

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 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), „Belshazzar“ (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 Duzende. Außer den Oratorien hat er noch eine lange Reihe anderer Vokalwerke geschaffen: so die Lat. Kirchenmusik (Rom 1707), das Utrechter Teudeum (1713), das Dettinger Teudeum (1743), die drei Teudeums in D, B und A; zahlreiche Aukthenes (1717—49), Solofantaten 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 Wiederaufwertung hat sich der Deutsche Friedrich Chrjsander (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 Öffentlichkeit, rettete dieser große Enthusiast 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 stecken lassen. Seinen Lebensunterhalt verdiente Chrjsander 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 Zaubersflügeln, 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 da 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 Renward Ensat 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. Ensat erzählt von einem „großen Riß oder spalt zwischen 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 also blyhen und sich nit wytter erzeigen“ (Ensat). Diese Hoffnung war leider trügerisch. Abends um fünf Uhr erfolgte die Katastrophe. Unter gewaltigem Getöse, erdbebenartigen Erscheinungen, ungeheurer Staubeentwicklung 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 Rollin und der Stadtschreiber Widart und dessen Gattin samt dem alten städtischen Archiv. In dem zugerischen Jahrbuch, das 1422 begonnen wurde, sind die Namen von ca. 40 ertrunkenen Personen aufgezeichnet. Wir zitieren daraus: „Hans soly was aman von Zug, agatha studin sin ewirtin, Heinrich engelhardt, agnesa 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 krümln, verena brittan, Elisabeth vo schurthannen, margreth am rein, rouzman groß, Henkli walder, margreth schederin, anna klingerin, Hemma moßbacherin, Elisabeth schwebin, Cilia Jakob Holzhader wirtin, Hans Gallar, margreth walliserin, adelheit gubin, Hans utinger, Roudy fabiz, Heini lub, Hans und welti sin sun, Anna schiderin, vly schönln, verena sin thochter, katharina vly, 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: „Im Jahr Christi 1435 des 4. tages in dem Merken, Freitags vor der alten Fasnacht uff den abend umb die 5 giengen Zug in der statt zwo gassen oder zwo zpleten hüseren, gägen den see gelägen, unversählich hinunder in den see, man mocht dennoch ein wenig darvon ee es den bruch nam, sähen, das es nicht recht wolle gorr. Dorum wer in hl floh, kam darvon, wer sich aber nüt 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 versand, und nimmer meer hernoch imme see funden ward. Es war ein großer jamer, und trāffentlich unversāhen leyb“ oder, wie Cysat sagt: „Die statt Zug litt uß göttlicher verhengnuß ein klāglich schaden und trūbsal“.

Immerhin weiß Cysat von einigen wunderbaren Rettungen zu berichten. So wurde das Knāblein des Stadtschreibers Widart gerettet, dessen Mutter ob der Rettung erkrankt. Das Būblein schlief in der Wiege, die vordere Seite des Hauses sank ein, die Wogen spūlten die Wiege in den See hinaus, wo sie schwamm und geborgen werden konnte. Sie trug das Widartsche Wappen und die eingerichteten Buchstaben H. W. Der Knabe wurde der Stammvater eines großen und angesehenen Zuger Geschlechts, von Kaiser Friedrich III. später geadebt. 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 Siedenhauses in St. Niklaus gespūlt und dort lebend von den Sonderfischen geborgen. Von einem Schiff, das in den See hinausfuhr, berichtet Cysat: „Ettlich waren ußgefahren in einem schiff uff den seen den lütten zehelffen, die wurden auch wunderbarlich behūttet, dann ein groß trām von einem hus noch stund aber auch anfieng sin den schoß hinab in seen, aller nächst und zu vur an dißem schiff under daz wasser und am andern ort des schiffs wider herfür und geschah denen so darinn waren kein Leid ...“

Rūhrend 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 lūth und zūg im see zu suchen, man schickt auch Radesboten, in zu klagen und trōsten, inen hilf und stūren zu thun, dan man auch etlich wāgen mit brott und spys hinüber fertiget. Also fur man auch zu thun an anderen ortten, und alle ire nachpuren, in zu klagen und trōsten. Dan es ein klāgliche sach was“.

Das Jahrzeitbuch von Zug zāhlt 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 III 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 Ampt ennet dem Enneren berg und die von Egge“ (Megeri).

Von den Luzernern wird gerühmt: „Die von Lucern, unsern lieben Fründt, unnd gethrüwen Eidgenossen hand unns auch mit Ir Erberen bottschaft gethrüwlich geklagt in unserem kumer und dar zu knecht mitt Ir Zūg, die unseren luyb unnd gut ze suchen, dar zu hand in unns geschenkt zehen mütt kernen Lucerner meß“. Erwāhnt wird weiter die Hilfe von Unterwalden, Glarus, Bern, Solothurn, Bremgarten, Baden, Zofingen, Brugg, Aarau, Rapperswil, Winterthur, Basel, St. Gallen, Appenzell, Rūznacht, Weggis, Cham, Hünenberg, Rysch, Balchwil 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 überfror, 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 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 kalter winter und der see überfrozen gewesen, jetzt aber der frūhlings Zytt nach die wärme im wasser und in der Erden erzeigt, Also daß es die grund veste an dem understen theil der altten statt gegen dem seen erweicht und erhūllt 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 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 Geschiebe am Seegrund abfließt und sich dann an flachen Stellen des Seebodens anhäuft. Manchmal bleiben weiche Seeschlamm Massen 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 Sorgen, am Genfersee bei Beven u.

Die Zuger bauten ihre Stadt nach dem Unglück von 1435 mehr landeinwärts. Bullinger berichtet darüber: „Ueber ettwas Zyttts fieng man an zu Zug widerumb buwen, fur hinderlich uff einen platz, von dem see gāgen den berg gelāgen. Den selben platz umbfieng man mit muren und ett-

lichen thürmen. Doch mit schlächtem gebäu, und ward der selb theil der statt genempt, die nūw 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.

Der neue Autogiro C 30 der Alpar-Bern, den wir seit einiger Zeit täglich über unserer Bundesstadt herumfliegen sehen, ist ein kleiner offener Zweiflügler 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 flügellos, direkt gesteuerter Autogiro. Rumpf und Fahrgestell sind dem gewöhnlichen Flugzeug noch ähnlich und der Antrieb erfolgt ebenfalls durch eine Luftschraube. 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 Jöst, Bern.

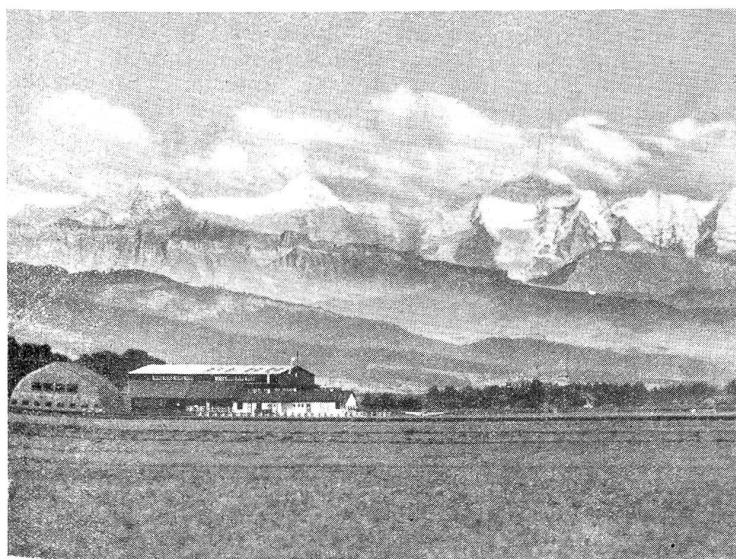
zierflugzeug par excellence mit beschaulicher Langsamkeit über die schönsten Partien unserer prächtigen Alpenwelt fliegen, und sogar sehr nahe auf sie herunterkommen können.

Schulung: Außer Herr Major Nabholz-von Graubow, Hilfsfön, 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 Steuerfäule, 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 Bordersitz 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.

Senkrechtcs Landen und Starten: Wenn man einerseits nicht denken darf, daß der Autogiro sozusagen senkrecht vom Plaze weg fliege und man ebenso senkrecht mit ihm landen könne, so sei andererseits 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 auszufliegen.

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.