Baden als Verkehrsknoten

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau**

Band (Jahr): **63 (1951)**

PDF erstellt am: **09.05.2024**

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

maßen eine Einheit bildete und mit Baden durch wirtschaftliche Fäden verbunden war.

Zusammenfassend wird man feststellen dürfen, daß das Badeleben für die Wirtschaft der Stadt einen hohen Zuschuß lieferte. Es hob die kleine Stadt über den sonst vorhandenen engen Rahmen weit hinaus und verlieh dem ganzen Leben einen größern Zuschnitt und einen weitern Horizont.

Baden als Verkehrsknoten

Einleitend habe ich die im Mittelalter recht günstigen Verkehrsgegebenheiten für Baden geschildert. Hier bleibt nun im einzelnen zu umreißen, wie die Möglichkeiten der Lage tatsächlich ausgenützt worden sind.

Zunächst einmal muß von der Rolle der Limmat als Schiffahrtsstraße gesprochen werden[52]. Der Wasserweg von Walenstadt über Walensee, Linth, Zürichsee und über die Limmat zu Aare und Rhein wurde im Mittelalter ausgiebig benützt, wenn es sich bei dieser Schiffahrt in unserer Gegend auch fast ausschließlich um Talfahrten handelte, da die Strömung zu stark war, um Fahrten flußaufwärts zu gestatten. Schon aus dem 10. Jahrhundert, der Ottonenzeit, wird über die Schiffahrtseinrichtungen des Walensees berichtet, im 13. Jahrhundert ist von Fahrten aus der Schweiz bis hinunter nach Köln die Rede. Im Spätmittelalter hat die Niederwasserschiffahrt Zürichs die Limmat beherrscht. Sie hat u. a. Einsiedlerpilger in Massen Limmat, Aare und Rhein hinunter bis Basel geführt und Aachenfahrer aus der ganzen Ostschweiz selbst bis Köln hinab[53]. Die Zürcher haben nach Badener Aufzeichnungen im 15. Jahrhundert das Fahrwasser der Limmat regelmäßig besichtigt[54]. Von Warentransporten und Personenfahrten auf der Limmat wird laufend berichtet. So benützten z. B. die Stiftsdamen des Fraumünsters für ihre Badenfahrten den Wasserweg[55]. 1433 führten Zürcher Schiffleute den Kaiser Sigismund an Baden vorbei nach Basel. Sogar ein Badener Gesandter benutzte 1442 offenbar den Schiffsweg für eine Reise nach Frankfurt[56]. Nicht selten wird von Unglücksfällen von Zürcherschiffen auf der Limmat und auf dem Rhein berichtet, bei denen der Badener Rat die Zürcher durch einen eigenen Boten «klagte». 1428 erlitt ein Zürcher Pilgerschiff, auf dem sich auch der Schultheiß und mehrere Bürger von Baden befanden, einen Unfall am Limmatspitz, ein anderes hatte zu Baden Güter aufgenommen und ging bei Rheinfelden unter[57]. Von weitern Schiffsverlusten, meist

der Zürcher, wird in den Badener Seckelmeisterrechnungen 1433, 1473, 1501 und 1508 (bei Waldshut) berichtet.

Baden hat aus der Flußschiffahrt manchen Vorteil gezogen. Es war regelmäßige Anlegestation, und es hat auf dem billigen Wasserweg mancherlei Massengüter bezogen. So erhielt man von Zürich her Glocken und eine neue Orgel für die Stadtkirche (1459), Fische und Vieh; Bausteine kamen 1441 von Würenlos her auf dem Wasserweg. Besonders häufig ist von Holz die Rede, das sogar flußaufwärts nach Baden gekommen ist. Es waren Flösse aus dem Bernbiet, von Aarwangen und Wynau, die den Limmatspitz erreichten, von wo aus das Holz nach Baden verkauft wurde[58]. Badener selbst hatten 1413 Schiffe mit Steinen nach Basel gebracht[59]. Von irgend einer wesentlichen Teilnahme der Badener an der Schiffahrt kann jedoch keine Rede sein. Wir hören ganz selten etwas von den Badener Schiffleuten in den Landeplätzen flußabwärts bis Basel oder in den Badener Akten selbst. So wird etwa 1511 aus Zurzach berichtet, daß dort Badener Schiffleute einem Zürcher Schiff beim Anlegen halfen[60]. Der Schiffahrtsweg war also für die Verkehrsstellung Badens von einiger Bedeutung, hat aber die Stadt selbst nicht wesentlich beschäftigt.

Ganz anders stand es mit den großen Landstraßen, die sich in Baden kreuzten. Die Straße durch das Limmattal war zweifellos am frühesten bedeutsam, so früh wie die Schiffahrt auf dem Flusse. Sie führte nach Baden Verkehr von Nordosten und Südosten heran, vom Bodenseegebiet und von den ja so früh begangenen Bündnerpässen. In Baden gabelte sich dieser Verkehr nach Westen über Mellingen und nach Nordwesten dem Bözberg und dem Rheingebiete zu. Die letztere Straße konnte zudem sowohl links wie rechts der Limmat eingeschlagen werden, nach den Fähren in Windisch über die Reuß oder in Stilli über die Aare. Der Hauptteil dieses Verkehrs überschritt allerdings in Baden die Limmat und hatte dann den starken Anstieg von der Unterstadt in die Oberstadt hinauf zu überwinden, der Vorspann erforderte. Der Verkehrsknoten Baden erhielt zudem noch einen direkten Zuzug von Norden her durch die Straße, die von Schaffhausen über die Brücke von Kaiserstuhl heranführte. Sie war im Spätmittelalter recht belebt, da sie ohne die Hinderung von Grenzen wie heute die kürzeste Verbindung zwischen Schaffhausen als Endpunkt der Bodenseeschiffahrt und dem schweizerischen Mittellande darstellte. Die Wichtigkeit dieser Straße zeigt sich z. B. in den engen Beziehungen zwischen Baden und Schaffhausen; das letztere war ja nur etwas über 30 km entfernt, das ist wenig mehr als die 20 km

bis Zürich und nur die Hälfte der 60 km bis Basel. Durch alle diese Straßen wurde Baden ein wesentlicher Verkehrsknoten für sozusagen den gesamten Verkehr durch das Mittelland, der sich hier von allen Seiten wie in einem Trichter fing. Diese Tatsache kommt z. B. darin zum Ausdruck, daß Baden in allen möglichen Reisewegen erwähnt wird, vor allem aber bei sehr vielen kaufmännischen Warentransporten. Baden war vor 1415 infolgedessen eine gegebene kyburgische, dann habsburgische Zollstätte und nach 1415 zogen die Eidgenossen aus dem Geleit zu Baden erhebliche Einkünfte. Immer wieder begegnet denn auch die Abrechnung mit dem Geleitsmanne zu Baden in den Aufzeichnungen süddeutscher und schweizerischer Kaufleute. Es war ja einmal ein Stück des deutsch-italienischen Handels und Verkehrs, der auf der Route Bözberg—Bündnerpässe Baden durchzog. Es war andererseits die Masse des Handels zwischen Oberdeutschland und Südwesteuropa, die hier durchgehen mußte, vor allem auf dem Wege zu und von den bedeutenden Genfermessen.

Von dem Durchgangsverkehr auf den Landstraßen zog die Stadt Baden mancherlei Nutzen. Vor allem die Gasthöfe der Stadt selbst erhielten Besuch, da Baden ziemlich regelmäßig Rastort der Fuhrleute und der Reisenden war. Das Gewerbe mit den Wagnern und Sattlern an der Spitze fand ebenfalls Arbeit. Darüber hinaus reizte der Durchgangsverkehr zur eigenen Teilnahme an. Baden hat denn auch immer eine Anzahl Fuhrleute besessen, die alle hier zusammenlaufenden Straßenzüge ausnützten. Wir haben einen anschaulichen Beleg dafür in dem Schuldenverzeichnis eines Badener Fuhrmanns aus dem Jahre 1504. Es sind lauter kleine Posten, die dieser Badener vor allem den Wirten entlang den von ihm befahrenen Straßen schuldete. So finden wir auf der Weststraße solche Gläubiger in Mellingen, Aarau, Olten, Aarburg, Murgenthal, Wynigen, Burgdorf, Hindelbank und Bern. Auf der Bözbergstraße werden erwähnt Brugg, Hornussen, Mumpf, Rheinfelden, Basel und schließlich die Weinstadt Kaisersberg im Oberelsaß, wo unser Fuhrmann sicher Wein zu holen hatte. Im Osten wird Zürich mehrmals genannt, im Norden Waldshut, Kaiserstuhl und Schaffhausen und schließlich im Süden Bremgarten und Sursee. Noch weitere Fahrten lehren uns die Einvernahmen über den Zoll zu Kloten im Jahre 1494 kennen. Da berichten zwei Badener Fuhrleute, daß sie seit 30 Jahren, bzw. seit der Murtenschlacht (1476) Fuhren von Stein am Rhein bis Genf besorgt hätten[61].

Insgesamt hat der Durchgangsverkehr zu Wasser und zu Lande Baden

nicht nur bequeme Verbindungen nach allen Richtungen verschafft, sondern er hat der Stadt, ihren Wirten und Gewerbetreibenden erhebliche Einkünfte vermittelt. Schließlich gab er auch die Möglichkeit zu eigener Betätigung, die freilich nur für die Landstraßen in beachtlichem Umfange ausgenützt worden ist.

Der Badener Markt

Für jede mittelalterliche Stadt war die entscheidende Frage ihres wirtschaftlichen Gedeihens die, ob es ihr gelingen würde, sich ein eigenes *Marktgebiet* zu schaffen. Dieses für den Absatz des Überschusses seiner Erzeugung und ebenso für die Versorgung mit allen benötigten fremden Erzeugnissen auf die Stadt angewiesene Gebiet bildete ja die einzige sichere Grundlage für das Gedeihen von Handwerk und Gewerbe in der Stadt. Je weiter das Marktgebiet, umso besser die wirtschaftliche Grundlage. Deshalb ja verurteilten einander die aus irgendwelchem Grunde im Spätmittelalter so nahe beieinander angelegten zahlreichen Städte gegenseitig zu wirtschaftlicher Verkümmerung und zur Unterbindung einer wirklichen städtischen Entwicklung. Größere Städte dagegen vermochten ihr Marktgebiet auch über das von kleineren Nachbarstädten hinweg auszudehnen, so etwa Zürich, das auch den ganzen östlichen Aargau in seinen Bereich zu ziehen vermochte.

Wie stand es nun mit dem Marktgebiete Badens, dem Gebiete also, das seinen Wochenmarkt belebte und überhaupt auch täglich seine wirtschaftlichen Beziehungen mit Baden pflegte? Wir können natürlich anhand von vielen Einzelnachrichten feststellen, daß die Bewohner zahlreicher Dörfer ringsum laufend in Baden erschienen sind und dort ihre Geschäfte erledigt haben. Sichere Schlüsse lassen jedoch erst einheitlichere Tatsachenbestände zu. Der erste ist das *Vorkommen des Badener Getreidemaßes.* Man kann ja annehmen, daß diejenigen Dorfschaften das Badener Maß bei sich verwendeten, die ihr Getreide auf dem Badener Markt absetzten. Eine Zusammenstellung der Nachrichten über die Verwendung des Badener Maßes bei Getreideabgaben oder Getreidegeschäften aus Urbaren, Rechnungen usw. ergibt freilich nur eine ziemlich spärliche Ausbeute, läßt aber immerhin auf der beigegebenen Skizze folgendes Bild für die Zeit etwa seit der Mitte des 14. Jahrhunderts erkennen, seit nämlich das Badener Maß 1339 zum ersten Mal genannt wird: