Zeitschrift: Taschenbücher der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau
Herausgeber: Historische Gesellschaft des Kantons Aargau
Band: - (1923)

Artikel: Die Zurzacher Messen im Mittelalter
Autor: Amman, Hektor
Kapitel: III.: Die Entstehung der Messen
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-111255

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

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

III. Die Entstehung der Messen

Heute ist Zurzach ein abgelegener, unbedeutender Flecken von noch nicht 2000 Einwohnern. Wer nach umständlicher Reise durch die meist so stillen Gassen wandert oder von der Höhe des Achenberges auf den freundlichen Ort hinuntersieht, der wird sich unwillkürlich fragen, wieso gerade Zurzach einmal zu einem Meßplatz werden konnte? Die Voraussetzung dafür waren gänzlich andere Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse.

Das 14. und 15. und teilweise auch das 16. Jahrhundert umfaßten die Blütezeit des deutschen Städtewesens und der deutschen Wirtschaftsmacht des Mittelalters. Deutschland wurde nach und nach wirtschaftlich unabhängig, den früher entwickelten südlichen und westlichen Ländern ebenbürtig, ja vielfach überlegen. In den seit dem 13. Jahrhundert an Zahl und Größe rasch wachsenden Städten lieferte das Gewerbe mehr und mehr hochwertige, auch für das Ausland begehrenswerte und wirklich in Menge zur Ausfuhr gelangende Waren. Der Bergbau auf Eisen, Kupfer, Silber usw. erlebte einen mächtigen Aufschwung; Deutschland gewann auf diesem Gebiete für lange Zeit die unbedingte Führung. Die Entwicklung des Gewerbes, die Zunahme der Bevölkerung und die mit dem wachsenden Wohlstande vermehrte Nachfrage nach feinen und wertvollen Waren förderte auch den Handel ungemein. Der deutsche Kaufmann verdrängte die Fremden, z. B. Italiener, aus dem Lande und drang selbst auf allen Seiten über die Grenzen hinaus. Er riß nicht nur den gesamten Warenaustausch mit den Nachbarländern an sich, sondern übernahm, durch die Lage Deutschlands begünstigt, überhaupt die Vermittlung der Waren zwischen Nord- und

Süd-, West- und Osteuropa. Allmählich erreichte er, auf dem Bergbau auf Edelmetalle fußend, auch im Geldgeschäft die erste Stelle. Diese Entwicklung ging so weit, daß der deutsche Handel ganz Nord- und Osteuropa unbedingt beherrschte und sich auch in Süd- und Westeuropa einen hervorragenden Platz errang. Kurz, Deutschland befand sich in glänzender wirtschaftlicher Blüte, die ihren Ausdruck denn auch in dem mächtigen Aufschwung von Kunst und Wissenschaft in den Städten fand.

Was hier von Deutschland im allgemeinen gesagt worden ist, gilt im besonderen auch von dem oberdeutschen Wirtschaftskreis, der von dem hansischen im Norden scharf geschieden war. Zu ihm gehörte alles Land zwischen den deutschen Mittelgebirgen und den Alpen, d. h. ebensogut Österreich und Böhmen, wie die gesamte deutsche Schweiz. Hier gab es in Tirol und Böhmen, sowie in Ungarn besonders reiche Bergwerksgebiete. Hier lieferte die Metallindustrie, z. B. Nürnbergs, weltbekannte Kleinwaren aller Art und Waffen. Hier wurden für die Ausfuhr alle möglichen Stoffe verfertigt: z. B. Wolltuche im Elsaß und in Freiburg i. Ü., Leinwand im Bodenseegebiet, besonders in Konstanz, Ravensburg und St. Gallen, Barchente in Ulm und Memmingen. Auch der Elsässer- und Rheinwein wurde weithin ausgeführt. Der oberdeutsche Kaufmann suchte das ganze damalige Europa auf. Er kam zahlreich in die ein eigentliches Textilindustriegebiet und einen Mittelpunkt des nordischen Handels bildenden Niederlande; hie und da wagte er sich auch über den Kanal nach England. Flandrische Wolltuche, holländische Leinwand, englische Wolle wurden hier erworben. In das ganze Küstengebiet der Nord- und Ostsee bis nach Kopenhagen und selbst bis in das ferne Livland gelangten unternehmende oberdeutsche Kaufleute; hier wurden Meerfische, besonders Heringe aus Schonen, geholt, dann die von den

Hansen herbeigebrachten Erzeugnisse des Ostens: Wachs und Pelzwerk. Diese Dinge erwarben die Oberdeutschen aber auch selbst in Polen, wo sie zahlreich erschienen. Ja sie drangen über Krakau und Lemberg bis ans Schwarze Meer und über das Meer bis nach Konstantinopel vor. Über Ungarn und Siebenbürgen erreichten sie den Balkan. Dieser ganze Osthandel lieferte meist Rohstoffe und setzte oberdeutsche und süd- und westeuropäische Erzeugnisse ab. Ein bevorzugtes Handelsgebiet der Oberdeutschen war dann Italien, Südfrankreich und Spanien. In diesen Ländern älterer Kultur verfertigte das Gewerbe immer noch Waren von unerreichter Güte: Seide, Sammet, feine Metallwaren, Farbstoffe usw. Hier holte man auch die Südfrüchte und die begehrten Erzeugnisse des Orients, besonders Gewürze. Andererseits war in diesen reichen Ländern überall Absatz für das, was die Oberdeutschen selbst besonders gut verfertigten. So vermittelte der oberdeutsche Kaufmann die Waren von ganz Europa. Er brachte selbst spanische Erzeugnisse nach Polen, italienische nach England und umgekehrt. Die Träger dieses ausgedehnten Handels waren die Reichsstädte, an der Spitze Nürnberg, Augsburg, Ulm, dann Nördlingen, Ravensburg, Biberach, Memmingen, Isny, Kempten, Lindau, Konstanz, nur teilweise Straßburg, Frankfurt, Freiburg i. Br., vereinzelt schließlich auch andere Orte. Aus der Schweiz beteiligten sich lebhaft St. Gallen, Basel, Freiburg und Bern, hie und da auch die meisten andern ansehnlichen Städte.

Diese glänzende Wirtschaftslage Oberdeutschlands im 14. und 15. Jahrhundert war die erste und grundlegende Voraussetzung für die Entstehung eines neuen, ansehnlichen Austauschplatzes auf oberdeutschem Gebiet.

Die zweite Voraussetzung bildete die allgemeine Neigung, ja das Bedürfnis nach solchen von weit und breit her besuchten Austauschplätzen, nach Messen. Die Erklärung für

diese Erscheinung bieten die damaligen Zustände des Handels. Die Verkehrsmittel waren ja außerordentlich schlecht. Die Straßen befanden sich im elendesten Zustand. So konnten die Warentransporte auf Saumtieren oder den großen, schweren Frachtwagen nur langsam vorwärts kommen. Überall traf der Reisende auf Zollstellen oder auf neue Landesgrenzen, wo man wieder Geleitsgeld verlangte. Schließlich war der Kaufmann auch keinen Augenblick vor einem Überfall sicher, der ihn nicht nur seine gesamte mitgeführte Habe, sondern oft auch lange Gefangenschaft und ein hohes Lösegeld, wenn nicht gar sein Leben kostete. So war das Reisen nicht nur zeitraubend, kostspielig und gefährlich, sondern jede größere Reise bedeutete ein Wagnis auf Leben und Tod. Deshalb versuchte man die Reisen, die den Warenpreis zudem so außerordentlich verteuerten, so viel als möglich abzukürzen. Daraufhin drängte auch noch eine andere Erscheinung: Am Handel waren nicht nur die eigentlichen Kaufleute beteiligt, sondern die Handwerker im weitesten Umfange. Diese kauften selbst die von auswärts benötigten Rohstoffe ein und verkauften ihre Erzeugnisse ebenso selbst nach auswärts. Für die Handelsreisen konnten sie aber begreiflicherweise nicht allzuviel Zeit verwenden. So war man froh, daß an günstig gelegenen Orten Märkte entstanden, wo man die Kaufleute und Handwerker aus weitem Umkreise regelmäßig treffen und alle seine Geschäfte auf einmal abwickeln konnte.

Die Märkte oder Messen gewährten jedermann volle Sicherheit, meist auch für die Hin- und Rückreise. Ferner boten sie den unschätzbaren Vorteil eines völlig unbehinderten Handels für alle Fremden. Sonst war in den meisten Städten das Geschäft ortsfremder Kaufleute sehr beschränkt; der Kleinverkauf war ihnen untersagt, gewöhnlich auch der Verkauf an andere Fremde. Ferner dienten die Messen dazu, untereinander abzurechnen, Zahlungen zu erfüllen oder ein-

zutreiben, kurz die Geldgeschäfte zu erledigen. Sie wurden so mehr und mehr zu Zahlterminen und überhaupt zu Mittelpunkten des Geldgeschäfts. Das alles macht es begreiflich, daß die Messen sich eines außerordentlich großen Zuspruches erfreuten und im Wirtschaftsleben jener Zeit eine sehr große Rolle spielten.

Im 13. Jahrhundert beherrschten die Messen der Champagne den Handel ganz Europas. Auch oberdeutsche Kaufleute zogen offenbar in ansehnlicher Zahl in die vier Städte der Champagne, wo abwechselnd fast das ganze Jahr Messen stattfanden. Im 14. Jahrhundert gingen diese zentral gelegenen Messen zu Grunde und an ihre Stelle traten eine Reihe von Meßplätzen in den verschiedenen Ländern. Im Norden kamen nacheinander Brügge, dann Antwerpen empor; beide waren auch für Oberdeutschland von Bedeutung. Näher gelegen und wichtiger waren jedoch im Süden die Messen von Genf, die sich seit dem Anfang des 14. Jahrhunderts zu einem westeuropäischen Austauschplatz entwickelten.[1] Deutsche, Italiener, Spanier, Franzosen und Niederländer trafen sich hier auf den vier je 10—14 Tage dauernden Messen nach Neujahr, nach Ostern, im August und November. Fast alle oberdeutschen Städte bis nach München und Nürnberg im Osten, nach Frankfurt im Norden schickten ihre Kaufleute in die am Rande des oberdeutschen Wirtschaftsgebietes gelegene Stadt. Mehr als ein Jahrhundert lang besaß Genf für das oberdeutsche Wirtschaftsleben große, für die Städte des schweizerischen Mittellandes ausschlaggebende Bedeutung. Seit etwa 1470 traten dann an die Stelle der Messen von Genf die von Ludwig XI. geschaffenen Lyoner Messen. Sie erwürgten nach und nach mit der mächtigen Hülfe des einheitlichen Großstaates Frank-

[1] Borel: Les foires de Genève au 15. siècle. Genf 1892.

reich die Genfer Märkte. Der Welthandel spielte sich jetzt hier ab. Lyon gewann aber infolge der größeren Entfernung und der sich nun rasch ändernden Wirtschaftsverhältnisse nie diese allgemeine Bedeutung für Oberdeutschland, wie sie Genf besessen hatte. Immerhin gehörte etwa seit 1470 der Besuch Lyons zu den Aufgaben fast jedes größeren oberdeutschen Kaufhauses.

Im eigentlichen oberdeutschen Wirtschaftsgebiet gewannen die beiden 14 Tage bis 3 Wochen dauernden Messen von Frankfurt am Main seit dem Anfang des 14. Jahrhunderts das größte Ansehen.[1] Hier vereinigten sich im Frühjahr und Herbst wirklich die Vertreter aller, auch der kleineren oberdeutschen Städte; dazu kamen zahlreiche Niederländer und Hansen; außerdeutsche Kaufleute aber erschienen nur selten. Das Einzugsgebiet der Frankfurter Messen reichte nordwärts bis an die Nord- und Ostsee, nach Osten bis Posen, Krakau und Ofen, nach Süden bis zu den Alpen, nach Westen aber nur bis Genf, Bisanz (Besançon), Spinal (Epinal) und Metz. Die Waren West- und Südeuropas und des fernen Nordens und Ostens fehlten natürlich trotzdem nicht, die brachten die ober- und niederdeutschen Kaufleute in jeder gewünschten Menge. Daneben waren die Frankfurter Messen der oberdeutsche Platz zur Regelung der Geldgeschäfte. So war jeder größere Kaufmann gezwungen, die dortigen Messen zu besuchen. Unsere Schweizerstädte, und zwar auch die kleinen wie Aarau, Brugg, Zofingen und Dießenhofen, schickten ihre Leute massenhaft nach Frankfurt. Allgemein wurde zu dieser Fahrt der Rhein mit seinen verschiedenen schweizerischen Nebenflüssen benutzt.

Neben der westeuropäischen Messe von Genf, der deutsch-niederländischen von Frankfurt kam dann später als ost-

[1] Dietz, Frankfurter Handelsgeschichte, Bd. I. Frankfurt 1910.

europäische die von Leipzig auf. Seit der Mitte des 15. Jahrhunderts errangen seine drei Märkte um Neujahr, Ostern und Michaelis größere Geltung. Sie wurden auch von Oberdeutschland aus stark besucht; in der Schweiz habe ich sie in Basel zuerst 1475 im Zusammenhang mit dem Buchhandel genannt gefunden.[1] Auch die St. Galler verkehrten dort. Sonst haben aber die Leipziger Messen trotz ihrer Größe für Oberdeutschland nicht die gleiche Bedeutung erlangt wie die beiden vorher genannten.

Neben diesen großen Messen entstanden noch eine ganze Reihe von kleineren. Fast jede bedeutende Stadt versuchte es, einen Anteil am Meßverkehr zu erwerben. Von Basel, Straßburg, Nürnberg wissen wir das u. a. Von all diesen Gründungen sind aber nur wenige zu einer weiterreichenden Bedeutung gekommen. Unter ihnen ist in erster Linie Nördlingen zu nennen.[2] Die dortige, 14 Tage währende Pfingstmesse gewann ebenfalls seit dem 14. Jahrhundert in ganz Oberdeutschland Ansehen. Sie wurde auch von Niederländern und vereinzelten Italienern besucht. Besonders stark war natürlich aber der Zustrom aus dem östlichen Deutschland und den anstoßenden halbdeutschen Grenzgebieten. Die Schweizer zogen ebenfalls dorthin, wenn auch jedenfalls nicht in allzu großer Zahl; von Genf, Freiburg, Bern, St. Gallen und Basel ist mir das z. B. bekannt geworden. Das Einzugsgebiet war also bei Nördlingen kleiner als bei Frankfurt, die Messe überhaupt weniger bedeutend.

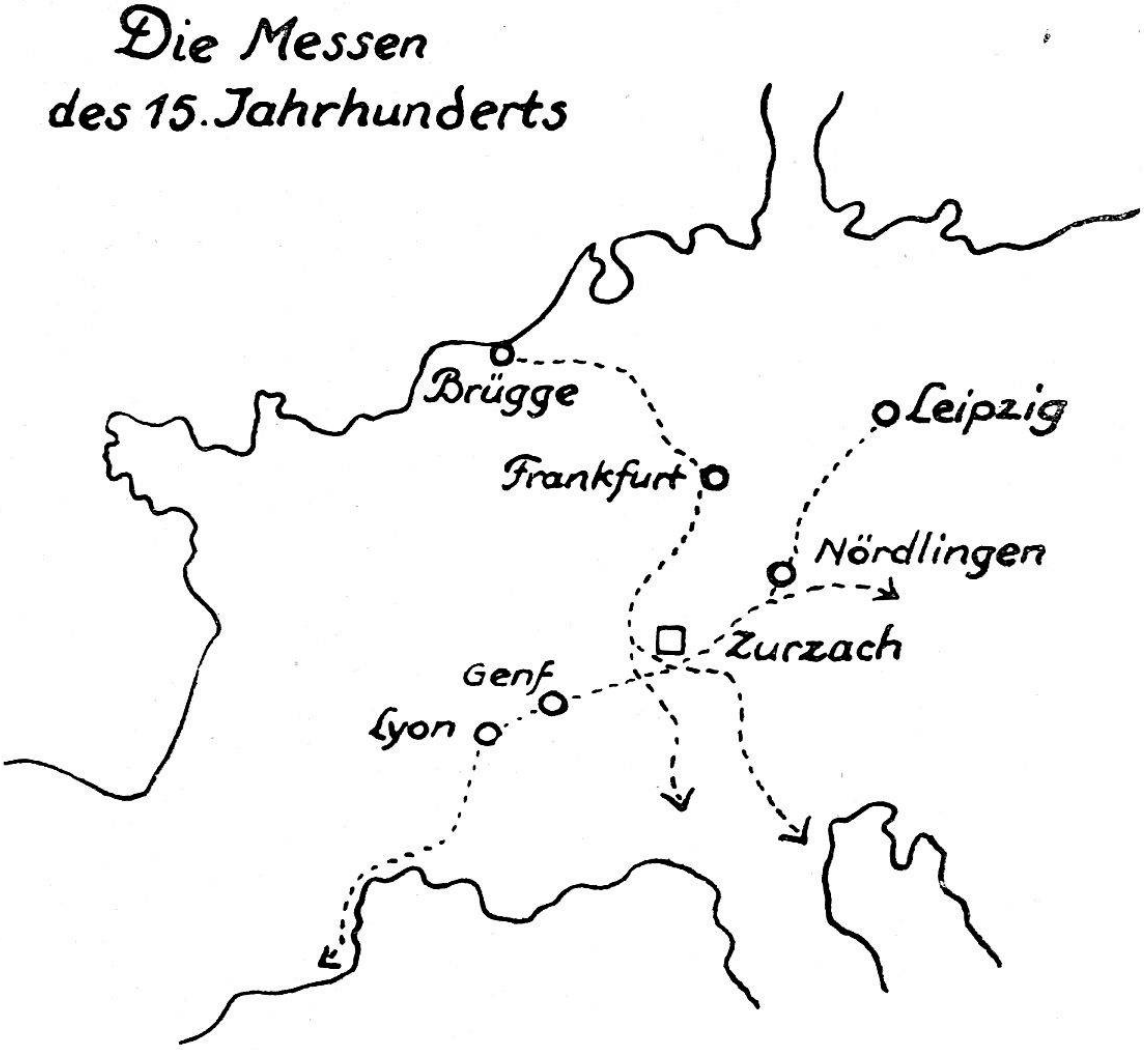
Wenn man auf dem Textkärtchen die Anordnung dieser für das oberdeutsche Wirtschaftsleben in Betracht fallenden Messen überblickt, so fällt einem sofort auf, daß in der Südwestecke, im Oberrheingebiet, wohl noch Raum für einen

---

[1] St. A. Basel, Gerichtsarchiv C 12/165.

[2] Schulte: Geschichte der Großen Ravensburger Handelsgesellschaft. Stuttgart 1923. Bd. I/466.

weitern Meßplatz vorhanden war. Hier bestand eine ziemlich große Lücke gerade in einem durch die Zahl seiner Städte und die dort blühenden Industrien wirtschaftlich wichtigen Gebiet.



So waren also alle Voraussetzungen für die Entstehung eines neuen Messeplatzes im südwestlichen Oberdeutschland gegeben. Über die Wahl des Ortes war aber damit selbstverständlich noch nichts entschieden. Für die waren andere Tatsachen ausschlaggebend.

Da fällt einmal in Betracht der Verlauf von wichtigen Handelsstraßen.[1] Gerade in unserer Gegend kreuzten sich

[1] Vergl. dazu die Karte am Schlusse und die beiden Textkärtchen.

zwei der in jener Zeit begangensten Straßen Oberdeutschlands. Die eine kam von den Niederlanden und Norddeutschland den Rhein aufwärts bis Basel, führte dann über den Hauenstein, über Olten, Luzern und den Gotthard nach Oberitalien (Mailand, Genua, Florenz usw.). Von ihr zweigte in Basel eine Seitenstraße ab, die über den Bözberg nach Brugg und dann das Limmattal, dem Zürcher- und Walensee entlang führte und schließlich entweder über die Bündner Pässe oder den Arlberg und den Brenner ebenfalls Oberitalien erreichte. Das war die Venediger Straße. Auf diese Nord-Südstraße traf im Aaretal die wichtigste Ost-West-Verbindungslinie: Die aus Polen und Schlesien, aus Mähren und Böhmen, aus dem Donaugebiet nach Westen führenden Straßen vereinigten sich in Schwaben und die Fortsetzungen mündeten schließlich alle am Bodensee. Von da aus standen verschiedene Wege offen. Man konnte von Lindau, Buchhorn usw. über den See setzen und dann auf mehreren Straßen Zürich erreichen. Von dort ging es über Baden, Mellingen, Lenzburg nach Aarau. Man konnte aber auch den See westlich umgehen und über Schaffhausen und Kaiserstuhl die erstere Straße in Baden erreichen oder auch von Kaiserstuhl über Zurzach, Stilli und Brugg die große Straße in Aarau wieder erreichen. Das war aber doch der seltener begangene Weg. Von Aarau aus ging es dann nach Olten und nun entweder dem Jura entlang über Solothurn, Aarberg, Murten, Peterlingen nach Lausanne oder über Bern und Freiburg ebendahin. Die Straße führte dann weiter nach Genf, Lyon, Südfrankreich und Spanien.

Diese Kreuzung wichtiger Straßen in unserer Gegend begünstigte selbstverständlich das Aufblühen eines Meßverkehrs. Zu Gunsten gerade Zurzachs aber brauchte das noch durchaus nicht zu dienen. Aus der Darstellung hat sich ja ergeben, daß nur eine Straße mit einer Zweigstrecke Zurzach berührte,

während die andern teilweise ziemlich weit vorbeiführten. Zurzach war kein Knotenpunkt der großen Handelsstraßen, aber es lag immerhin nahe genug an ihnen. Das konnte genügen. Auch Genf lag nicht an dem Treffpunkt der Weststraße mit derjenigen aus Italien über den St. Bernhard und den Jurapaß von Jougne nach Burgund, sondern mehrere Stunden davon weg. Und ähnlich stand es bei Frankfurt, das ja auch nicht an der Mündung des Mains in den Rhein liegt, sondern etwas oberhalb.

Die entscheidende Tatsache, die gerade Zurzach zum Meßplatze werden ließ, haben wir dagegen in den Verhältnissen der Wasserstraßen zu suchen. Bekanntlich hat im ganzen Mittelalter infolge des schlechten Zustandes der Straßen die Flußschiffahrt eine sehr große Rolle gespielt. Auch ganz kleine Flüsse wurden befahren, bei denen uns das heute fast unmöglich erscheint. Auf allen größeren Flüssen fand ein ziemlich regelmäßiger Verkehr statt. Ein großer Teil des Warentransportes, besonders schwerer Massengüter, vollzog sich auf dem Wasserweg. Manche Stadt verdankte ihren wirtschaftlichen Aufschwung der Lage an einem gut schiffbaren Fluß. Es ist z. B. zweifellos, daß Frankfurt die rasche Entwicklung der Messen u. a. auch seiner Lage an dem damals samt seinen Nebenflüssen emsig befahrenen Main und nahe an der großen Wasserstraße des Rheins zu verdanken hat.

Sehen wir uns nun die Lage Zurzachs daraufhin an.[1] Es liegt selbst am Rhein, der abwärts, trotz einiger Hindernisse wie der Laufen zu Laufenburg, bis zur Mündung befahren werden konnte. Auch oberhalb Zurzachs war er von dem Austritt aus dem Bodensee an schiffbar, mit der einzigen Unterbrechung am Rheinfall. Und daran schließt sich dann das große Becken des Bodensees! Kaum eine Stunde unter-

[1] Siehe dazu die Karte im Anhang, auf der sämtliche im Mittelalter befahrene Flußläufe unserer Gegend angegeben sind.

halb Zurzachs aber nimmt der Rhein die Aare auf, die damals in ihrer ganzen Länge bis zum Brienzersee hinauf von den Schiffern benutzt wurde. Schiffbar waren aber auch verschiedene Nebenflüsse der Aare. Der oberste davon war die Saane, die bis Freiburg befahren wurde; wenn man sie heute sieht, würde man das freilich nicht glauben. Etwas unterhalb mündete — vor der Juragewässerkorrektion und der Umleitung der Aare — die Zihl, die die Verbindung mit dem Bieler- und Neuenburgersee herstellte, sodaß hier eine lange schiffbare Strecke bestand. Auch mit dem Murtnersee bestand wie heute eine Verbindung. Größer als diese Zuflüsse sind die Reuß und die Limmat, die nur einige Stunden vor der Mündung der Aare in den Rhein sich mit dieser vereinigen. Die Reuß war bis zum Vierwaldstättersee schiffbar und fand dann eine Fortsetzung in diesem vielverzweigten und stark befahrenen Becken. Ob die Verbindung mit dem Zugersee, die Lorze, je benützt wurde, vermag ich nicht zu sagen. Die Limmat wurde ebenfalls auf der ganzen Strecke von Zürich bis zur Mündung in die Aare befahren und von Zürich aufwärts war Verbindung durch die Linth mit dem Wallensee, sodaß auch hier eine sehr lange schiffbare Strecke vorhanden war. So war die Gegend der Aaremündung und also auch Zurzach mit fast allen Teilen der Schweiz, mit Schwaben, dem Elsaß usw. durch ein wahres Netz von Wasserstraßen verbunden.

Über die Benutzung dieser Wasserstraßen haben wir zahlreiche und frühe Nachrichten.[1] Schon um 1100 und 1200 begegnen uns Zürcher, Basler und Konstanzer in den Zoll-

[1] Einzeluntersuchungen fehlen noch für eine Reihe von Flüssen bezw. Städten. Vgl. Straub: Die Oberrheinschiffahrt im Mittelalter. Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees 41. — Vollenweider: Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstraße Wallenstadt-Zürich-Basel. Zürich 1912. — Howald: Die Gesellschaft zu Schiffleuten. Berner Taschenbuch 1874.

tarifen von Koblenz, also am Mittelrhein unten. Noch im 14. Jahrhundert fuhren die Luzerner oft bis Straßburg, Mainz, ja Köln! Damals war der Rhein noch frei für alle. Ende des 14. und Anfangs des 15. Jahrhunderts aber beanspruchten einzelne Städte das ausschließliche Recht der Schiffahrt auf bestimmten Flußstrecken und setzten das auch durch. Im 15. Jahrhundert zerfiel so der Rhein vom Bodensee weg in eine ganze Reihe von Abschnitten, auf denen die Schifferzünfte einzelner Städte allein ihr Handwerk treiben durften. Auf dem Bodensee fuhren selbstverständlich die Schiffe aller Uferorte und zwar war dieser Verkehr sehr umfangreich. Von Konstanz bis Schaffhausen war dagegen der Transport von Gütern und Personen in den Händen der Konstanzer Schifferzunft und teilweise der Schaffhauser. Weiter abwärts bis Basel, ausnahmsweise auch bis Breisach und Straßburg, fuhren die Schaffhauser. 1441 werden sie z. B. in Laufenburg erwähnt.[1] Schiffleute aus Schaffhausen werden in Basel 1431 und 1434 genannt.[2] In Basel war überhaupt im allgemeinen der Endpunkt für alle sogenannten „oberländischen" Schiffer. Sie verkauften dort ihre Schiffe an die Basler, die nun den fernern Transport bis Breisach und Straßburg besorgten. Dort war wieder eine Grenze; weiter hinunter fuhren die Straßburger. Neben diesen großen Städten nahmen noch eine Reihe von kleineren Städtchen und selbst Dörfern an der Schiffahrt teil, wie z. B. Waldshut, Murg, Säckingen, Breisach. Eine besondere Stellung hatten die Laufenburger, die alle Schiffe durch den schwierigen und gefährlichen Engpaß des Laufen zu bringen hatten. Sie fuhren selbst bis Basel und ab und zu bis Straßburg.[3]

---

[1] Aargauische Stadtrechte VI/104.

[2] St. A. Basel, Gerichtsarchiv A 18 u. 19/126 und 301 b.

[3] 25, 26, 32, 40, 49. Vgl. Aargauische Stadtrechte Bd. VI.

Ebenfalls bis Basel befuhren den Rhein gewöhnlich die Schiffleute der Aare und ihrer Nebenflüsse. Von vielen kleinen Städten an der Aare wie Klingnau, Brugg, Aarau, Olten usw. ist mir darüber nichts bekannt geworden; sie haben aber wenigstens zeitweise an der Schiffahrt teilgenommen. Zwei Aarburger Schiffleute sind in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts in der Aare verunglückt (123). Eine Reihe von Schiffleuten hatte Solothurn, das wohl auch regelmäßig bis Basel fuhr.[1] Von den kleinen Städten Wangen, Aarwangen, Büren, Aarberg, Thun und Unterseen fehlen Nachrichten, wie weit sie Schiffahrt getrieben haben; daß sie beteiligt waren, steht fest. Am stärksten war die Areschiffahrt in Bern;[2] die Schifferzunft zählte bis zu 30 Mitgliedern. Die Berner fuhren ebenfalls bis Basel; 1423 machten z. B. 3 Berner Schiffleute Aussagen vor dem Basler Gericht.[3] Vielfache Beziehungen hatten die Berner mit den Schiffern von Freiburg i. Ü., die die Saane, die Aare und den Rhein bis Basel, ausnahmsweise bis Straßburg hinunterfuhren.[4] Die zahlreichen erhaltenen Nachrichten lassen klar erkennen, daß die Schiffleute Freiburgs ihre Fahrten ganz regelmäßig und in großem Umfange betrieben, sodaß die Stadt selbst darüber Vorschriften erließ. Von dem andern schiffbaren Nebenfluß der obern Aare, der Zihl, haben wir lange nicht so gute Nachrichten. Immerhin wissen wir, daß im 15. Jahrhundert ein Schiffer aus Neuenstadt in Solothurn einen Unfall erlitten hat (123). Und wir wissen ferner, daß 1481 der St. Galler Bürgermeister Ludwig Vogelweider,

---

[1] 123, 161, 194, 212.

[2] Howald. — Aarg. Stadtrechte VI/104. — Ammann: Freiburg und Bern, S. 75. — 28, 122—128.

[3] St. A. Basel, Gerichtsarchiv A 16/229 b.

[4] Ammann: Freiburg und Bern, S. 21. — 28, 34, 35, 61, 65, 69, 173, 197, 216. — Aarg. Stadtrechte VI/104.

das Haupt einer großen Handelsgesellschaft, Waren aus Burgund nach Neuenburg bringen ließ und von dort durch welsche Schiffer aus Hauterive am Neuenburgersee zu Schiff weiterführen ließ, um sie schließlich auf die Nördlinger Messe zu schicken; dabei erlitt das Gut in Solothurn Schaden.[1] Jedenfalls haben nicht nur Neuenburger und Neuenstädter diesen guten Schiffahrtsweg benutzt, sondern auch Bieler und andere.

Auf der Reuß fuhren in erster Linie die Schiffer der Luzerner. Während sie, wie erwähnt, noch im 14. Jahrhundert bis Köln hinunter kamen, hielten sie später in Basel an. Dort werden sie öfter genannt,[2] ebenso in Laufenburg.[3] Sie beförderten in ihren Schiffen manchmal sehr viele Personen (10). Neben den Luzernern werden jedenfalls auch andere die Reuß benutzt haben, z. B. die Bremgartner und Mellinger. Die Limmat wurde von der Zürcher Niederwasser-Schiffergesellschaft befahren, die regelmäßige Fahrten bis zur Mündung in die Aare und den Rhein, weiter bis Basel ausführte.[4] In Basel werden Zürcher Schiffleute z. B. 1434, 1438, 1448 und 1460 genannt.[5] 1455 wird auch von einer Fahrt bis Straßburg berichtet.[6] Auf dem Zürchersee und weiter aufwärts besorgten die Zürcher Oberwasserschiffer und andere Seebewohner, z. B. Wallenstadter, den Verkehr.[7]

Wir sehen also deutlich, daß das günstige Wasserstraßennetz sehr eifrig ausgenutzt wurde und daß so ziemlich alle

---

[1] St. A. Solothurn, Missiven 12/487.

[2] 1414 St. A. Luzern, Ratsprotokolle II/40. — 1440 St. A. Basel, Gerichtsarchiv A 22/90. — 1479 Ebenda A 33/173.

[3] 1441 und 1450 Aarg. Stadtrechte VI/104 und 110.

[4] Vollenweider.

[5] St. A. Basel, Gerichtsarchiv C 2/127, A 21/65 b und 66, A 22/16, A 24/167 b, A 27/155.

[6] Ebenda D 6/20.

[7] Vollenweider.

größern Städte an der Flußschiffahrt beteiligt waren. Die Aaremündung war dabei ein hervorragend begünstigter natürlicher Verkehrsmittelpunkt. Das ist wohl für die Entstehung eines großen Austauschplatzes die Veranlassung gewesen, denn die Flußschiffahrt ist beträchtlich älter als die Zurzacher Messe!

Wieso ist aber nun gerade das doch etwas abseits gelegene Zurzach Meßort geworden? Ohne Zweifel weil es früher schon eine gewisse Bedeutung hatte und zwar als Wallfahrtsort. Dr. Herzog hat darüber die Nachrichten zusammengestellt: In Zurzach wurde die heilige Verena besonders verehrt. Schon im 10. Jahrhundert kamen deshalb Pilger dorthin. In der Folge war Zurzach ein stark besuchter Wallfahrtsort; gerade aus dem 14. Jahrhundert haben wir darüber manche Zeugnisse. Im Anschluß an die Wallfahrten ist der Markt am Verenatag (1. September) entstanden, wie an so manchem andern Ort. Wann das aber geschehen ist, ist unmöglich zu sagen; es kann ganz gut schon im 13. oder 12. Jahrhundert der Fall gewesen sein. Später, aber ebenfalls unsicher wann, kam dann der Pfingstmarkt dazu, der jedoch immer weniger bedeutete, als der Verenamarkt.

So haben wir uns die Entstehung der Zurzacher Messen etwa folgendermaßen vorzustellen: Als im 14. Jahrhundert zur Zeit einer großen wirtschaftlichen Blüte das System der oberdeutschen Messen entstand, da war auch in der Südwestecke Oberdeutschlands Raum für einen solchen Austauschplatz. Der Aufbau des Straßennetzes und vor allem die längst wohl ausgebildete Flußschiffahrt begünstigten dabei in erster Linie die Gegend der Vereinigung von Aare und Rhein. Hier fand sich nun in Zurzach ein alter, infolge der Wallfahrten stark und von weither besuchter Marktort. Der wurde nun nach und nach, im Verlauf vieler Jahrzehnte, zum dritten größeren Meßplatz Oberdeutschlands.

Die beiden Zurzacher Messen fügten sich in die Reihenfolge der Messen in Oberdeutschland und der Nachbarschaft sehr gut ein. Das geht aus der folgenden Übersicht ganz klar hervor:

Genf (Lyon)	Frankfurt	Nördlingen	Zurzach
Dauer: 10-14 Tage	2-3 Wochen	14 Tage	mindestens 3 Tage
Epiphanienmesse (6. Januar)[1]			
	Fastenmesse (Mitte März bis Ende April)		
Ostermesse (Ende März bis Ende April)			
		Pfingstmesse (18. Mai bis 21. Juni)	Pfingstmesse (18. Mai bis 21. Juni)
Augustmesse (1. August)			
			Verenamesse (1. September)
	Herbstmesse (Anfang Sept.)		
Allerheiligenmesse (1. November)			

Es decken sich eigentlich nur die Zurzacher Pfingstmesse und die Nördlinger Messe. Sonst konnte der Kaufmann bequem Genfer, Frankfurter und Zurzacher Messe nach- und nebeneinander besuchen. Und das war sehr wesentlich!

Übrigens ist noch auf einen Umstand hinzuweisen, der für das Aufkommen der Messen von großer Bedeutung war. Man kannte damals die Grenzzölle noch nicht, sondern die

[1] Zeit des Beginns im 15. Jahrhundert.

Abgaben wurden gewöhnlich irgendwo im Innern, an Brücken, Toren usw., eingezogen. So war das bis 1415 österreichische, dann eidgenössische Zurzach von dem natürlichen Einzugsgebiet seiner Messen durch keine künstliche Grenze oder Mauer abgetrennt. Nur so war es möglich, aus der Lage innerhalb des oberdeutschen Wirtschaftsgebietes Vorteil zu ziehen. Heute liegt Zurzach an der Grenze! Das und die Änderung der Verkehrsverhältnisse machen jetzt eine ähnliche Rolle, wie sie Zurzach im Mittelalter und bis zum Aufkommen des neuen Wirtschaftssystems gespielt hat, vollständig unmöglich.

Nun frägt es sich noch, wann die Zurzacher Messen entstanden sind? Genau ist das nicht zu sagen, aber einigermaßen läßt sich der Zeitpunkt doch bestimmen. Die allgemeinen Wirtschaftsverhältnisse, dann die Geschichte der übrigen oberdeutschen Messen machen es wahrscheinlich, daß auch die Zurzacher Märkte in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts größere Bedeutung erlangt haben. Nun haben wir die erste Nachricht aus dem Jahre 1363. Damals waren die Messen in Zurzach schon so blühend, daß sie den Neid der Badener erregten (1). Das bestätigt also unsere Annahme. Die folgende Nachricht von 1403 — freilich 40 Jahre später — zeigt uns die Zurzacher Messe schon als Abrechnungsplatz so weit auseinandergelegener Orte wie Freiburg und Winterthur (2). Allerdings kann bis 1408 die Bedeutung der Messen noch nicht allzu weitreichend gewesen sein, da sie bis dahin nur einen Tag dauerten! Erst König Ruprecht verlängerte sie damals auf drei Tage (3) und damit waren sie immer noch die bei weitem kürzesten der größeren Messen. In kurzer Zeit müssen dann die Zurzacher Messen ihre darauf jahrhundertelang festgehaltene Bedeutung für weite Teile des oberdeutschen Wirtschaftsgebietes erlangt haben. Schon die nun zahlreicher werdenden Nachrichten aus dem

folgenden Jahrzehnt lassen erkennen, daß das bereits der Fall war. Auch diese Tatsache weist darauf hin, daß der allmähliche Aufstieg weit ins 14. Jahrhundert zurückreichen muß. Während des ganzen 15. Jahrhunderts nahm das Ansehen der Messe zu Zurzach langsam aber stetig zu.

Diese Entwicklung muß begleitet gewesen sein von der Verleihung einer ganzen Reihe von Urkunden über die verschiedenen Marktrechte, sei es durch die Landesherren, sei es durch die deutschen Könige und Kaiser. Diese Urkunden sind in Zurzach nur zum Teil vorhanden. Es fehlt einmal die früheste Verleihung, die vor 1363 und wahrscheinlich auch durch einen Herzog von Österreich geschehen ist (1). Wir haben dann die Verlängerung des Marktes auf drei Tage durch den Gegenkönig Ruprecht 1408 (3). Später, 1433, ließ sich Zurzach noch einen Wochenmarkt bewilligen und zugleich durch Kaiser Sigismund die Privilegien der Jahrmärkte bestätigen (23). Dasselbe tat auch Kaiser Friedrich III. 1442 (41). Es fehlen also gerade die grundlegenden Privilegien.