Zeitschrift: Taschenbücher der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau

Herausgeber: Historische Gesellschaft des Kantons Aargau

Band: - (1930)

Artikel: Neue Beiträge zur Geschichte der Zurzacher Messen

Autor: Amman, Hektor

Kapitel: II.: Die Entstehung der Messen

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-111548

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: 19.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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 Wallsfahrten zur heiligen Verena Unlaß 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 Nachtrichten belegt. Es geht daraus mit aller wünschbaren Deutslichkeit 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 Nachsorschung 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.

Uufschlußreiche neue Nachrichten haben wir nun einmal für die Schiffahrt auf dem Rhein aufwärts von Zurzach. Hier schob sich als großes Hindernis der Rheinfall
bei Schafshausen ein. Dadurch wurde die Strecke entzwei
geschnitten. Dadurch erhielt aber auch Schafshausen als Endpunkt der obern Strecke oder eigentlich der Bodenseeschiffahrt und als Unfangspunkt der untern Strecke
vom Causen abwärts bis Basel seine wichtige Dermittlerstelle, die ihm zweisellos auch zu seinem Salzstapelrecht
verholsen hat. Für das Schafshauser 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 Unteil am regelmäßigen Verkehr zwischen Konstanz und dem Caufen 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 Gunften 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 Unteil Schaffhausens an der Befahrung des "niedern Wassers" haben wir ebenfalls einige neue Aufschlüsse. Da hören wir 1497 davon, daß die Schuhmacher von Schaffhausen regel= mäßig ihre Erzeugnisse zu Schiff den Rhein hinunter führten. (306.) Die Aufzeichnungen Hans Stockars, des Jerusalempilgers, zeigen, wie er als Roßhändler alljähr= lich zweimal die fahrt zu Schiff auf die Zurzacher Messen machte. Sie zeigen uns auch, daß die fahrt nicht unge= fährlich und ziemlich reich an Zwischenfällen war. Da mußte man einmal die drei Brücken von Rheinau, Eglisau und Kaiserstuhl passieren. Da verursachten Hoch= wasser, 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, Schaffhauser Schiffleute in Zurzach denen von Bern und Freiburg ihre Schiffe abkauften, sie durch Koblenzer Schiffer beladen bis zum Causen sühren ließen und sie dann mit eigenen Waren den Rhein hinunter sührten (404). Bei dieser Gelegenheit sehen wir auch einen kleinen Ort, Koblenz, an der Rheinschiffschrt beteiligt; dessen Schiffergesellschaft, die Stüdler, ist ja übrigens aus späterer Zeit gut bekannt. Wir wissen, daß die Stüdler vom 17. Jahrhundert weg versuchten, aus ihren Diensten bei der Passierung des dortigen Schiffschrtshindernisses, des kleinen Causens, ebenfalls ein Monopolrecht zur Besahrung nicht nur des Causens, sondern des ganzen Rheinzlauses bis zum nächsten großen Hindernis, dem "großen Causen" bei Causenburg, zu machen. Überall also das gleiche Bild!

Auf der Aare hatte die Schiffahrt keine derartigen Hindernisse zu überwinden. Auch wurde sie an der Münsdung 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 Gesbräuche sest, die über 50 Jahre alt sein sollen, also über die Mitte des 14. Jahrhunderts zurückgehen. Dom 15. Jahrhundert weg legen dann eine Fülle von Nachrichten und besonders immer neue Ratsverordnungen Zeugnis sür die Bedeutung der Solothurner Schiffahrt ab. Diese erstreckte sich nicht nur abwärts bis Basel, wie ich schon früher nachgewiesen habe, sondern sie ging auch auswärts

¹ f. Siegfried: Die Schiffergenossenschaft der "Stüdler" in Koblenz Urgovia 33/179 ff.

² G. Uppenzeller: Geschichte der schweizerischen Binnenschiffahrt im Gebiet der Juraseen und Uare. Solothurn 1922.

auf Aare und Zihl bis in den Bieler und Neuenburger See; das zeigt auch die Ordnung von 1408. Dort war Iferten (Nverdon) 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 Libgabe den gleichen Cadelohn zu verlangen, den man in Solothurn für die betreffenden Waren beim Derladen in die Schiffe hätte bezahlen müffen; dieser Brauch bestand 1408 schon seit langem. Die Stadt war also nicht kräftig genug, um ein Monopol durchzu= drücken, 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. 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 sür den Turmbau des Münsters brachten. Ratsversügungen, die sich mit der Schiffahrt

³ Urchiv 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 ver= schiedene Belege zur Verfügung. Ein Aarauer Schiff= mann führte 1443 den Bernern Wein.5 Olten hatte in späterer Zeit eine ansehnliche Zahl Schiffe; auch im Mit= telalter hat es sicher Unteil an der Aareschiffahrt gehabt.6 Uarburger Schiffer sind im 15. Jahrhundert bei Rhein= felden verunglückt, sind also bis Basel gefahren (123). Nidauer Schiffleute führten 1490 Salpeter von Neuen= burg nach Solothurn. Bieler Bürger verkauften 1452 ihr Schiff in Klingnau, offenbar auf der Zurzacher fahrt (264). In Iferten schließlich gab es eine ganze Unzahl Schiffer, die nicht nur see= und zihlabwärts fuhren, son= dern auch die Zihl aufwärts nach Orbe schon zu Beginn des 15. Jahrhunderts.'s Nimmt man dazu die früher im ersten Teile bereits erwähnten Schiffleute von Neuenstadt und Neuenburg, so sieht man, daß der Unteil der kleinen Städte recht lebhaft gewesen ist.

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

^{4 287, 305, 325, 347, 357.}

⁵ Merg: Beschichte der Stadt Maran 211.

⁶ Uppenzeller 26 ff.

⁷ St. U. Solothurn, Seckelmeisterrechnung 1490/153.

⁸ Uppenzeller 18 ff.

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

Man sieht, daß die Menge neuer Belege für die mittelsalterliche 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 Bunft 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 ge= samten wirtschaftlichen Entwicklung in Oberdeutschland im Mittelalter ziehen muß, weisen darauf hin, daß die Zurzacher Messen spätestens zu Anfang des 14. Jahr= hunderts 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 Candleute vom Zürichsee da erschienen (231). Wenn 1398 der Ritter Hartmann von Rümlang, österreichischer Vogt von Bülach, am ersten Mektag von Zurzach aus einen Brief nach Straßburg schickte, so weist das offenbar auf den Besuch der Messen durch den Udel der Umgegend und auf die Möglichkeit bequemer Briefbeförderung nach Straßburg hin, wahrscheinlich doch durch anwesende Straßburger Bürger (232). 1400 sehen wir schon einen Causanner 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. Über für die frühere Zeit bis zu der ganz einsam dastehenden Nachricht von 1363 (1) ist nichts zu finden und noch weniger für die vorangehens den Jahrzehnte.

Da ist man denn froh, wenigstens mittelbare Zeugnisse zu erhalten, wie sie die wenigen Tatsachen bieten, die wir über die wirtschaftliche Sage 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 Baues" 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 be= zeichnet.9 Ein anderer Schmid wird 1330 erwähnt, ein Müller 1355.10 1364 werden dann die Bewohner "oppi= dani" also wieder Bürger, genannt und es werden nament= lich aufgeführt ein Schuster und ein Kaufmann (insti= tor).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. Deran= lassung dazu bot natürlich in erster Linie das Stift. Immerhin ist es aber erlaubt, darauf hinzuweisen, daß solche Zustände auch gang gut zu größern Märkten schon in dieser Zeit passen. Damit mussen wir uns einstweilen begnügen und hoffen, daß die Zukunft noch eine sicherere Aufklärung bringen wird.

⁹ St. 21. Aarau, Stift Zurzach, Urk. 22.

¹⁰ Desgl. 39 und 51. 11 Desgl. 124.