

Ein altes Schweizer Bauwerk

Autor(en): **W.S.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1931)**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-988281>

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.



Rapperswil mit der berühmten Brücke, die ein Meisterwerk mittelalterlicher Technik war und während fünf Jahrhunderten den Verkehr von einem Ufer zum andern leitete. Im Jahr 1878 wurde sie durch einen Damm ersetzt, über den Strasse und Eisenbahn führen.

EIN ALTES SCHWEIZER BAUWERK.

Hast Du, lieber Leser, Gelegenheit, in einem der schönen alten Bücher von Ansichten der Schweiz zu blättern, so wird Dir voll Erstaunen zum Bewusstsein kommen, wie sehr sich das Bild unseres Landes seit ehedem verändert hat. Längst sind die Städte über ihre ehemaligen Ringmauern und Wälle hinausgewachsen. Um den Kern der alten Ansiedlungen gruppieren sich die neuen Quartiere mit den breiten, oft wie nach dem Lineal schnurgerad gezogenen Strassen. Manch ehrwürdiges Bauwerk, Stadttürme, Tore, heimelige, von einem Dach geschützte Holzbrücken, mussten fallen und zeitgemässen Bauten und Verkehrsanlagen Platz machen. Mehr als fünf Jahrhunderte lang hat die Brücke von Rapperswil, die unser Bild zeigt, dem Verkehr ihren wertvollen Dienst getan und die beiden Ufer des Zürich-



Karte des Zürichsees mit der Seebrücke.
(Aus einem Atlas des 16. Jahrhunderts.)

sees miteinander verbunden. Dann hielt die Eisenbahn ihren machtvollen Einzug in die Welt, und ein neues Zeitalter brach an mit ihr.

Bis zum Jahre 1358 hatte eine Fähre die Reisenden über den See zu setzen und den gesamten Transport von Waren und Vieh von einem Ufer

zum andern zu bewältigen. Die Grafen von Rapperswil waren zwar reich und lebten auch nicht ohne Prunk, aber zum Bau einer Brücke über den See reichte ihr Geld wohl nicht. Und doch wurde die Brücke notwendig. Denn immer mehr Pilger zogen auf Strassen, die in Rapperswil zusammenliefen, nach dem berühmten Wallfahrtsort Einsiedeln. Über den Rickenpass und von Winterthur her kamen sie gewandert aus Tirol, Vorarlberg, aus Schwaben und dem Beyerland. An den grossen kirchlichen Festtagen vermochten die Schiffe die zahlreichen Scharen der Wallfahrer kaum zu fassen. Für eine Brücke war aber die Stelle zwischen Rapperswil und dem Fischerdörfchen Hurden besonders günstig. Der See ist hier schmal, immerhin noch mehr als einen Kilometer breit; von Hurden her reicht eine Landzunge weit in den See hinein, der übrigens auch nicht tief ist an dieser Stelle.

Im Jahre 1350 eroberte und zerstörte der Zürcher Bürgermeister Brun das Städtchen Rapperswil, weil es den Gegnern Bruns Zuflucht gewährt hatte und diese dann von hier aus die Zürcher Mordnacht veranstalteten. Aber die Herzöge von Österreich kauften die Ruinen-

stadt und bauten Rapperswil wieder auf. Sie übernahmen die Herrschaft, und da sie auch auf dem andern Seeufer Ländereien besaßen, konnte ihnen eine Brücke über den See nur wertvoll sein. Darum liess der Herzog Rudolf Baumeister kommen. Sie massen die Tiefe des Wassers und rieten ob dem günstigen Befund sehr zum Bau. Von Schiffen aus wurden die nötigen Pfähle in den Seegrund gerammt. Sicherlich war die Arbeit an der einfachen Brücke damals mühsamer als heute der Bau hoher Eisenbetonbrücken, deren Bogen sich weit über Flüsse und Täler schwingen.

Neben dem Hafeneingang, einem Turm, dessen weites Tor mit einem Schutzgatter geschlossen werden konnte, setzte die Brücke an. Sie war nicht allein in der Schweiz weitaus die längste; sie galt in ganz Europa als Wunderwerk der Technik. Eine grosse Gefahr für die Brücke waren aber die Föhnstürme, die mit unbändiger Gewalt das Linthtal durchbrausen. Da kamen die Baumeister auf den ungewöhnlichen aber vorzüglichen Gedanken, die Brücke ohne Geländer zu lassen und die Bretter auf den Tragböcken nicht anzunageln. Nun konnten Wind und Wellen, da wo sie besonders heftig angriffen, wohl einzelne Laden von der Brücke werfen, niemals aber das ganze Bauwerk niederreißen. Wurden jedoch Wanderer auf der Seebrücke von einem starken Föhnsturm, der einige Brückenplanken wegblies, überrascht, so blieb ihnen nichts anderes übrig, als einfach sich auf den Bretterboden niederzulegen und zu warten, bis ein Rettungsboot der Rapperswiler Bürger sie aus der bangen Gefahr befreien konnte.

Die Brücke war zunächst bloss für Fussgänger und Tiere bestimmt. Für Fuhrwerke war sie zu schmal. Das machte jedoch damals nicht viel aus. Die Landstrassen waren fast durchwegs so schlecht, dass der Wagenverkehr ohnehin nicht bedeutend war. Erst im Jahr 1818 wurde die Brücke verbreitert und für den Fuhrwerk-



Das „Pilgerischiiff“. Vor dem Bau der Seebrücke mussten die zahlreichen Pilger, die nach Einsiedeln wollten, von Rapperswil in Schiften über den See gesetzt werden. Später fuhren von Zürich aus regelmässig Pilgerschiffe. Unser Bild ist die Wiedergabe eines alten Stiches „nach einem sehr alten Gemäld so an einem Haus an der obern Schiffländi in Zürich angemalt“ war.

verkehr eingerichtet. Zum Unterhalt der Brücke zahlte man den Rapperswilern einen kleinen Brückenzoll, bis dann durch die neue Bundesverfassung vom Jahre 1848 alle Zollschranken im Innern unseres Landes aufgehoben wurden.

Nur den Bürgern der Stadt Zürich wollte die Brücke nicht so recht gefallen, weil damit sozusagen ein Strich gezogen war durch die Wasserstrasse des Zürichsees. In langwierigen und unerfreulichen Streitigkeiten, welche die beiden Städte miteinander auszufechten hatten, kam es dazu, dass die Zürcher ein Stück weit die Bretterlage der Brücke in den See warfen. Überhaupt mussten die Rapperswiler ihr kostbares Gut, die Brücke, in gar mancher Fehde verteidigen. Den alten Zürichkrieg z. B. eröffneten die Schwyzer, indem sie Feuer an die Brücke legten. Zum Schutze schlugen die Rapperswiler ganze Reihen von Holzschwirren auf beiden Seiten der Brücke in den Seeboden, die gleich Zäunen den Kriegsböten die Zufahrt wehren und sperren sollten. Daneben rüsteten sie eine besondere Verteidigungsflotte von sechs Flößen. Das konnte leider nicht hindern, dass das Bauwerk im Unglücksjahre 1799 von den Franzosen in Brand gesteckt wurde. Man besserte den Schaden wiederum aus. So hielt denn trotz allem die Seebrücke den Naturgewalten und den feindlichen Angriffen der Menschen jahrhundertlang stand. Nicht ihnen, sondern dem friedlichen Fortschritt, wie ihn die Eisenbahn brachte, musste das alte, ehrwürdige Bauwerk endgültig weichen. W. S.

Geschwindigkeit des Blutes vom menschlichen Herzen weg bis in die fein verästelten, kleinsten Blutgefäße hinaus haben amerikanische Ärzte durch ein besonderes Verfahren zu messen versucht und gefunden, dass das Blut diesen Weg normalerweise in 23 Sekunden zurücklegt.