

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. 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: 22.12.2024

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 Choratorien. 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 befruchtete 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 Dutzende. Außer den Oratorien hat er noch eine lange Reihe anderer Vokalwerke geschaffen: so die Lat. Kirchenmusik (Rom 1707), das Uredhter Teudeum (1713), das Dettfingher Teudeum (1743), die drei Teudeums in D, B und A; zahlreiche Aulhenes (1717—49), Solofantaten und Kammerduette. Dazu kommen seine Instrumentalwerke: 12 Sonaten für Violine (oder Flöte) mit Generalbass (1722), 20 Orgelkonzerte mit Drchester, 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 Chrnsander (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 Deffentlichkeit, 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 erkand 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 Chrnsander 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 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 Chsat 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 zufrieren 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. Chsat 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 allso blyben und sich nit wytter erzeigen“ (Chsat). 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 verslang der aufgewühlte See, 62 Personen, die sich noch in den Häusern befanden, erkrankten, darunter der Landammann Kollin und der Stadtschreiber Widart und dessen Gattin samt dem alten städtischen Archiv. In dem zugerischen Jahrzehntenbuch, 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 Kollin 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, Henzli walder, margreth schederin, anna klingerin, Hemma moßbacherin, Elisabeth schwebin, Cilia Jakob Holzacker 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 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 des 4. tags in dem Merzen, Frytags vor der allten 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 dennocht ein wenig darvon ee es den bruch nam, sähen, das es nicht recht wolle gon. Dorum wer in hl 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 versand, und nimmer meer hernoch inme see funden ward. Es war ein großer jamer, und trüffentlich unversähen leynd“ oder, wie Cysat sagt: „Die statt Zug litt uß göttlicher verhengnuß ein kläglich schaden und trübsal“.

Immerhin weiß Cysat von einigen wunderbaren Rettungen zu berichten. So wurde das Knäblein des Stadtschreibers Widart gerettet, dessen Mutter ob der Rettung erkrankt. Das Bublein 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 Widartische Wappen und die eingerichteten 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. Niklaus gespült 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 behüttet, dann ein groß träm von einem hus noch stund aber auch anfieng sinder schoß hinab in seen, aller nächst und zu vür an diesem 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 lüt und züg in see zu suchen, man schickt auch Radesboten, in zu klagen und trösten, inen hilf und stüren zu thun, dan man auch etlich wägen mit brott und spys hinüber fertiget. Also fur man auch zu thun an anderen orten, und alle ire nachpuren, in zu klagen und trösten. Dan es ein kläglich sach was“.

Das Jahrbuch von Zug zählt diese Hilfeleistungen gewissenhaft auf. Eine Abschrift findet sich im Neujahrsblatt der Zürcher Hilfs-Gesellschaft 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, unßer lieben Fründt, unnd gethrüwen Eidgenossen hand unns auch mit Ir Erberen bottschaft gethrüwlich geklagt in unßerem kumer und dar zu knecht mitt Ir Züg, die unnsereu luy unnd gut ze suchen, dar zu hand in unns geschenkt zehen mütt kernu Lucerner meß“. Erwähnt wird weiter die Hilfe von Unterwalden, Glarus, Bern, Solothurn, Bremgarten, Baden, Zofingen, Brugg, Aarau, Rapperswil, Winterthur, Basel, St. Gallen, Appenzell, Rüschacht, Weggis, Cham, Hünenberg, Rysch, Balchwil etc.

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 Rofse, 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 kalter winter und der see überfrozen gewesen, jetzt aber der frühlingu Zytt nach die wärme im wasser und in der Erden erzeigt, Also daß es die grund veste an dem understen theil der allten statt gegen dem seen erweicht und erhülft 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 Gehänge 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 Wasserdruckes 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 etc.

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

lichen Thürmen. Doch mit schlächtem ge-
büw, und ward der selb theil der statt
genempt, die nūw statt, dan was über-
bliben 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 erkrankten 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 Flug-
zeuge. Typ C 30, das Produkt jahrelanger systematischer
Forschung und ausgedehnter Versuche, ist nun ein flügel-
loser, 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 ge-
wöhnlichen Flugzeug der Fall ist, sondern durch drei rotie-
rende Schaufelflügel. Dabei wird jedoch nur die Anfangs-
rotation 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 Stunden-
kilometer, die sogenannte Reisegeschwindigkeit ca. 140 Stun-
denkilometer und was das Außerordentliche ist — die
Mindestgeschwindigkeit kann bis auf zirka
15 Stundenkilometer gefahrlos reduziert
werden. Und da der hohe Plafond auch das Ueber-
fliegen der Berge ermöglicht, werden wir in diesem Spa-



Der neue Autogiro der Alpar-Bern zum Start bereit.

Phot. Carl Jöst, Bern.

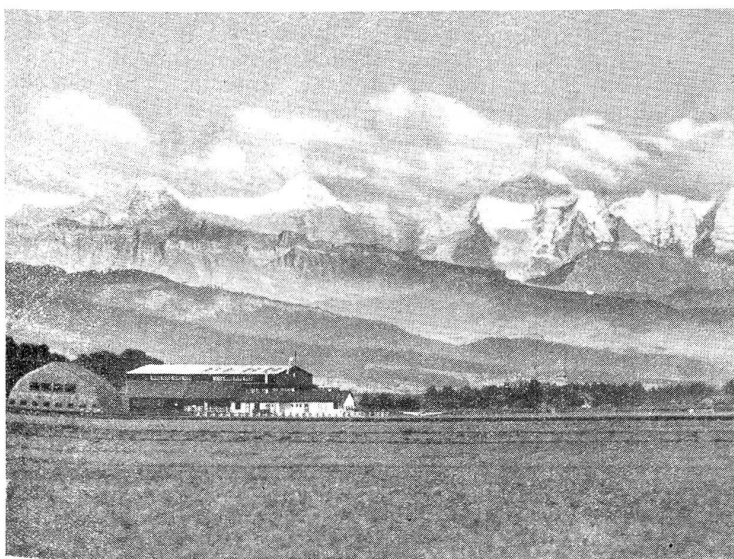
zierflugzeug par excellence mit beschaulicher Langsam-
keit über die schönsten Partien unserer prächtigen Alpenwelt
fliegen, und sogar sehr nahe auf sie herunterkommen können.

Schulung: Außer Herr Major Nabholz-von Gra-
bow, Hilfsfön, welcher letzten Herbst in England das Auto-
giro-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 eidgenö-
ssischen 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 ge-
wählt.

Ist dem Flugschüler der ganze Mechanismus des Auto-
giro erklärt, der Zweck der verschiedenen Hebel und Instru-
mente 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 Bor-
dersitz 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 ledig-
lich durch Betätigung des Steuerknüppels und des
Gashebels geflogen.

Senkrecht 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 auszusuchen.

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



Flugplatz der Alpar im Belpmoos bei Bern.