

Von der Holzbrücke zum modernen Seedamm Rapperswil-Hurden : 600 Jahre Brückenverbindung, 1358 - 1958

Autor(en): **Letter, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Schule**

Band (Jahr): **45 (1958)**

Heft 19

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-539123>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

christlich. Gräber dieser Oberschicht sind nun gefunden worden. Hauptstützen der Christianisierung waren die umliegenden Klöster und die reichen christlichen Großgrundbesitzer des Gebietes. Für den Beginn des 8. Jahrhunderts dürfen wir annehmen, daß die Bekehrung der March von einem der Klöster St. Gallen, Pfäfers und Einsiedeln aus vollendet wurde. Die klösterliche Siedlung Benken lag besonders nahe. Der Einfluß von Pfäfers tritt später zutage.

In Wangen war (im Gegensatz zu Tuggen) die Erinnerung an Kolumbans Missionsversuch vor mehr als 200 Jahren lebhaft in Erinnerung. Wangen bekam ja von Bobbio Kolumbansreliquien. Das *Alter* der Wangner ersten Kirche ist umstritten. Um 844, kurz davor, scheint an Stelle einer Holzkapelle die Steinbasilika erbaut worden zu sein (ecclesia basilica sagt die Urkunde; capella vorher).

Eine Leutkirche in Tuggen erstand fast gleichzeitig wie in Wangen. Um 610 stellt sich Tuggen als völlig heidnisches Gemeinwesen dar mit Kultstätte und heidnischer Volksmehrheit. Tuggen hatte aber seine Kirche um 850. Gründung des Fraumünsters in Zürich vor 853. Also in karolingisch-fränkischer Zeit. Ob die Kirche schon um 850 St. Erhard, dem keltischen Schutzheiligen der Pferde, geweiht war, bleibt fraglich.

Die Kirche kann sein eine weltlich-grundherrliche Stiftung, später dem Kloster Pfäfers geschenkt. Oder eine Gründung des Klosters selbst.

Man nimmt heute an, daß Pfäferser Missionärsmönche diese Kirche gegründet haben, deren Reste nun gefunden sein dürften. Vielleicht, daß die Funde noch Näheres über den Zeitpunkt der Gründung ermitteln können. Das Gründungsdatum der Abtei Pfäfers liegt um das Jahr 740. Um 850 besaß Pfäfers zirka 28 Kirchen, samt deren Kollaturen und Pfrundeinkünften. Die Tuggener Leutkirche samt Hof werden Anno 998 unter den Besitzungen des Klosters Pfäfers erwähnt. Wie kam Pfäfers zu Tuggen? Nach Perret durch Graf Ruodhar oder Varin. Sie förderten Pfäfers.

Nach Kolumbans Zeit haben wir die erste sichere Kunde, die den Namen Tuggen wieder nennt, im Urbar des Reichsgutes in Churrätien, unter Ludwig dem Frommen, aufgestellt. Ein königliches Urbar, kein bischöfliches. Diesem Reichsurbar ist ein Pfäferser Urbar eingeschaltet. In ihm ist genannt: «Der Hof zu Tuggenried hat an Ackerland 100 Joch. An Wiesen 50 Fuder. Eine Kirche mit gutem Zehnt.

10 Huben. Eine Mühle.» Tuggen war somit um 850 ein königlicher Hof resp. ein Pfäferser Hof (Pfäfers war Reichskirche, damit kann man Pfäferser Güter als königliche Höfe ansehen). Der zur Kirche gehörende Zehnt weist darauf hin, daß ein Geistlicher angestellt war. Schon um diese Zeit hatte Pfäfers zweifellos die Pfarrwahl in Tuggen. Anstellen konnte der Abt, wen er wollte und wer ihm genehm war. Interessant ist, daß Tuggen wie Pfäfers eine Muttergotteskirche war. Die Klöster suchten in einer Art Patroziniumspolitik ihre eigenen Patrozinien zu verbreiten. Das Andenken an Kolumban und Gallus äußert sich also im Patrozinium der Tuggener Kirche nicht, im Gegensatz zu Wangen, wo es erhalten blieb. Hierbei dürfte auch ein gewisser psychologischer Vorgang eine Rolle gespielt haben. Man denke an das Attentat gegen Kolumban und Gallus in der Tuggener Gegend. (Weiteres über die kirchliche Entwicklung von Tuggen in meinem Buche: Zur Geschichte der March bis 1386.)

Von der Holzbrücke zum modernen Seedamm Rapperswil–Hurden

600 Jahre Brückenverbindung, 1358–1958

Dr. Paul Letter

Jahrhundertealt und ruhmreich ist die Geschichte der Verkehrsverbindung beider Zürichseeufer, kettet doch hier ein interkantonal und international bedeutendes Verkehrsglied Ost- mit Zentral- und Süd-schweiz zusammen. Wer sich wie der Schreibende schon oft mit der interessanten Zürichoberseegeschichte beschäftigt hat, kommt nicht umhin, dieses Jubiläums zu gedenken, auch wenn es keine überragende Sechshundertjahrfeier war; aber Brückenschlagen ist im kleinen und großen etwas Positives, das aufbaut, nicht niederreißt, etwas Gutes, das auch erstrebt und erstritten werden muß, dessen zu gedenken wert ist und zu weitem aufbauenden Taten anfeuern soll, zu aufbauenden Taten im kleinen und großen.

Der Rapperswiler Brückenbau stand 1358 zwar in ausgesprochenem politischem Plane des Erzherzogs Rudolf IV., des Erbauers des Stephansdomes und des Gründers der Universität Wien, auch wenn er offiziell vorgab, der Bau diene vor allem «dem Mehrteil der armen Bilgri» nach Einsiedeln. Den Pilgern war der Bau sicher zu gönnen. War doch das Hurdner ‚Fahr‘ unsicher, oft gestört durch Winter, Kälte, Sturm. So kamen 1345 zur Zeit der Engelweihe 40 Pilger samt Schiff bei Sturm ums Leben. Gleichzeitig verlieh Herzog Rudolf der Stadt Neu-Rapperswil auch ein neues Siegel. Darauf ist im Vordergrund auf den Wellen die neue Brücke gedacht. Sie ist aber in Stein erbaut. Das läßt wohl vermuten, daß ein Steinbau vom Herzog geplant war, aber der hohen Kosten wegen nicht ausgeführt werden konnte. Ferner war die politische Lage ja die: Österreich hatte schwer, gegen die aufstrebende, junge Eidgenossenschaft aufzukommen. So dachte wohl der Herzog, abgesehen von den zu hohen Kosten für einen Steinbau, daß ein Steinbau kaum zu vollführen war. Die Eidgenossen hätten dies höchst wahrscheinlich verhindern können. Ging es doch nicht lange, daß Zürich Schädigungen an der neuen Holzbrücke vornahm. Zürich beklagte sich nämlich sehr bald, daß diese Brücke «des Riches Straße verschlage». Gemeint war, daß Rapperswil dadurch eben den Handelsverkehr über die Brücke nach Italien lenken konnte und lenkte, Zürich zum Schaden und zum Schadender Verbindung Zürich–Bündner Pässe. Die Verbindung Zürich–Glarus war durchschnitten. Besaß Österreich doch auch den südlichen Brückenkopf, nämlich die Feste Alt-Rapperswil, die Höfe, Bäch, die March und Wägital. Die Märchler zogen nun nach Rapperswil auf den Wochenmarkt. Um diesen Rapperswiler Wochenmarkt zu schädigen, errichteten dann die Schwyzer auch einen neuen Wochenmarkt in Lachen. Die Märchler konnten, wie der Abt von Einsiedeln und sein Gesinde, zollfrei auf den Rapperswiler Markt.

Man hat zwischen der ersten Holzbrücke von 1358 und dem späteren Neubau von 1820 zu unterscheiden. Letzterer war breiter, für Wagen passierbar und nicht mehr so gekrümmt wie der alte Bau. Der erste Bau wurde lange Zeit als Wunderwerk bestaunt, war 1450 Meter lang, aus Eichenholz, hatte 564 Pfeiler, wozu 188 Joche Holz verwendet waren. Oft erneuert, blieb er in seiner Bauart bis 1818 unverändert. Einfach konstruiert, nicht breit, diente er nur dem Fußgänger- und Tierverkehr. Sein weiteres

Aussehen: Er gehörte wie der Stiebende Steg zu international bedeutenden Bauten von damals. Mancher italienische Händler, der von Mailand Seide nach Rapperswil auf den Markt brachte, hat auf der Rapperswiler Holzbrücke seine schrecklichsten Lebensstunden ausgestanden, als er bei schönem Wetter seinen Fuß daraufsetzte, dann aber plötzlich vom Föhnsturm überrascht wurde. Er mußte sich wie alle andern auf die Bretter legen und sich daran festhalten. Mancher hat wohl ‚saggramentiert‘ und ‚pellegrinaggio‘ nach Einsiedeln versprochen, wenn er mit dem Leben davonkäme. Die Bretter waren nämlich nicht angenagelt, damit der Sturm nicht das ganze Fachwerk auseinanderreiße. Hohe Wellen rissen Bretter weg. Ein Geländer war nicht da. Bei Sturm und Nacht mußte mancher sein Leben lassen, und mancher wurde mit einem Boot geholt. Als Ulrich Bräcker um 1790 darüberschritt, in großer Freude, das bekannte Werk einmal besichtigen zu können, war es «dermalen miserabl schlecht unterhalten, ... daß man kaum sicher fortschreiten» konnte, und er war froh, «der Lebensgefahr entrinnen zu können»; der Wind hatte «ein solches Geräusch gemacht, daß ich von diesem ungewöhnlichen Spektakel wie betäubt wurde».

Zum Unterhalt und zur Baukostendeckung hatte Herzog Rudolf einen Brückenzoll eingeführt und einen Zöllner verordnet zur Zolleinnahme und täglichen Brückenkontrolle. Die Tagsatzung erhöhte den Zoll öfters. Er fiel 1850 weg (Bundesverfassung). In seinem weißbroten Amtsmantel führte der Zöllner auch einen kleinen Kramladen neben dem Zollhaus an der Brücke. Tabakrauchen auf der Brücke war streng verboten. Heute noch grüßt die alte Brückenskapelle, ds Heilig Hüsli, aus Binsen und Schilf des Obersees. Es trug auf seinem Sockel die Brücke. Der Zoll fiel bald als kaiserliches Geschenk an Rapperswil als Belohnung für Rapperswils Treue zu Österreich. Oft zerstört durch Kriegshandlungen der Eidgenossen, blieb sie intakt bei der Belagerung und Beschießung Rapperswils durch Werdmüller anno 1656. Rapperswil konnte aushalten, weil es über die Brücke von Hurden aus gepflegt wurde. Ein Angriff auf die Brücke wurde abgewehrt. Zur Franzosenzeit mußte wegen Brückenzerstörung der Fährenbetrieb wieder aufgenommen werden. 1804 notdürftige Wiederherstellung des Baues.

Für den Neubau von 1818–1820 lichtete Rapperswil seine schönsten Wälder, ward viel Lärchenholz verwendet wegen dessen besserer Haltbarkeit. Nachher

war man für tadellosen Unterhalt besorgt. Der Sonderbundskrieg brachte wieder eine Schädigung der Brücke. Eröffnung der Zürichsee-Dampfschiffahrt! 1835 lief der erste Dampfer, die ‚Minerva‘, erstmals den Rapperswiler Hafen an. 1838 besaßen die Dampfschiffe das vertragliche Recht, durch die Brücke hindurch den Obersee zu befahren, unter der Bedingung, von der Brücke aus weder Waren noch Passagiere in die Schiffe zu laden. Alle den Obersee befahrenden Schiffe mußten im Hafen von Rapperswil Post und Leute aufnehmen.

Nach dem Wegfall der Zölle großer Verkehrsaufschwung auf der Brücke, rund das Zehnfache des frühern. Die Brücke war unzeitgemäß geworden und wurde 1878, mit der Eröffnung des Steindammes, zu 14 500 Franken auf Abbruch verkauft. Bereits Konrad Escher von der Linth befürwortete einen Steindamm.

Dieser Bau verzögerte sich wegen der immer wieder neu auftauchenden Eisenbahnprojekte, welche stets neue Pläne verursachten. In der March und anderweitig am Obersee befürchtete man noch in den 1860er Jahren, daß ein Seedamm bei Hochwasser Überschwemmungen bis tief in die Linthebene hinein verursache. Ingenieure bewiesen das Gegenteil. Der Bund subventionierte 1863 und 1873 den Bau mit 29 Prozent, weil der Bau für einen Großteil der Eidgenossenschaft nützlich sei. Das Hauptverdienst für das Zustandekommen hat Rapperswil, das sehr große finanzielle Opfer brachte. Darum wurde der Seedamm mit Recht ‚Schmerzenreich‘ und ‚jugendlicher Verschwender‘ genannt.

1951: dritter glänzender Markstein der Seedammgeschichte: zu Land, zu Wasser und auf der Schiene sind seither die Verkehrsanlagen großzügig und auf

weite Sicht korrektioniert. Die Finanzierungsverhandlungen waren langwierig und zäh, mannigfaltig waren die Projekte, und deren Abänderungen und Anpassungen an den Verkehr erheischten viel Kopfzerbrechen. Dem Verband zum Schutze des Landschaftsbildes am Zürichsee kommt ein großer Verdienst zu, daß sich auch dieser Bau schön ins Landschaftsbild einfügt. Für die Südostbahn war es eine nötige finanzielle Erleichterung, den Seedamm nicht mehr allein zu unterhalten. Die SOB ist nun noch Eigentümerin des Eisenbahngeleises und seiner Brücken. Das übrige müssen die Kantone St. Gallen und Schwyz unterhalten.

Die geologischen Verhältnisse sind nun auch ganz abgeklärt worden durch die Sondierbohrungen. Die Eiszeit schuf die Untiefe zwischen Hurden und Rapperswil. Vor allem auf der Hurdener Seite wurde Material abgelagert, das sich gegen das Jonadelta hin fortsetzt. Auf der Seestrecke liegen Schlamm, Ton, Fein- und Schlammsande, auf ihnen liegt der Damm. Auch Findlinge, erratische, irrende Blöcke, sind anzutreffen.

Wie eine bronzene Lanzenspitze bezeugt, waren bereits Pfahlbauer in dieser Gegend. Dann die Römer, und 835 ist ein Fährmann erwähnt, der Personen gegen Fährlohn übersetzte. So füllen Naturgeschichte, hervorragende Brückenbauer, die Wallfahrer, Zerstörungen, freundeidgenössische Gesinnung, Wagemut, Opfersinn, Ingenieure, Politiker, Stellungnahmen von Bundesversammlung und Bundesgericht und öffentliche Stellungnahmen von Volksversammlungen zur Sanierung der Verkehrsverhältnisse einen interessanten Bilderbogen geschichtlichen Lebens aus, zum Wohle der Benützer dieser in landschaftlich einzigartig schöner Gegend gelegenen Verkehrsverbindung.

Frauen vor Gott

Ein Gebetbuch wurde auf mein Pult gelegt: ‚Frauen vor Gott‘. Und ich möchte es Ihnen, liebe Kolleginnen, warm empfehlen. Gebetbücher haben wir genug, sagen Sie vielleicht, mir genügt

Lehrerin und Mädchenerziehung

der Schott. – Lassen Sie sich ‚Frauen vor Gott‘ zeigen. Sie werden schon vom handlichen Taschenformat, vom biegsamen und unverwüstlichen Plastikeinband begeistert sein. (Das Büchlein