Die Entstehung der Messen

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Taschenbücher der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau**

Band (Jahr): **- (1930)**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

II. Die Entstehung der Messen.

Über die Entstehung der Zurzacher Messen sind keine grundlegenden Tatsachen neu zum Vorschein gekommen. Man muß also nach wie vor annehmen, daß die Wallfahrten zur heiligen Verena Anlaß zu einem Jahrmarkt gegeben haben, der durch die günstige Lage Zurzachs nahe bei der Kreuzung wichtiger Verkehrsstraßen und an der Vereinigung eines ganzen Netzes von damals viel befahrenen Wasserstraßen zu weitreichender Bedeutung emporwachsen konnte.

Gerade die wichtige Rolle der Wasserstraßen, denen ich für das Aufkommen Zurzachs entscheidende Bedeutung zugesprochen habe, wird nun durch immer neue Nachrichten belegt. Es geht daraus mit aller wünschbaren Deutlichkeit hervor, welch starken Teil des Güterverkehrs in erster Linie, aber auch des Personenverkehrs die Wasserstraßen zu bewältigen hatten. Es geht aber auch daraus hervor, zu welch erheblichem Teil der Verkehr mit den Zurzacher Messen sich zu Schiff vollzog. Eine planmäßige Nachforschung würde zweifellos auch für die vielen kleinen Städte die regelmäßige Beteiligung an der Flußschiffahrt nachweisen können, wie wir sie von den größern Städten bereits kennen; das wäre aber eine Arbeit für sich.

Aufschlußreiche neue Nachrichten haben wir nun einmal für die Schiffahrt auf dem Rhein aufwärts von Zurzach. Hier schob sich als großes Hindernis der Rheinfall bei Schaffhausen ein. Dadurch wurde die Strecke entzwei geschnitten. Dadurch erhielt aber auch Schaffhausen als Endpunkt der obern Strecke oder eigentlich der Bodenseeschiffahrt und als Anfangspunkt der untern Strecke vom Laufen abwärts bis Basel seine wichtige Vermittlerstelle, die ihm zweifellos auch zu seinem Salzstapelrecht verholfen hat. Für das Schaffhauser Wirtschaftsleben

spielte also die Schiffahrt eine wichtige Rolle. Wir sehen die Schaffhauser Schiffleute 1512 auf dem „obern Wasser" einen Zusammenstoß mit Konstanz erleben. Sie versuchten damals nicht nur ihren Anteil am regelmäßigen Verkehr zwischen Konstanz und dem Laufen zu erhalten, sondern auch in Konstanz selbst ein Stück des besonders wichtigen Stoßverkehrs vor den Zurzacher Messen für sich aufzufangen. Dem machten aber die Konstanzer zu Gunsten ihrer eigenen Schiffleute kurzerhand ein Ende (333). Wir haben auch da ein Beispiel für die ständig fortschreitende Monopolisierung der einzelnen schiffbaren Strecken durch die Schifferzünfte der größeren Städte, die mit der Zeit eines der schwersten Hindernisse für die Schiffahrt wurde. Übrigens scheint Konstanz selbst auch nach Zurzach und sogar von Zurzach rheinaufwärts gefahren zu sein, wie ein Fall von 1500 schließen läßt. (313). Für den Anteil Schaffhausens an der Befahrung des „niedern Wassers" haben wir ebenfalls einige neue Aufschlüsse. Da hören wir 1497 davon, daß die Schuhmacher von Schaffhausen regelmäßig ihre Erzeugnisse zu Schiff den Rhein hinunter führten. (306.) Die Aufzeichnungen Hans Stockars, des Jerusalempilgers, zeigen, wie er als Roßhändler alljährlich zweimal die Fahrt zu Schiff auf die Zurzacher Messen machte. Sie zeigen uns auch, daß die Fahrt nicht ungefährlich und ziemlich reich an Zwischenfällen war. Da mußte man einmal die drei Brücken von Rheinau, Eglisau und Kaiserstuhl passieren. Da verursachten Hochwasser, Gewitter usw. Zwischenfälle. (345). Schließlich bekommen wir 1549 einen Einblick in den ganzen Betrieb der Schiffahrt, wie sie durch die Tatsache, daß man ein Schiff meist nur für eine einzige Fahrt abwärts benutzen konnte, eben gestaltet wurde. Wir erfahren, daß die Schaffhauser Schiffleute in Zurzach denen von Bern und

Freiburg ihre Schiffe abkauften, sie durch Koblenzer Schiffer beladen bis zum Laufen führen ließen und sie dann mit eigenen Waren den Rhein hinunter führten (404). Bei dieser Gelegenheit sehen wir auch einen kleinen Ort, Koblenz, an der Rheinschiffahrt beteiligt; dessen Schiffergesellschaft, die Stüdler, ist ja übrigens aus späterer Zeit gut bekannt.[1] Wir wissen, daß die Stüdler vom 17. Jahrhundert weg versuchten, aus ihren Diensten bei der Passierung des dortigen Schiffahrtshindernisses, des kleinen Laufens, ebenfalls ein Monopolrecht zur Befahrung nicht nur des Laufens, sondern des ganzen Rheinlaufes bis zum nächsten großen Hindernis, dem „großen Laufen" bei Laufenburg, zu machen. Überall also das gleiche Bild!

Auf der Aare hatte die Schiffahrt keine derartigen Hindernisse zu überwinden. Auch wurde sie an der Mündung in den Rhein nicht durch eine große Stadt abgeriegelt. Die erste größere Stadt mit einer ansehnlichen Schifferzunft war hier Solothurn, über dessen Schiffahrt wir vor kurzem durch eine größere Arbeit nähern Aufschluß erhalten haben.[2] Danach stammt die erste Ordnung der Schifferzunft dort aus dem Jahre 1408, legt aber Gebräuche fest, die über 50 Jahre alt sein sollen, also über die Mitte des 14. Jahrhunderts zurückgehen. Vom 15. Jahrhundert weg legen dann eine Fülle von Nachrichten und besonders immer neue Ratsverordnungen Zeugnis für die Bedeutung der Solothurner Schiffahrt ab. Diese erstreckte sich nicht nur abwärts bis Basel, wie ich schon früher nachgewiesen habe, sondern sie ging auch aufwärts

---

[1] F. Siegfried: Die Schiffergenossenschaft der „Stüdler" in Koblenz Argovia 33/179 ff.

[2] G. Appenzeller: Geschichte der schweizerischen Binnenschiffahrt im Gebiet der Juraseen und Aare. Solothurn 1922.

auf Aare und Zihl bis in den Bieler und Neuenburger See; das zeigt auch die Ordnung von 1408. Dort war Iferten (Yverdon) der Anschlußpunkt an die große Straße nach Westen, nach Genf und ins französische Rhonetal. Außerdem waren dort oben auch die Weine vom Bieler- und Neuenburgersee und von der Ryf im Waadtland zu holen. Das verlieh dieser Schiffahrt aufwärts Bedeutung. Daß Solothurn nicht wie andere größere Städte zu einem Monopol für eine bestimmte Strecke der Aareschiffahrt gelangte, daran war wohl die überragende Stellung Berns schuld, dem man den Fluß nicht sperren konnte. So mußten sich die Solothurner Schiffleute damit begnügen, von allen von oben herunter kommenden Schiffen als Abgabe den gleichen Ladelohn zu verlangen, den man in Solothurn für die betreffenden Waren beim Verladen in die Schiffe hätte bezahlen müssen; dieser Brauch bestand 1408 schon seit langem. Die Stadt war also nicht kräftig genug, um ein Monopol durchzudrücken, und begnügte sich notgedrungen mit einem kleinen Durchfuhrzoll!

Die größte Stadt im Aaregebiet und wohl auch die mit der wichtigsten Schiffleutezunft war Bern. Auch hier sehen wir, wie sich von 1535 weg die Obrigkeit lebhaft um die Zurzachschiffe bekümmerte (384). Der Ausnahmefall einer Schützenfahrt nach Straßburg im Jahre 1565 aber kann uns zeigen, wie weite Fahrten man auch damals noch unternahm.[3] Aus Freiburg i. Ue., das die doch recht kleine Saane zur Verbindung mit dem weiten Netz der schiffbaren Flüsse benutzte, haben wir aus den Jahren 1475 bis 90 Nachrichten, die zeigen, daß die Abfahrenden regelmäßig ein Opfer für den Turmbau des Münsters brachten. Ratsverfügungen, die sich mit der Schiffahrt

[3] Archiv Bern V/635.

nach Zurzach beschäftigen, haben wir, aus den Jahren 1497, 1506 und 1522. Ausgaben an die Schiffbauer verzeichnen die Stadtrechnungen von 1528 und 29.[4] Alles Zeichen dafür, daß die Schiffahrt nicht bedeutungslos war.

Neben diesen großen Städten des Aaregebiets waren aber selbstverständlich auch die kleinern und kleinen an der Schiffahrt beteiligt. Dafür stehen mir jetzt wieder verschiedene Belege zur Verfügung. Ein Aarauer Schiffmann führte 1443 den Bernern Wein.[5] Olten hatte in späterer Zeit eine ansehnliche Zahl Schiffe; auch im Mittelalter hat es sicher Anteil an der Aareschiffahrt gehabt.[6] Aarburger Schiffer sind im 15. Jahrhundert bei Rheinfelden verunglückt, sind also bis Basel gefahren (123). Nidauer Schiffleute führten 1490 Salpeter von Neuenburg nach Solothurn.[7] Bieler Bürger verkauften 1452 ihr Schiff in Klingnau, offenbar auf der Zurzacher Fahrt (264). In Iferten schließlich gab es eine ganze Anzahl Schiffer, die nicht nur see- und zihlabwärts fuhren, sondern auch die Zihl aufwärts nach Orbe schon zu Beginn des 15. Jahrhunderts.[8] Nimmt man dazu die früher im ersten Teile bereits erwähnten Schiffleute von Neuenstadt und Neuenburg, so sieht man, daß der Anteil der kleinen Städte recht lebhaft gewesen ist.

Von den Reußstädten ist mir nur eine weitere Nachricht von Luzern bekannt geworden, nach der man annehmen muß, daß 1531 Waren auch reußaufwärts geschafft wurden (268). Über die Zürcher Schiffahrt hat man schon

---

[4] 287, 305, 325, 347, 357.

[5] Merz: Geschichte der Stadt Aarau 211.

[6] Appenzeller 26 ff.

[7] St. A. Solothurn, Seckelmeisterrechnung 1490/153.

[8] Appenzeller 18 ff.

bisher gut Bescheid gewußt. 1511 muß ein Zürcher Schiff nach Zurzach selbst gefahren sein; gleichzeitig wird auch die Anwesenheit von Badener Schiffleuten erwähnt, womit auch der Anteil dieser kleinen Stadt an der Flußschiffahrt nachgewiesen ist (327).

Man sieht, daß die Menge neuer Belege für die mittelalterliche Schiffahrt auf den schweizerischen Flüssen die Bedeutung dieses Verkehrsnetzes unterstreicht und immer wieder auf den Vorteil hinweist, den die Zurzacher Messen aus diesem Zustand ziehen mußten.

Es ist nun klar, daß die Gunst der Lage am Schnittpunkt des Wasserstraßennetzes sich für Zurzach schon lange vor dem 15. Jahrhundert fühlbar machen mußte. Diese Tatsache und ebenso die Schlüsse, die man aus der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung in Oberdeutschland im Mittelalter ziehen muß, weisen darauf hin, daß die Zurzacher Messen spätestens zu Anfang des 14. Jahrhunderts eine gewisse Bedeutung erlangt haben müssen. Um so merkwürdiger ist es da, daß auch jetzt über die Frühzeit der Messen keine einzige sichere Nachricht sich gefunden hat. Wohl weist die jetzt vorhandene früheste Nachricht aus dem Jahre 1391 darauf hin, daß die Märkte damals schon viel Volk anzogen; sonst wären doch nicht Landleute vom Zürichsee da erschienen (231). Wenn 1398 der Ritter Hartmann von Rümlang, österreichischer Vogt von Bülach, am ersten Meßtag von Zurzach aus einen Brief nach Straßburg schickte, so weist das offenbar auf den Besuch der Messen durch den Adel der Umgegend und auf die Möglichkeit bequemer Briefbeförderung nach Straßburg hin, wahrscheinlich doch durch anwesende Straßburger Bürger (232). 1400 sehen wir schon einen Lausanner von Zurzach zurückkommen (233). 1401 waren verschiedene Zürcher Krämerinnen dort auf dem Markt

(234). Das alles beweist einen regen Verkehr am Ende des 14. Jahrhunderts. Aber für die frühere Zeit bis zu der ganz einsam dastehenden Nachricht von 1363 (1) ist nichts zu finden und noch weniger für die vorangehenden Jahrzehnte.

Da ist man denn froh, wenigstens mittelbare Zeugnisse zu erhalten, wie sie die wenigen Tatsachen bieten, die wir über die wirtschaftliche Lage im Orte selbst haben. Die erste Nachricht über die Gemeinde Zurzach, nicht das Stift natürlich, stammt aus dem Jahre 1308 und ist gleich aufschlußreich genug. Da erscheinen der Weibel Konrad des Dorfes und drei andere „Bürger" (cives) des „Zurzach genannten Gaues" im Namen der ganzen Gemeinschaft der Zurzacher Dorfbewohner. Wir sehen hier schon die spätere Dorfverfassung mit einem Weibel und den Richtern an der Spitze. Unter diesen wird einer als Schmid bezeichnet.[9] Ein anderer Schmid wird 1330 erwähnt, ein Müller 1355.[10] 1364 werden dann die Bewohner „oppidani" also wieder Bürger, genannt und es werden namentlich aufgeführt ein Schuster und ein Kaufmann (institor).[11] Alle diese Nachrichten, über die weiter unten noch eingehender gesprochen werden soll, scheinen mir darauf hinzudeuten, daß Zurzach schon in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts den reinen Dorfcharakter verloren hatte und ein entwickelteres Wirtschaftsleben besaß. Veranlassung dazu bot natürlich in erster Linie das Stift. Immerhin ist es aber erlaubt, darauf hinzuweisen, daß solche Zustände auch ganz gut zu größern Märkten schon in dieser Zeit passen. Damit müssen wir uns einstweilen begnügen und hoffen, daß die Zukunft noch eine sicherere Aufklärung bringen wird.

---

[9] St. A. Aarau, Stift Zurzach, Urk. 22.

[10] Desgl. 39 und 51. [11] Desgl. 124.