

**Zeitschrift:** Schweizerische Gehörlosen-Zeitung  
**Band:** 32 (1938)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Aus der Geschichte des Seeüberganges Rapperswil-Hurden  
**Autor:** Thurnheer, U.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-926569>

### **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:** 06.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Aus der Geschichte des Seeüberganges Rapperswil-Hurden.

In den letzten Wochen sind die Verhandlungen zwischen den Kantonen St. Gallen, Schwyz und Zürich, sowie der Südstbahn, über den Umbau des Seedammes bei Rapperswil, nahezu zum Abschluß gekommen. Man hofft, daß die Bauarbeiten noch dieses Jahr begonnen werden können.

Dem Buche „Zur Kulturgeschichte des Zürichsees“, von Gottlieb Binder, entnehme ich über die Geschichte des Seeüberganges bei Rapperswil folgendes:

Schon in alter Zeit wurde zwischen dem Endingerhorn, wie die Landzunge heißt, auf der jetzt Rapperswil liegt, und Hurden ein Fähr eingerichtet, da dort der See am schmalsten ist. Seit etwa 1000 Jahren wurde dieses Fähr besonders von den Pilgern benützt, die nach dem Kloster Einsiedeln über den Ehelpaß wallfahrteten. Um den Pilgern den Uebergang über den See zu erleichtern, baute der Herzog Rudolf von Oesterreich in den Jahren 1358—1360 einen Steg, eine Brücke ohne Geländer, über die Seeenge. (Das Städtchen Rapperswil kam im Jahre 1354 zu Oesterreich. Damals gehörten auch der Kanton Thurgau, das Rheintal, Sargans und das Gebiet am obern Zürichsee zu Oesterreich.) Die Brücke wurde getragen von 564 Pfeilern aus Eichenholz. Sie war 1850 Schritte lang. Sie war die längste in ganz Europa und wurde als ein Wunderwerk gepriesen. Sie kostete 1025 Gulden, zirka 2000 Franken. Damals hatte das Geld einen viel höheren Wert als jetzt! Die Bodendielen, die Bodenbretter, waren nicht angenagelt. Sie waren nur lose auf die Balken aufgelegt. Weshalb? Damit der Sturm nicht die ganze Brücke angreifen und sie dann umwerfen könne. So warf er dann nur einzelne Bretter in den See hinaus, wenn er wütete. Bei Sturm und Nebel war es gefährlich, über die Brücke zu gehen, weil die Brücke kein Geländer hatte. Es sind im Laufe der Jahre viele Menschen verunglückt und in den See gefallen. Sehr unangenehm war es für die Passanten, wenn Vieh über die Brücke getrieben wurde und es sich störrisch (= unlenkbar, ungehorsam) benahm. Da kamen die Fußgänger in Gefahr.

Wer die Brücke benützte, mußte Zoll bezahlen. Diese Abgabe betrug für einen Fußgänger einen Pfennig, für einen Reiter drei Pfennige und für ein Stück Großvieh zwei. Der Zoll-

einnehmer, der Zöllner, wurde zuerst vom österreichischen Vogt in Rapperswil, nachher vom Bürgerrat der Stadt gewählt. Er trug einen Mantel in den Farben der Stadt Rapperswil, weiß und rot. Er bekam von der Stadt eine feste Besoldung, einen festen Lohn. Zu Neujahr erhielt er vom Kloster Einsiedeln zwei und vom Landvogt in Wädenswil einen Käse als Geschenk. Er war verpflichtet, das Brückentor während des Sommers von 4 Uhr morgens bis abends 10 Uhr und im Winter von morgens 6 Uhr bis abends 8 Uhr offen zu halten. In der übrigen Zeit war das Brückentor geschlossen. Es konnte dann niemand über die Brücke gehen. Der Bürgerrat gestattete dann dem Zolleinnehmer zur Vermehrung seiner Einnahmen einen Kramladen zu halten. Er durfte Tabakpfeifen, Feuerstein und Zündel, die man früher zum Anzünden des Tabaks brauchte, feil halten. Der Zöllner hatte auch noch die unangenehme Aufgabe, jeden Morgen die Bettler, die am Abend vorher in die Stadt gekommen waren, über die Brücke zu jagen. Vom Jahre 1835 an wurde kein Zolleinnehmer mehr gewählt. Der Zoll wurde versteigert und dem Meistbietenden zugeschlagen. Der Versteigerungserlös betrug in den Jahren 1835—1848 zwischen 2820 und 3465 Gulden. Die Stadt hatte also eine große Einnahme aus dem Brückenzoll.

Durch die Bundesverfassung von 1848 wurden in der Schweiz alle Weg- und Brückenzölle aufgehoben. Der Brückenzoll über die Seebrücke kam also auch in Wegfall. Noch etwas Ergötzliches (= Lustiges) sei beigelegt. Vor etwa hundert Jahren wollte ein Kunstmaler die Stadt Rapperswil von der Seebrücke aus malen. Er stellte beim Räte das Gesuch um Erlaß des Brückenzolles, weil er zum Malen die Brücke oft hätte betreten müssen. Aber der Rat gestattete ihm das Betreten der Brücke nur ohne Zoll, wenn er der Stadt dann auch ein Bild schenke! Daraufhin verzichtete er auf das Malen der Stadt.

Die Brücke wurde vom Sturm und vom Eisgang bei Tauwetter und auch in Kriegzeiten mehrmals beschädigt. Im Jahre 1415 zerstörten die Schwyzer und Glarner die Brücke teilweise und im alten Zürichkriege wurde die Brücke von ihnen ganz zerstört und mußte wieder neu aufgebaut werden. In den Kämpfen der Franzosen und Oesterreicher in der Linthgegend vom Jahre 1799 zerstörten die Franzosen die Brücke vollständig, um sich der nach-

rückenden Oesterreicher zu erwehren. Erst im Jahre 1804 wurde sie wieder neu gebaut und zwar breiter als früher, damit sie auch dem Wagenverkehr dienen könne.

Im Jahre 1835 wurde auf dem Zürichsee die Dampfschiffahrt eröffnet. Durch einen Vertrag vom Jahre 1839 wurde den Schiffen das Durchfahrtsrecht unter der Brücke bewilligt. Durch die Aufhebung des Brückenzolles steigerte sich der Verkehr über die Brücke bald um das zehnfache. Die Brücke genügte den Anforderungen nicht mehr gut. Dann kamen die Bestrebungen zum Bau einer Eisenbahn von Rapperswil nach der Innerschweiz. Bevor eine Eisenbahn gebaut werden konnte, mußte entweder eine starke Brücke oder ein Damm erbaut werden. Von der Zürichsee-Gotthardbahngesellschaft wurde dann die Erstellung eines Seedammes von Rapperswil nach Hurden beschlossen. Im Jahre 1875 wurde mit dem Bau des Seedammes begonnen. Am 26. August 1878 konnte der Damm dem Betrieb übergeben werden. Die Erstellungskosten beliefen sich auf 1.462,000 Franken.

Zwischen Rapperswil und Hurden ist der See nicht tief. Doch mußte eine Unmasse von Steinen in den See versenkt werden, bis der Damm über das Wasser emporwuchs. Im Damm wurden Lücken gelassen, die von Brücken überspannt werden. Durch die Lücken kann das Wasser vom Obersee in den unteren Teil des Sees abfließen. Eine große Lücke wird von einer Drehbrücke überspannt. Sie ist 40 Meter lang. Früher wurde sie geöffnet, wenn größere Schiffe in den Obersee fahren wollten. Seit langer Zeit wurde sie aber nicht mehr geöffnet, weil das Öffnen und Schließen viel Zeit, fast eine Stunde, braucht. So lange kann man den Verkehr auf der Brücke nicht mehr unterbrechen. Dafür wurde eine andere Dammlücke für die Durchfahrt von kleineren Schiffen zugerichtet, indem man den Seeboden ausbaggerte. Das muß aber immer wieder von Zeit zu Zeit geschehen, weil immer wieder Schlamm angeschwemmt wird.

Ueber den Seedamm führt eine Eisenbahnlinie, eine Straße und ein Fußgängerweg. Der Verkehr von Rapperswil nach Hurden ist in den letzten Jahrzehnten riesig gewachsen. Im März des Jahres 1864 wurde die Holzbrücke durchschnittlich im Tag von 823 Personen und 23 Fuhrwerken benützt. Im Jahre 1933 passierten im Durchschnitt täglich 112 Lastwagen, 350 Personen-Autos, 500 Fahrräder, 32 Ei-

senbahnzüge und ungezählte Wanderer den Damm. Die Höchstzahl der an einem Tag über den Damm fahrenden Autos betrug 1000 und die der Velos 1500. Die Dammstraße genügt für den Autoverkehr nicht mehr. Dazu kommt, daß die Südostrbahn auf elektrischen Betrieb umgebaut werden sollte. Für die schweren elektrischen Maschinen sind Damm und Brücken zu schwach. Darum sollte der Damm umgebaut werden. Die Bahn soll ein neues Trasse bekommen. Der bestehende Damm soll dem übrigen Verkehr dienen. Es ist geplant, für den Schiffsverkehr einen neuen Kanal durch die Surdener Landzunge zu bauen von 25 Meter Breite mit einer Durchfahrts Höhe von 8 Metern. Der vorgesehene Umbau des Dammes wird mehrere Millionen Franken kosten. Der Bund wird einen Drittel der Baukosten übernehmen. Der Damm wird sich durch den Umbau verändern. Bestehen bleiben aber soll die kleine Kapelle, die in der Nähe der alten Holzbrücke vor einigen Jahrhunderten schon errichtet worden ist, das „heilig Hüsli“. Tausende und Tausende sind an diesem kleinen Bethaus vorübergezogen, um in Einsiedeln von den Sorgen ihres Herzens befreit zu werden. Die Stadt Rapperswil hat die Innehaltung, die Instandhaltung der Kapelle übernommen.

U. Thurnheer.

### Das neue schweizerische Strafgesetzbuch.

Nächsten Sonntag, am 3. Juli findet die Volksabstimmung über das neue schweizerische Strafgesetzbuch statt. Alle stimmfähigen Schweizerbürger können dann ihre Meinung sagen, ob sie diese neue Einrichtung haben wollen oder nicht.

Was ist das Strafgesetzbuch? Es ist eine Sammlung von Regeln, nach denen die Richter im ganzen Schweizerland die Verbrechen bestrafen. Für jedes Verbrechen: Mord, Mißhandlung, Diebstahl, Unterschlagung, Hehlerei (Verkauf von gestohlenen Waren), Betrug usw. ist im Strafgesetzbuch eine Strafe bestimmt und zwar die kleinste Strafe, die der Richter verhängen muß, sowie die größte Strafe, die er geben darf. Der Richter hat also die Möglichkeit, wegen mildernden Umständen die Strafe klein zu machen.

Wie hat man dann früher und heute die Verbrechen bestraft? Man hat sie nach den Regeln der kantonalen Strafgesetzbücher