

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 52 (1979)

Heft: 8: 750 Jahre Stadt Rapperswil = 750e anniversaire de Rapperswil = 750 anni della città di Rapperswil = Rapperswil celebrates a 750-year history

Artikel: Seedamm - trennt und verbindet = Une digue du lac qui sépare et unit

Autor: P.R.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774923>

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: 02.04.2025

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



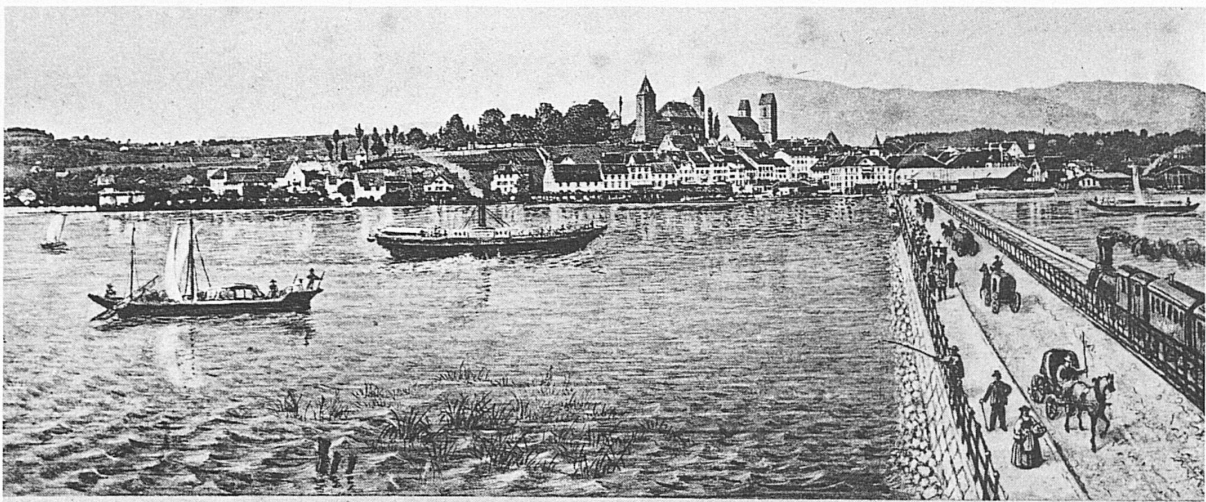


Photo 22016 von Frau Gossauer, Rapperswil

RAPPERSWIL 1879

Druck von Gebr. Benziger in Einsiedeln

Verkehrsachse Nord-Süd für Pilger, Marktfahrer, Dampfbahn (bemalte Photo) / Axe de circulation nord-sud pour pèlerins et forains, et pour le chemin de fer à vapeur (photo coloriée) / Via di transito fra il nord e il sud per i pellegrini, i venditori ambulanti e per la ferrovia a vapore (foto colorata) / On the north-south route followed by pilgrims, travelling tradesmen and the railway of the steam age (coloured photograph)

Seedamm – trennt und verbindet

Die geographische Einschnürung des Zürichsees auf der Höhe von Rapperswil, die von Ablagerungen des einstigen Rhein-Linth-Gletschers herrührt, sowie die geringe Seetiefe an dieser Stelle gaben der Idee, hier die beiden Ufer durch eine Brücke zu verbinden, beste Voraussetzungen. Zudem kreuzen sich hier seit dem Mittelalter die alte Handelsstrasse Zürich–Chur–Italien und der Pilgerweg von Süddeutschland durch das Tösstal über Rapperswil und den Etzel nach Maria-Einsiedeln. Bis zum Bau der ersten Brückenverbindung im Jahre 1358 von Rapperswil nach dem Fischerdorf Hurden besorgten Fähren die Überfahrt. Herzog Rudolf von Österreich, unter dem der Wiener Stephansdom vollendet wurde, liess die erste, etwa 1300 Meter lange Holzbrücke über den See schlagen. Die um 1460 entstandene Klingenberger Chronik meint, «dass er das tät den mertail den armen bilgri (Pilger) wegen», doch standen handelspolitische Gründe und Zolleinnahmen im Vordergrund. Die Brücke, von der allein die auf einem Steinsockel einsam thronende Brückenkapelle, das sogenannte Heilig Hüslü, in der Rapperswiler Bucht erhalten geblieben ist, war primitiv konstruiert und bei Seesturm nicht zu begehen. Der Zürcher Chronist H. E. Escher berichtet 1602: «die Laden (Bretter) darauf seind nicht ange-naglet, hat auch keine Lehnen, damit, wann der Wind (wie oft geschihet) stark gehet, er nicht die ganze Brugg hinweg reisze; auf diese weise fällt

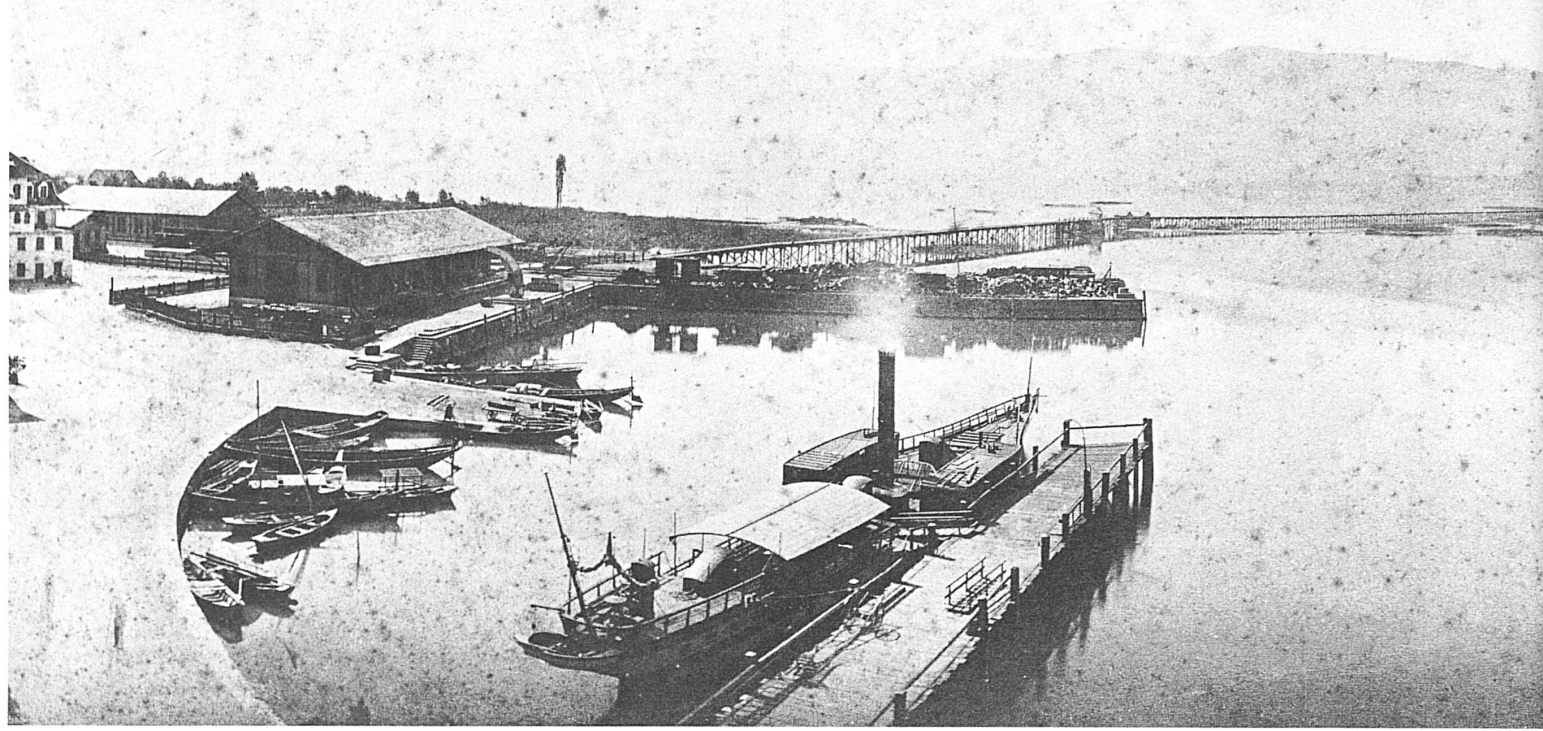
der nur etliche Läden hinweg. Die sich zu solchen Zeiten darauf befindenden Personen pflegen den langen Weg (der Länge nach) über die Laden zu ligen, bis man ihnen mit Schiffen zuhilff kommet.» Die Brücke, die vom Rapperswiler Brückentor am Fischmarktplatz ihren Anfang nahm und in einer unregelmässigen Linie nach Hurden führte, versah ihren Dienst bis 1878. Der in jenem Jahr eröffnete Seedamm, eine «zivilisatorische Errungenschaft, die nur der Verbrüderung dienen kann und der Förderung der Weihe innerer Verbindung und humaner Erhebung zur Ehre gereicht», führte nun auch den Strassen- und Eisenbahnverkehr über den See. Der etwa ein Kilometer lange Damm mit einer Kronenbreite von rund 11 Metern schuf Verbindung von Ufer zu Ufer, zugleich aber trennte er den Obersee vom übrigen Zürichsee. Drei Eisenbrücken, von denen bei Bahnüberfahrten ein weithörbares Rauschen ausgeht, ermöglichen den Wasserdurchfluss und Schiffsverkehr. Bis 1939 bestand auf der Rapperswiler Dammseite eine etwa 40 Meter lange Drehbrücke, die den damals noch hochmastigen Ledschiffen die Durchfahrt erlaubte. Mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 6,5 Millionen Motorfahrzeugen (1977) übersteigt der Rapperswiler Seedamm selbst die Frequenzen der N3 am Walensee um rund 26 Prozent. Der starke Durchgangsverkehr hinterlässt vor allem im Wohnraum Rapperswil-Jona seine leidigen Spuren. P. R.

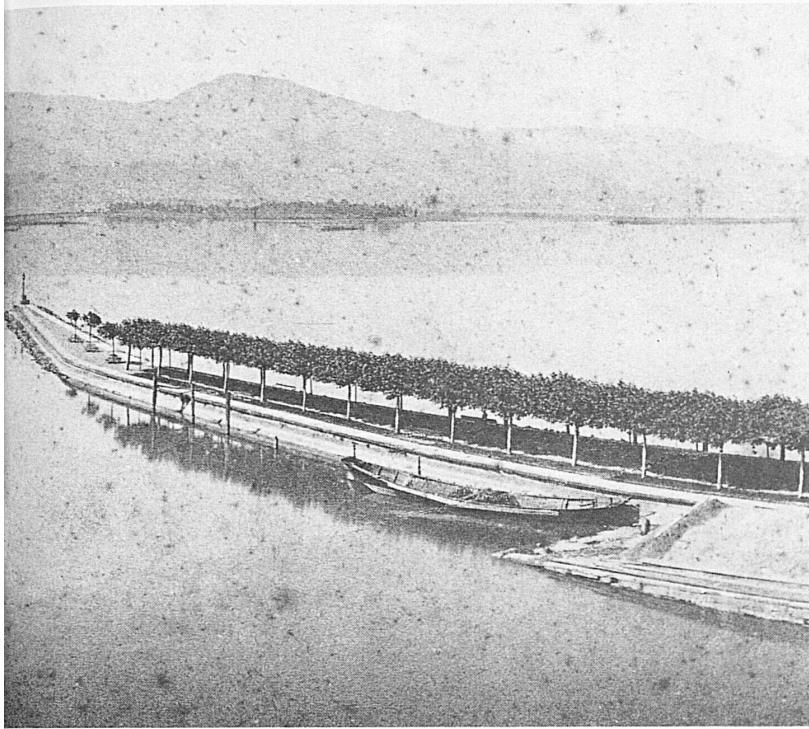
Une digue du lac qui sépare et unit

L'étranglement du lac de Zurich à la latitude de Rapperswil, dû aux dépôts de l'ancien glacier de la Linth et du Rhin, ainsi que le peu de profondeur du lac à cet endroit, ont fait naître l'idée de relier les deux rives par un pont. De surcroît, c'est ici que se croisent depuis le Moyen Age l'ancienne route commerciale Zurich–Coire–Italie et le chemin de pèlerinage allant du sud de l'Allemagne à travers la vallée de la Töss, par Rapperswil et le col de l'Etzel, à Einsiedeln. Jusqu'à la construction du premier pont entre Rapperswil et le village de pêcheurs de Hurden en 1358, la traversée était assurée par des bacs. Le duc Rodolphe d'Autriche, sous le règne duquel fut achevée la Cathédrale Saint-Etienne de Vienne, fit construire sur le lac le premier pont de bois long d'environ 1300 mètres. Dans la Chronique de Klingenberg, de 1460, on peut lire «qu'il le fit surtout à cause des pauvres pèlerins», mais au premier plan figuraient des motifs de politique commerciale et de recettes douanières. Le pont, dont il ne subsiste qu'une chapelle médiane isolée sur son socle de roche, était d'une construction primitive et ne pouvait être utilisé quand sévissait la tempête. Le chroniqueur zurichois H. E. Escher rapporte en 1602: «les planches ne sont pas clouées, il n'y a pas non plus d'appuis pour que, lorsque le vent souffle en rafales (ce qui arrive souvent), il n'emporte pas le pont entier; c'est ainsi qu'il arrache bien des planches. Les personnes qui s'y trouvent par un temps pareil ont coutume

de s'étendre tout du long sur les planches jusqu'à ce que l'on vienne avec des bateaux à leur secours». Ce pont, qui paraît de la Porte du Pont sur la place du Marché à Rapperswil et formait jusqu'à Hurden une ligne irrégulière, fut en service jusqu'en 1878. La digue, qui fut inaugurée cette année-là, un «accomplissement de la civilisation qui ne pouvait servir qu'à la fraternisation et à la consécration de l'union et de l'édification de l'homme», assurait désormais aussi le trafic routier et ferroviaire à travers le lac. Cette digue longue d'environ un kilomètre et large de onze mètres établissait la liaison entre les rives mais séparait en même temps l'Obersee (le lac «supérieur») du reste du lac de Zurich. Des ponts métalliques, où le passage des trains produit beaucoup plus de bruit, ne font pas obstacle à l'écoulement des eaux et à la navigation. Jusqu'en 1939 subsista sur la digue, du côté de Rapperswil, un pont tournant long de quarante mètres, qui permettait le passage des chalands qui avaient alors encore de hauts mâts. Avec un trafic annuel de plus de six millions et demi de véhicules à moteur (en 1977), la digue de Rapperswil dépasse même le taux de fréquence de la circulation sur la route N3 du lac de Walenstadt de 26%. Cet énorme transit se fait sentir désagréablement surtout dans la zone habitée de Rapperswil-Jona.

Östlich der Inseln Ufenau und Lützelau teilt der Seedamm den Zürichsee / Le lac de Zurich est partagé par une digue à l'est des îles Ufenau et Lützelau / A est delle isole di Ufenau e Lützelau il ponte-diga taglia in due il lago di Zurigo / To the east of the islands of Ufenau and Lützelau the Lake of Zurich is divided into two parts by a dam, as the bird's-eye view shows



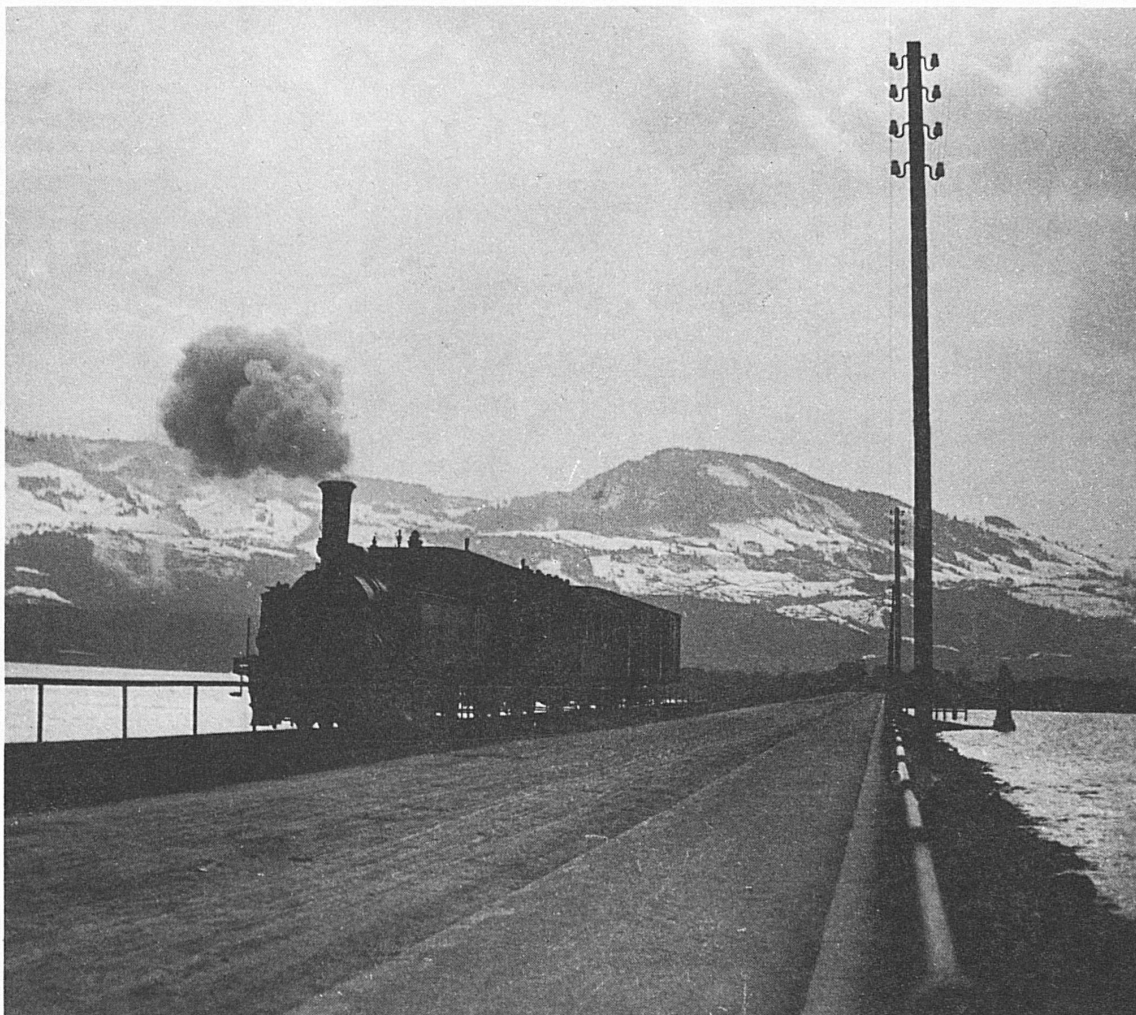


Angeblich zur Mehrung der Wallfahrt nach Maria-Einsiedeln, in erster Linie jedoch aus handelspolitischen Gründen liess Erzherzog Rudolf IV. von Österreich 1358 die erste Holzbrücke von Rapperswil nach dem Fischerdorf Hurden schlagen. Der ungedeckte, rund 1300 Meter lange Holzsteg erfüllte seine Funktion als Übergang bis zum Dammbau 1878. Allein die Brückenskapelle, das sogenannte «Heilig Hüslí», ist erhalten geblieben. Lokale Bestrebungen verfolgen die nicht ganz unbestrittene Idee, die ehemalige Holzbrücke für Fussgänger wiederaufzubauen und dem regionalen Wanderwegnetz zu integrieren. – Die beiden historischen Fotografien entstanden um 1870/75 (Privatbesitz)

L'archiduc Rodolphe IV d'Autriche fit construire en 1358 le premier pont de bois entre Rapperswil et le village de pêcheurs de Hurden, sous le prétexte de faciliter le pèlerinage vers Maria-Einsiedeln, mais en réalité surtout pour des raisons commerciales. Ce pont de bois non couvert d'environ 1300 mètres fut en service jusqu'à la construction de la digue en 1878. Seule subsiste la chapelle du pont. Certains intérêts locaux soutiennent le projet – parfois contesté – de reconstruire le pont de bois pour les piétons et de l'intégrer dans le réseau régional des chemins pédestres. – Les deux photographies historiques datent de 1870/75 (propriété privée)

Con il pretesto di voler favorire i pellegrinaggi verso Maria-Einsiedeln, ma in realtà per ragioni di carattere strettamente commerciale, l'arciduca Rodolfo IV d'Austria fece costruire, nel 1358, il primo ponte in legno fra Rapperswil e il villaggio di pescatori di Hurden. La passerella di legno, lunga all'incirca 1300 metri e scoperta, svolse la sua funzione fino al 1878 allorché venne eretta la diga. È stata conservata solo la cosiddetta «Heilig Hüslí» (casetta santa). Sul piano locale è stata rilanciata l'idea, peraltro controversa, di ricostruire il ponte in legno per i pedoni e di integrarlo nella rete regionale dei sentieri per escursionisti. Le due fotografie storiche risalgono agli anni 1870/75 (proprietà privata)

Archduke Rudolph IV of Austria had a first wooden bridge built from Rapperswil to the fishing village of Hurden in 1358, officially to facilitate pilgrimages to Maria-Einsiedeln, but in reality with commercial objects in mind. This open wooden bridge, some 1300 metres in length, served its purpose till the dam was built in 1878. All that remains of it is the chapel at its head, known as the "Heilig Hüslí" or "Holy House". There is a local movement—not unopposed—to reconstruct the old wooden bridge as part of the regional network of hiking paths. These two historic photographs were taken about 1870/75 and are privately owned



1878 bis 1938 dampfte die Südostbahn über den Damm. Dann wurde die Strecke – wichtiges Teilstück der Bahnverbindung Romanshorn–Wattwil–Arth–Goldau – elektrifiziert. Die heutigen Autofrequenzen über den Damm liegen um einiges höher als auf der N 3 Zürich–Chur...
Rechts: «Heilig Hüslì», die ehem. Brückenskapelle

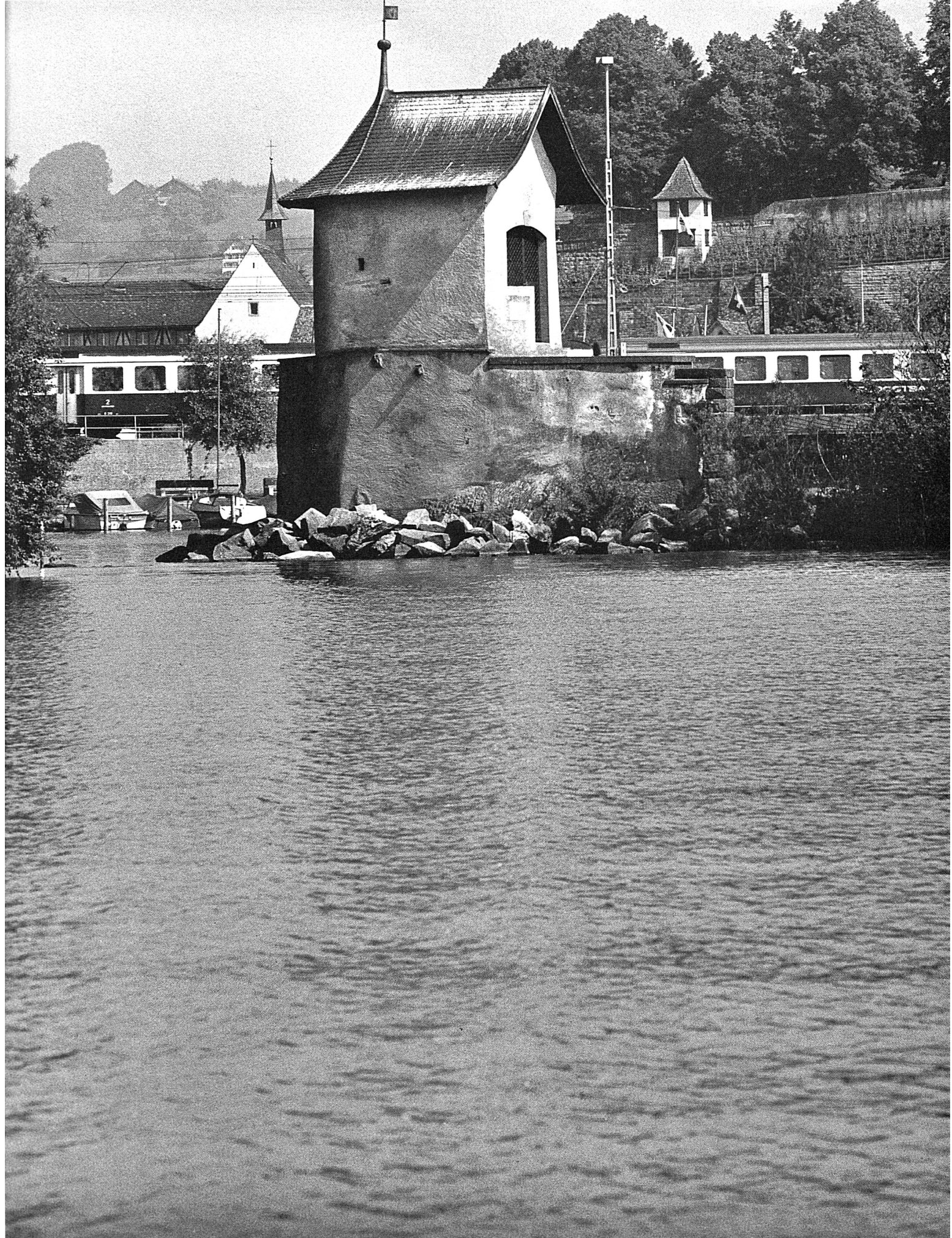
De 1878 à 1938, le chemin de fer à vapeur du Sud-Est traversait la digue. Puis la ligne – un tronçon important de la liaison ferroviaire Romanshorn–Wattwil–Arth–Goldau – fut électrifiée. Le taux actuel de circulation sur la digue est plus élevé que sur la nationale 3 Zurich–Coira...

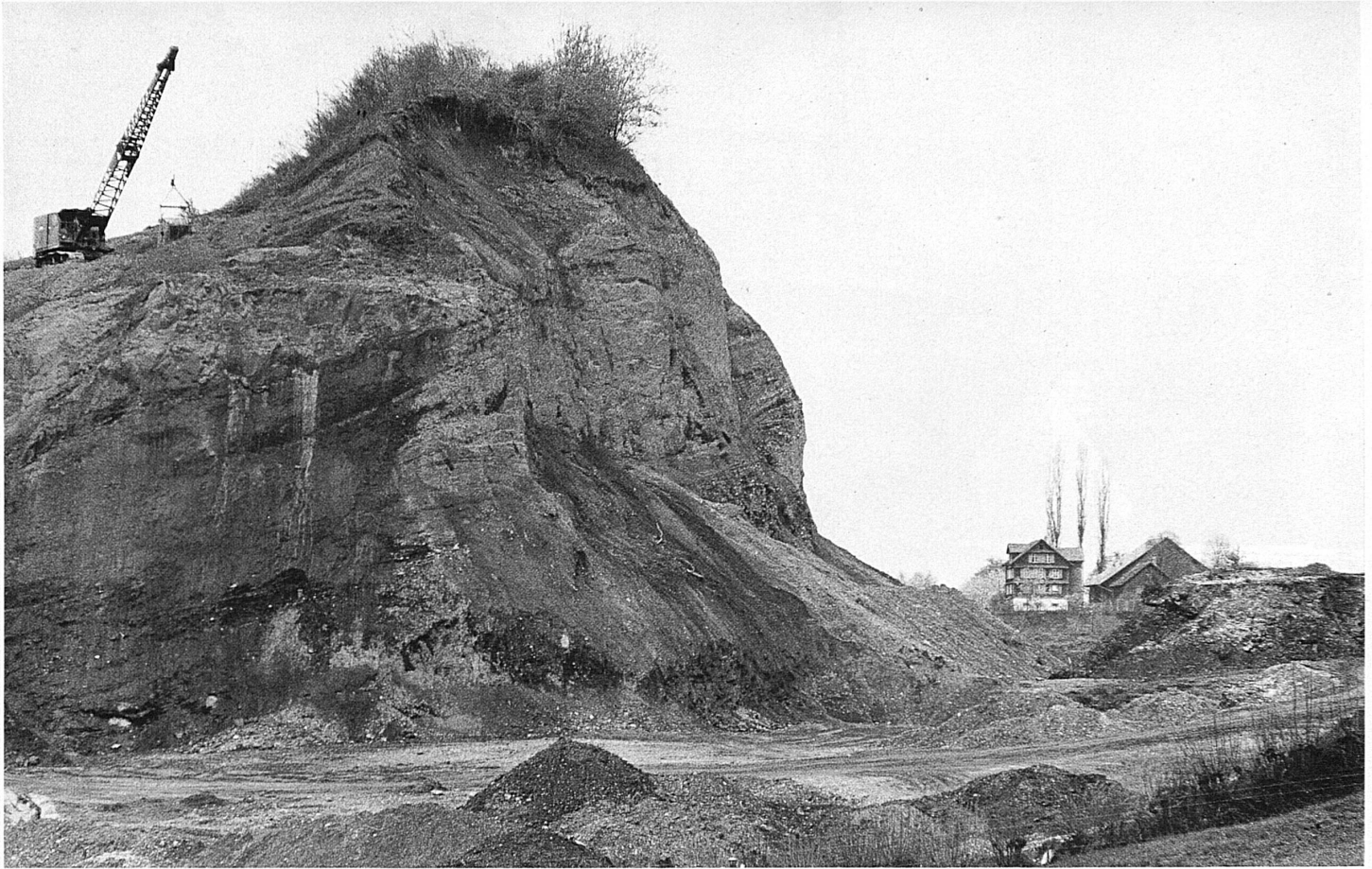
A droite, l'ancienne chapelle du pont

Dal 1878 al 1938 sulla diga transitavano i treni a vapore della Südostbahn. Poi, l'importante tratta della linea ferroviaria Romanshorn–Wattwil–Arth–Goldau venne elettrificata. Attualmente il traffico automobilistico sul ponte diga registra frequenze superiori persino a quelle della N 3 Zurigo–Coira.
A destra: «Heilig Hüslì», l'ex cappella del ponte

From 1878 to 1938 the South-Eastern Railway steamed across the dam. Then the line was electrified, as it was an important part of the Romanshorn–Wattwil–Arth–Goldau railway. Today more cars cross the dam than pass on the N3 motorway from Zurich to Chur...
Right: the "Heilig Hüslì", the former chapel at the head of the bridge







Aus der Kiesabbaustelle bei Nuolen am Obersee werden jährlich noch rund 400 000 Kubikmeter Kies und Sand gewonnen

On extrait encore chaque année environ 400 000 mètres cubes de gravier et de sable de la carrière de Nuolen sur la rive de l'Obersee

Dalla cava presso Nuolen, sulla sponda dell'Obersee, vengono estratti annualmente circa 400 000 metri cubi di ghiaia e di sabbia

The gravel quarry near Nuolen on the upper part of the lake still yields some 400.000 cubic metres of sand and gravel per year

Beim Beladen des Schiffes wird der Kies von einem Silo, mit Hilfe von Verladebändern, in das Ledi befördert

Le gravier est amené du silo et chargé sur le chaland à l'aide de rubans transporteurs

Il carico della ghiaia dal silo alla chiatta avviene mediante un impianto di nastri trasportatori

The gravel is loaded into a lighter from a silo by means of conveyors belts

