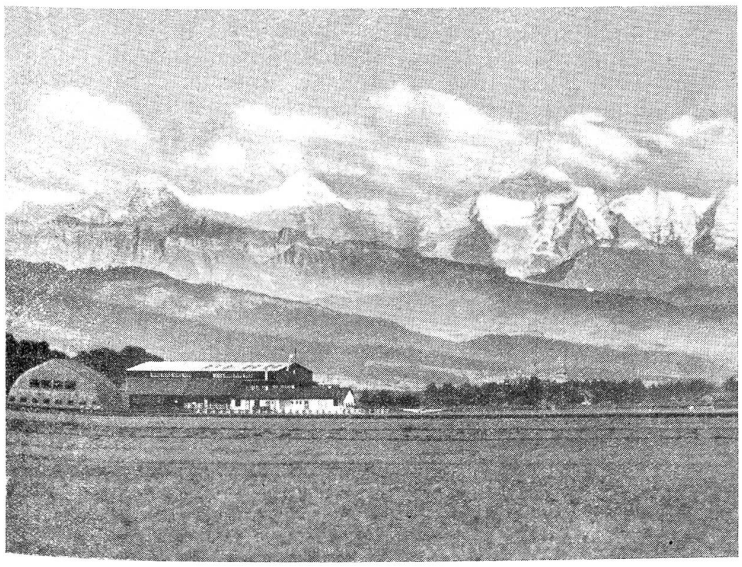
Der neue Autogiro C 30 der Alpar-Bern, den wir seit einiger Zeit täglich über unserer Bundesstadt herumfliegen sehen, ist ein kleiner offener Zweisitzer der Cierva Autogiro Co. Mancher wird sich noch der ersten Windmühlenflugzeuge erinnern, die vor 14 Jahren zum erstenmal auftauchten und die eigentlich 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 Luftschraube. Damit hört aber die Aehnlichkeit 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 Ueberfliegen der Berge ermöglicht, werden wir in diesem Spazierflugzeug 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. Vorerst 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 Zwecke wurde auch der Typ C 30 mit Doppelsteuer gewählt.

Ist dem Flugschüler der ganze Mechanismus des Autogiro erklärt, der Zweck der verschiedenen Hebel und Instrumente erläutert, nimmt ihn der Fluglehrer gleich zu einem ersten Fluge mit. Vorerst 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.

Senkrechtes 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 auszusuchen.

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-



Flugplatz der Alpar im Belpmoos bei Bern.