

# Verkehrswege im Spessart

von

Gerrit Himmelsbach

Die Beschäftigung mit historischen Verkehrswegen hat im Spessart eine lange Tradition. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts machte man sich in der Zeitschrift „*Spessart*“ Gedanken über die Geschichte der historischen Routen „*Birkenhainer Straße*“ und „*Eselsweg*“. Zu Beginn der 1980er Jahre legten Stefan Krimm und Gerhard Kampfmann mit ihren Arbeiten neue und bis heute gültige Grundlagen zur Wegforschung. Werner Loibl, Wolfgang Vorwerk und Peter Moser arbeiteten einzelne Aspekte wie z.B. überregionale Verbindungen heraus und erweiterten den Horizont der Spessart-Wegforschung. Das Archäologische Spessart-Projekt im Spessartbund knüpft daran an und erstrebt eine neue Bewertung der Handelsstraßen, d.h., welche Straßen in welchen Epochen bedeutend waren.

Seit 1998 arbeitet das Archäologische Spessart-Projekt (ASP) an der Erforschung und Erschließung des Spessarts als Naturraum und als vom Menschen gestaltete Kulturlandschaft. In Kooperation mit Universitäten und Forschungsinstitutionen, an deren Spitze die Universität Würzburg steht, werden unterschiedliche wissenschaftliche Teildisziplinen mit dem Ziel vernetzt, die stetige Veränderung der Kulturlandschaft durch die Jahrhunderte zu rekonstruieren, die Interaktion von Natur und Mensch zu erforschen sowie ein zeitgemäßes und in die Zukunft gerichtetes Landschaftsmanagement einzurichten.

Gemeinsam mit der Bevölkerung im Spessart werden Forschungsergebnisse in Projekte umgesetzt, um die eigene Geschichte und die aus der Vergangenheit auf uns überkommenen Relikte schätzen zu lernen. Im Gegenzug erhalten die Wissenschaftler Impulse durch Projektanfragen. Mit dem Spessartbund als dem Kulturträger im Spessart mit knapp 18.000 Mitgliedern ist ein starker Partner vor Ort im Boot.

Der Natur- und Kulturraum Spessart ist im Westen, Süden und Südosten vom Main umgeben. Nach Norden wird er von der Kinzig begrenzt, nach Nordosten von der Sinn. Das bis zu 585 m hohe zu großen Teilen bewaldete Mittelgebirge trennt die Altsiedlungsräume Rhein-Main und Mainfranken. Heute liegen drei Viertel seiner Fläche in Bayern und ein Viertel in Hessen. Die regionale Verwaltung teilen sich die Landkreise Aschaffenburg, Miltenberg, Main-Spessart, Main-Kinzig sowie die Stadt Aschaffenburg. Die natur- und kulturräumliche Einheit wird in der Spessartkarte des Nürnbergers Paul Pfinzing von 1562/94 dokumentiert. Nahezu alle heute bekannten Siedlungen sind damals bereits vorhanden, d.h., die Erschließung der Mittelgebirgslandschaft war abgeschlossen.

Das Klischee vom Spessart wurde durch den Film „*Das Wirtshaus im Spessart*“ mit Lieselotte Pulver aus dem Jahr 1957 geprägt. Der Kinoerfolg geht auf eine Märchensammlung von Wilhelm Hauff von 1826 zurück, die von Szenen in einem abgelegenen Spessart-Wirtshaus umrahmt wird. Die in Film und Buch zitierte gefühlte Unendlichkeit dieses Waldgebietes bringt seine spezielle Topographie mit sich: Täler als Erosionsrinnen durchziehen die Sandsteinplatte des Hochspessarts. Die Bewaldung der flachen Kuppen und Hügel erlauben selten Ausblicke und wenn, dann reichen sie gerade an den Hang des Nachbartals. Die Landschaft wirkt geradezu eindimensional, der Wald scheint sich endlos auszudehnen, auch wenn das nächste Dorf nah, aber tief und unsichtbar im Kerbtal liegt.

Der Forscher und Arzt Rudolf Virchow lernte den Spessart auf einer Inspektionsreise im Jahr 1851 kennen. Seine daraus hervorgegangene Broschüre „*Die Noth im Spessart*“ erlangte einen hohen Bekanntheitsgrad, der die tatsächlich schwierige wirtschaftliche

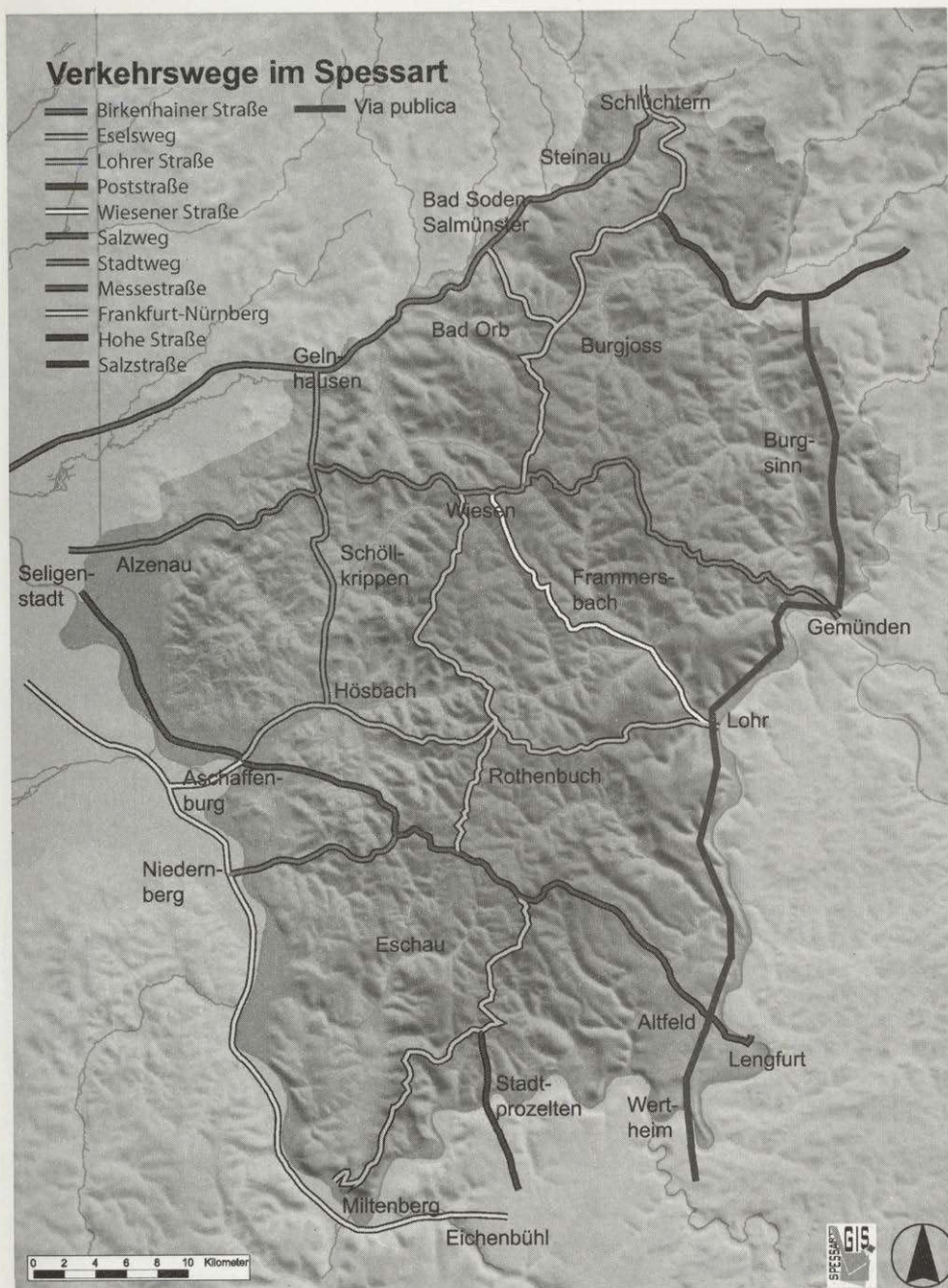


Abb. 1: Überblick zu den historischen Spessartstraßen (Zwischenstand).



Lage überbetonte. Somit wurde auch der Begriff der Armut mit Spessart gleichgesetzt.

Die Kulturlandschaft Spessart befindet sich mitten in Europa, und im Gegensatz zum Klischee liegt sie alles andere als abgelegen. Deshalb durchziehen den Spessart seit der vorgeschichtlichen Periode Verkehrswege. Einen ersten – nicht vollständigen – Überblick gibt die bei der Tagung präsentierte Karte, die im Spessart-GIS (Geo-Informations-System) entstanden ist.

Flüsse sind die ältesten Verkehrswege, deren Geschichte als Wasserstraßen einen eigenen Fachbereich ausfüllt, weshalb der Main hier nur gestreift wird. Prähistorische Flußfunde belegen die Bedeutung des Mains weit über den Spessart hinaus. In der Römerzeit war der Main schiffbar, wie Hafenanlagen an den Main-Kastellen belegen. Die Karolingerzeit belebt diese Funktion von neuem, als Karl der Große mehrfach den Fluß zwischen dem Rhein und der Pfalz Salz bei Bad Neustadt befuhr. Später begrenzte ein Erlaß Kaiser Friedrich Barbarossas die Anzahl von Mainzollstellen, mit denen der geradezu inflationäre hochmittelalterliche Burgenbau im Mainviereck mit den Burgen Klingenburg, Miltenburg, Freudenberg, Kollenberg, Henneburg, Wertheim, Homburg, und Rothenfels einherging.

Beim Versuch der Rekonstruktion vorgeschichtlicher Wege müssen archäologische Zeugnisse herangezogen werden. Es finden sich eine Vielzahl archäologischer Artefakte am/im Main und im Spessart, die punktuell das Vorhandensein prähistorischer Verkehrswege aufzeigen, da Siedlungsbefunde weitgehend fehlen. Steinbeile spielen hier die Hauptrolle, aber auch bronzene Werkzeuge, Waffen und Schmuck. Die vorgeschichtlichen Wege verlaufen im Spessart als Höhenwege auf den meist ebenen Kammlagen, die nur verlassen wurden, um Täler an Furten zu durchqueren. Diese sehr alten Wege sind oftmals auch Grenzverläufe.

Die prähistorische West-Ost-Achse durch den Spessart ist die so genannte „Birkenhainer Straße“. Darauf deuten Grabhügelfelder entlang ihres westlichen Abschnitts hin sowie ein Hortfund mit römischen Münzen und Ein-



*Abb. 2: Ein typisches Bild, das sich dem Wanderer in der Kulturlandschaft Spessart bietet: Wald so weit das Auge reicht. Der Weg ist ein prähistorischer Höhenweg, die „Wiesener Straße“, auf der streckenweise die Grenze zwischen dem ehemaligen Kurmainz (heute Bayerischer Staatsforst) und dem Markt Frammersbach verläuft.*

zelfunde, wie z.B. ein bronzezeitliches Absatzbeil.

Die einzige durchgehende Nord-Süd-Verbindung durch den Spessart – ohne Durchquerung einer Ortschaft – ist der „Eselsweg“. Er verläuft von Schlüchtern über Orb (bis dahin als „Weinstraße“) nach Miltenberg an den Main. Man vermutet, daß der Name von Salztransporten von Orb nach Süden (seit dem späten Mittelalter nach Miltenberg) auf Eselsrücken herrührt. Archäologische Forschungen haben für Orb Salzwirtschaft in der Bronze- und Eisenzeit nachgewiesen. Historische Fakten über die Bedeutung dieses Verkehrsweges werden derzeit von Helga Koch/Bad Orb recherchiert. Im Frühmittelalter erscheint zur Blütezeit des Klosters Neustadt eine weitere Nord-Süd-Verbindung entlang



des Ostspessarts, die mit der karolingischen Sachsenmission zusammenhängt.

Römische Straßen gelten als die besten der Antike. Zwischen 90 und 260 n. Chr. grenzte das Römische Reich am „*Nassen Limes*“ zwischen Bürgstadt und Großkrotzenburg bis an den Spessart. Belegt ist ein wirtschaftliches Interesse der Römer an einem Zugang in das Mittelgebirge, z.B. für die Deckung des Bedarfs an Bauholz, wie die Weihesteine der Lignarier, d.h. römischer Holzbeschaffungstrupps, verraten.

Ob sich die in römischer Zeit angelegten linksmainischen Straßen zu den Römerkastellen Stockstadt, Niedernberg, Obernburg, Würth, Miltenberg und Bürgstadt in den Spessart fortsetzten, bleibt offen. Eine Untersuchung des noch im Frühmittelalter nachweisbaren Salzwegs bei Niedernberg/Sulzbach könnte weitere Erkenntnisse liefern, denn kurz nach dem Eintreten in den Spessart liegt auf einer Anhöhe der Ringwall „*Altenburg*“ bei Soden/Ebersbach, der mit der „*Alteburg*“ bei Biebergemünd-Kassel im Nordspessart vergleichbar ist. Letztere überragt einen prähistorischen Verkehrsweg nahe der Orber Salzquellen. In der Nähe befindet sich der Bergsporn „*Kerkelberg*“, von dem aus man mehrere Täler überblicken kann. Die Alteburg bei Soden hat die gleiche Größe und liegt auch an einem prähistorischen Verkehrsweg sowie an einer Salzquelle (Soden). Ebenfalls in der Nähe liegt ein Bergsporn mit guter Fernsicht, der Kerkelberg. Ob es sich hierbei um einen Zufall handelt oder ob hier ein Zusammenhang besteht, muß noch untersucht werden.

Nach den Wirren der Völkerwanderung etabliert sich mit der fränkischen Besiedlung ein neues Straßensystem mit neuen Verkehrszentren. Eine zentrale Rolle spielen dabei Kirchen und Klöster, die diese neue Infrastruktur trugen. Zu nennen sind dafür das im Odenwald gelegene Amorbach, das linksmainische Seligenstadt, am nördlichen Spessart- und Salmünster, Schlüchtern, im Osten Neustadt/Main und das Stift St. Peter und Alexander in Aschaffenburg. Im Vordergrund dieser karolingischen Kloster- und Stiftsgründungen standen die Sachsenmission und die

Binnenkolonisation. Im späten 12. und 13. Jahrhundert spielten die Pfalzen der Staufer in Seligenstadt und Gelnhausen eine Rolle.

Seit dem späten Mittelalter bestimmt die Nähe der Handelsmetropole Frankfurt am Main den Verlauf und das Verkehrsaufkommen auf den Spessartwegen. Waren und Güter wurden zu den im Frühjahr und Herbst stattfindenden Messen transportiert. Für die jeweiligen Landesherren waren die Zoll- und Geleittarife wichtige Einnahmequellen. Die wichtigste Geleitsstrecke zur Frankfurter Messe verlief am Westrand des Spessarts von Nürnberg über Miltenberg entlang des Maines nach Seligenstadt. Die Strecke ist einer der meistbenutzten frühneuzeitlichen Verkehrswege überhaupt.

Eine weitere Hauptverkehrsader war die Birkenhainer Straße zwischen Hanau und Gemünden mit Waren- und Personenverkehr auf der Route Nürnberg-Frankfurt-Köln-Antwerpen. In der Nähe des Dorfes Wiesen kreuzten sich die Birkenhainer Straße und der Eselsweg. Ausgrabungen im Keller des Wiesener Schlosses brachten ältere Gebädefundamente, Keramik, Glas und Münzen zu Tage, die bis in die Mitte des 13. Jahrhunderts zurückreichen. Ofenkacheln des späten 14. Jahrhunderts lassen darauf schließen, daß der gräflich-rieneckische Burgherr in Wiesen um 1400 einen gehobenen Lebensstandard pflegte. Die dafür nötigen Mittel könnten aus Geleit- und oder Zolleinnahmen von den beiden Höhenverkehrswegen stammen. Ein Hinweis auf Wiesens Funktion im regionalen Handel ist das dem Ort verliehene Marktrecht. Bei den jährlich sechs Jahrmärkten und den dreiwöchigen Viehmärkten wurden teilweise mehrere hundert Stück Vieh verhandelt. Auf einen regen Viehtrieb auf der Birkenhainer Straße deutet auch ein Hinweis des 14. Jahrhunderts hin, der von Zügen von Pferden, Rindern, Schweinen und Schafen spricht. Ins Bild paßt eine Abrechnung aus dem Jahr 1422, als der Reichserbkämmerer Konrad von Weinsberg auf eigene Rechnung einen Viehtrieb von Ungarn nach Frankfurt führen ließ. Aus Ungarn wurden regelmäßig große Mengen von Ochsen an Rhein und Main exportiert. Die Bevorzugung der Birkenhainer Straße bei Viehtrieben könnte mit dem durch-



gehend rechtsmainischen Verlauf des Verkehrsweges Ungarn/Rhein-Main zusammenhängen, der ein für das Vieh gefährliches Überqueren des Mains vermied. In Zusammenhang mit dem Viehtrieb steht die Vielzahl von „Judenwegen“ und „Judenbrunnen“ im Spessart. Vom 18. Jahrhundert bis zum Nationalsozialismus wurde der regionale Viehhandel von jüdischen Händlern dominiert. Im Nordspessart lebten Juden z.B. in Lohrhaupten, im Süden in Eschau. Zur Erforschung dieses Handelsgeflechts werden gemeindliche Viehkontraktenbücher des 19. Jahrhunderts untersucht. Darüber hinaus stehen Judenwege mit dem Transport der Verstorbenen zu den jüdischen Bezirksfriedhöfen in Verbindung, zu denen die Toten aus teilweise beträchtlicher Entfernung gebracht werden mußten.

Auch die Strecke Aschaffenburg-Rothensbuch-Lohr war eine West-Ost-Geleitstraße, die parallel zur Birkenhainer bis 1559 den Grafen von Rieneck Einnahmen garantierte. Die sogenannte Poststraße Aschaffenburg-Rohrbrunn-Lengfurt-Würzburg belebte diese sehr alte Route und verdrängte die übrigen Routen mit der Einrichtung einer festen Postverbindung durch die Familie Thurn und Taxis ab 1615. Deshalb erscheint sie oftmals in neuzeitlichen Reisebeschreibungen. Die Postverbindung wirkte sich nachhaltig auf den Bestand dieser Route aus und wurde zur Grundlage für den Verlauf der Bundesstraße 8 und darauf folgend der Autobahn A 3.

Am Nordrand des Spessarts verlief in prähistorischer Zeit ein Weg parallel zum Verlauf der Kinzig vom Rhein-Main-Gebiet in das Thüringer Becken. Bekannt ist diese Verbindung seit dem 15. Jahrhundert als Route Frankfurt-Fulda-Leipzig. Das Beispiel des Dorfes Höchst bei Gelnhausen zeigt, wie sich aus einem mittelalterlichen Höhenweg ein frühneuzeitlicher Rastplatz vor den Toren Gelnhausens entwickelte. Im 18. Jahrhundert verlagerte sich der Dorfmittelpunkt durch den Chausseebau, während die Autobahn heute Verkehrsentlastung, aber auch Lärmbelästigung bringt. An diesem Beispiel läßt sich gut erläutern, wie eine Wegeführung von der Talhöhe mit dem Fortschreiten der Jahrhunderte in die Talaue wechselt.

Das zentral im Spessart liegende Frammersbach ist seit dem 15. Jahrhundert Heimatort der nach diesem Ort benannten Fuhrleute, die Waren quer durch Europa transportierten. Die Frammersbacher Fuhrleute nahmen beim Handelstransport für die Fugger im 16. Jahrhundert zwischen Nürnberg und Antwerpen geradezu eine beherrschende Stellung ein. Wir wissen darüber aus Zoll-Sonderbestimmungen, Zollregistern und Fuhrordnungen vergleichsweise gut bescheid. Ihr Ruf war so bedeutend, daß im Ständebuch des Jost Ammann von 1568 der „*Auriga Flammerspachensis*“ als beispielhaft für den deutschen Fuhrmann abgebildet wurde. Im Wirtschaftszentrum Antwerpen hießen die Frammersbacher „Hessen“, für die 1554 dort das „Hessenhaus“ als Depot für den Warenumschlag errichtet wurde. Durch den 30-jährigen Krieg erlitten die Frammersbacher Fuhrleute einen wirtschaftlichen Einbruch, von dem sie sich nicht mehr erholten. Ihr Erfolg war mit der verkehrsgünstigen Lage des Spessarts verknüpft.

Lokale Verkehrswege und Zubringer führten von den Hauptverbindungen auf den Höhenrücken auf steilen Hohlwegen hinab in die in den Kerbtälern gelegenen Spessartdörfer. Die Hohlwege entstanden durch den Fuhrbetrieb und die daraus folgende Erosion. Zwischen den Ortschaften bestand darüber hinaus ein enges lokales Wegenetz, vielfach „*Kirch- oder Totenwege*“ genannt. Wie der Name besagt, orientierte es sich an den kirchlichen Verwaltungsmittelpunkten. Eine Spielart lokaler Verbindungswege sind die Mühlenwege. Aufgrund des Mühlenzwangs wurden die Untertanen zur Nutzung bestimmter Mühlen gezwungen, auch wenn eine andere Mühle näher lag.

Heute weitgehend vergessene Routen sind Pilgerwege. Der Jakobsweg ist zwar heute wieder aktuell, doch in Mitteleuropa eigentlich nur an wenigen Sammelpunkten festzumachen. Für den Spessart ist heute noch der Wallfahrtsweg von Aschaffenburg nach Walldüren in Benutzung. In regelmäßigen Abständen finden sich an dieser Trasse Bildstöcke und sogar Kapellen, deren Entstehung auf die Wallfahrt zurückgeht.



Die mittelalterlichen Hohlwege sind heute noch in einer Vielzahl im Spessart zu entdecken. Sie wurden über Jahrhunderte eingetieft und durch die spätere Überdeckung mit Wald konserviert. Bei der Tagung wurde über zwei verschiedene Typen von Hohlwegen diskutiert: eher flache und eher stark eingetiefte Hohlwege. Die unterschiedliche Ausformung dürfte mit der differierenden Befahrung zusammenhängen: Die weniger tiefen sind älter und wurden mit Saumtieren begangen oder mit zweirädrigen Karren befahren. Die tieferen Rinnen (oder geradezu Gräben) stammen aus der Zeit der Frammersbacher Fuhrleute und danach, als man mit schweren vierrädrigen Packwagen unterwegs war.

Die breit gefächerten wirtschaftlichen Aktivitäten vom Mittelalter bis in die frühe Neuzeit sind ebenso für die Ausformung von Hohlwegen verantwortlich. So war mit der Beschaffung von Lang- und Brennholz die Anlage von sogenannten Holzwegen verbunden, die aus den Dörfern in den Wald führten – und dort endeten (daher der Ausdruck „*Du bist auf dem Holzweg*“). Der Transport von Lang- und Bauholz war aufwendig und kompliziert, insbesondere von den Spessarthöhen an den Main. Von dort wurde das Holz ab der Frühen Neuzeit bis nach Holland geflößt. Brennholz wurde seit dem Spätmittelalter in speziell hergerichteten Spessartbächen mit Staubecken geflößt. Langholz ist innerhalb des Spessarts – im Gegensatz zum Frankensteinwald – nicht geflößt worden.

Hohlwege sind auch nahe an Steinbrüchen zu finden, da die gebrochenen und teilweise bearbeiteten Steine den Main zum Weitertransport erreichen mußten. Um Miltenberg wurden und werden seit dem Mittelalter Steinbrüche betrieben. Zahlreiche Bauten im Rhein-Main-Raum wurden mit Spessarter rotem Buntsandstein errichtet.

Der Bergbau war vor allem im Vorspessart von Bedeutung. Dort konnten zwischen Steinan an der Straße und Hösbach die verschiedensten Erze wie Eisen, Kupfer und Silber gewonnen werden, aber auch Kobalt, das für die Erzeugung blauer Farbe benötigt wurde. Die Verfügbarkeit von Holzkohle in großer Menge bei günstigem Preis ließ ab dem 16.

Jahrhundert eine Reihe von Eisenhämmerne entstehen. Um diese Betriebe entstand ein Zu- und Abwegenetz für die Heranschaffung der Energieträger und des Erzes sowie für den Abtransport der Produkte.

Weiterhin sind im Spessart über 160 Glashüttenstandorte bekannt. Zwischen dem 12. und dem 19. Jahrhundert wurde Hohl- und Fensterglas in großen Mengen produziert. Stand zunächst der Markt in Frankfurt im Vordergrund, weitete sich die Produktion auf den Handel mit den Niederlanden aus. Viele 10.000 Gläser wurden seit dem 16. Jahrhundert im Jahr produziert und transportiert. Wenn dies auch nur in der Saison von Ostern bis Martini sowie an wechselnden Standorten geschah, so entstand damit doch ein Wegenetz, das, anlehnend an die überregionalen Routen, den Spessart vor allem in der Mitte und im Norden erschloß. Die meisten Glashütten können in einer Entfernung von max. 2 km von den Hauptrouten festgestellt werden.

Mit dem Verbot der privaten Glashütten in den 1720er Jahren beschränkte sich die Produktion auf wenige staatliche Glasmanufakturen, was einen großen Teil des ehemaligen Wegenetzes überflüssig machte und wenige neue Routen erheblich aufwertete (z.B. Rechtenbach-Lohr). Mit der Anlage von befestigten Trassen und Chausseen ab dem 18. Jahrhundert gerieten die bis dahin zu überwindenden Hohlwegebündel in Vergessenheit und wurden nun wieder vom Wald bedeckt. Ortschaften an den Altwegestrassen verloren an Bedeutung, z.B. Steiger. Andere, die an den neuen Routen lagen, profitierten, wie z.B. Hessenthal.

Natürlich gab es auch im Spessart Überfälle. Die „*Spessarträuber*“, wie sie den Film mit Lieselotte Pulver dominieren, sind ein Nebenprodukt der Napoleonischen Kriege und der damit verbundenen allgemein angespannten Sicherheitslage. Die Räuber waren stets Auswärtige, die sich den walddreichen Spessart als Operationsbasis ausgesucht hatten. Nicht zu verwechseln sind sie mit den Wilderern, die in den Spessartdörfern ansässig waren und keine Reisenden überfielen.

Der staatliche Straßenbau ließ die meisten vorgeschichtlichen und viele mittelalterliche Routen in Vergessenheit geraten. Es ist der Wanderbewegung des späten 19. Jahrhunderts zu verdanken, daß die Trassen unserer Ahnen nicht völlig in Wald übergingen, denn die in den Kammlagen verlaufenden Routen eignen sich hervorragend für das Wandern. So wurde – eher unbewußt – das Richtige getan, um vom Menschen geschaffene Landschaftsformen zu erhalten. Der Spessartbund verzeichnete auf seiner ersten Spessart-Wanderkarte aus dem Jahr 1906 bereits die meisten historischen Verbindungen als Wanderwege. Auch heute sorgen die Markierer des Verbandes in ehrenamtlicher Arbeit dafür, daß wir auf den „Autobahnen“ des Mittelalters wandern können. Das historische Wegesystem wird auch an vielen Stellen des europäischen Kulturwegenetzes im Spessart des ASP vorgestellt.

Bei der Erforschung der historischen Verkehrswege im Spessart werden folgende Ziele anvisiert:

- eine Vervollständigung des Bestandes der historischen Trassen,
- eine Erstellung von Wegesystemen zu verschiedenen Epochen Ebenen (z.B. Vorgeschichte, Hochmittelalter),
- eine Strukturierung der unterschiedlichen Wegenutzungen (z.B. Handel, Wallfahrt, Kirchwege etc.),
- eine Vernetzung mit den umliegenden Landschaften.

Mit der Tagung „Historische Verkehrswege in Unterfranken“ erhoffen wir uns auch einen Impuls für die Wegeforschung im Spessart.

## *Literatur zur Wegeforschung im Spessart:*

### Vorgeschichte:

Gröninger, Ralf (mit einem Beitrag von Erwin Hahn): Vorbericht zur archäologischen Ausgrabung Bad Orb-Pfarrgasse (Main-Kinzig-Kreis), in: Berichte der Kommission für archäologische Landesforschung in Hessen 6 (2001), S. 181-201.

Zum Salzweg: Schwarz, Klaus: Der frühmittelalterliche Landesausbau in Nordost-Bayern – ar-

chäologisch gesehen (= Ausgrabungen in Deutschland. Monographien des Römisch-Germanischen Zentralmuseums 1. Teil II). Mainz 1975, S. 338-409.

### Mittelalter:

Vorwerk, Wolfgang: Historische Spurensuche. Beiträge zur Geschichte des Lohrer Schloß- und Amtsviertels, zur Straßengeschichte des Spessarts und zu einigen anderen Themen. Lohr 2000, S. 92-107.

Fischer, Roman: Aschaffenburg im Mittelalter. Studien zur Geschichte der Stadt von den Anfängen bis zum Beginn der Neuzeit. Aschaffenburg 1989.

Von Stromer, Wolfgang: Zur Organisation des transkontinentalen Ochsen- und Textilhandels im Spätmittelalter. Der Ochsenhandel des Reichserbkämmerers Konrad von Weinsberg anno 1422, in: Westermann, Ekkehard (Hg.): Internationaler Ochsenhandel 1350-1750 (= Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte, Bd. 9). Stuttgart 1979, S. 171-195.

Koch, Rainer (Hg.): Brücke zwischen den Völkern – Zur Geschichte der Frankfurter Messe (3 Bde.). Frankfurt am Main 1991, Bd. 1.

Heinke, Jochen: Unterwegs auf den Straßen unserer Urahren. Über historische Fernstraßen in Hessen und Franken. Fulda 2003.

### Neuzeit:

Krimm, Stefan: Die mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Glashütten im Spessart (= Veröffentlichungen des Geschichts- und Kunstvereins Aschaffenburg [VGKAB], Bd. 18/1). Aschaffenburg 1982.

Kampfmann, Gerhard / Krimm, Stefan: Verkehrsgeographie und Standorttypologie der Glashütten im Spessart (= VGKAB, Bd. 18/2). Aschaffenburg 1988.

Moser, Peter: Mittel- und nordwesteuropäischer Landtransport. Die Frammersbacher Fuhrleute und ihr Beitrag zur Transportgeschichte (15.-19. Jahrhundert). Diss. Bamberg 1990.

Krüger, Horst: Hessische Altstraßen des 16. und 17. Jahrhunderts nach zeitgenössischen Itinerar- und Kartenwerken (= Hessische Forschungen zur geschichtlichen Landes- und Volkskunde 5). Kassel-Basel 1963.

Gemeinde Wiesen (Hg.): Wiesen. Ein Dorf im Schatten der Spessarteichen. Wiesen 1991.

Weinhold, Beate: Viehkontraktenbücher als Quelle zur Alltagskultur im Spessart des 19. Jahrhun-



derts. Ein Forschungsbericht, in: *Frankenland* Heft 4/2007, S. 231-244.

Allgemein zur Kulturlandschaft Spessart:

Himmelsbach, Gerrit: *Wirtschaftsgeschichte in einer „Einöde“? – Die Entdeckung der Kultur-*

*landschaft Spessart*, in: Baum, Hans-Peter/Leng, Rainer/Schneider, Joachim: *Gesellschaft – Mentalitäten im Mittelalter. Festschrift zum 75. Geburtstag von Rolf Sprandel* (= Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 107). Stuttgart 2006, S. 109-131.

## Alte Wege auf der Frankenhöhe

von

Martin Held

### I. Kurze Beschreibung des Naturparks Frankenhöhe

Mit Frankenhöhe wurde ursprünglich ein Höhenzug östlich Rothenburgs bezeichnet. Heute meint man damit den Naturpark Frankenhöhe. Das Gebiet, dessen frühere Wegeverhältnisse anhand eines als Beispiel verwendeten Geländeausschnitts beschrieben werden sollen, liegt zwischen den Städten Rothenburg o.d. Tauber im Westen, Bad Windsheim und Neustadt a.d. Aisch im Norden, Langenzenn im Osten sowie Feuchtwangen im Süden.

Da sie für die Entstehung und den Erhalt der alten Wege von Bedeutung sind, seien einige Eigenschaften dieser Landschaft aufgezählt. Sie ist nach dem steilen Anstieg östlich Rothenburgs von Westen nach Osten leicht geneigt, so daß das Wasser nach Osten zum Rednitz-Regnitz-Becken fließt. Sie ist walddarmreich, dünn besiedelt. Manche Erhebungen steigen auf über 500 m hoch. Der Keuperboden besteht weitgehend aus Schichten, die bei Nässe sehr weich werden.<sup>1)</sup>

In den Wäldern haben sich im Laufe der Zeit Kulturlandschaftselemente verschiedener Art, die dort konserviert wurden, angesammelt,<sup>2)</sup> wie z.B. Wölfbäcker, Meiler, kleine bis winzige Burgen, Hügelgräber oder Weierdämme, vor allem aber unzählige Fahrbahnen einstiger Verkehrsverbindungen. Diese Wege waren nicht befestigt. An den Hängen,

die man, wenn man von Norden nach Süden unterwegs war, wegen des West-Ost-Verlaufs der Täler zu überwinden hatte, spülte der Regen die von Tieren und Wagen gelockerte Erde nach unten. Wurden die Fahrbahnen unbenutzbar, d.h., zu tief und zu eng, was bei weichem Untergrund wie auf der Frankenhöhe und offensichtlich hoher Verkehrsfrequenz vermutlich ziemlich rasch ging, legte man neue an. Dadurch wurden vielbefahrene Trassen sehr breit.<sup>3)</sup> Auf solchen Wegen war das Reisen zuweilen sehr beschwerlich. Als man im Jahr 836 n.Chr. bei der Überführung der Reliquien des hl. Venantius von Rimini ins Kloster Fulda bei schlechtem Wetter das Ries durchquerte, brauchte man sogar ein göttliches Wunder, damit der Weg wieder begehbar wurde.<sup>4)</sup>

Im Rahmen dieses Beitrags kann nur ein einziger, die alten Wege auf der Frankenhöhe betreffender Aspekt, nämlich die Frage nach dem Vorhandensein zweier voneinander unabhängiger alter Verkehrssysteme, behandelt werden. Anhand eines als Beispiel benutzten Geländeausschnitts ost-südöstlich Bad Windsheims soll versucht werden zu zeigen, daß sich das eine vor der um das Jahr 1000 stattfindenden Kolonisierung,<sup>5)</sup> das andere als Folge dieser Kolonisierung entwickelte. Dabei erscheint es vor allem schwierig herauszufinden, durch welchen Personenkreis die Wege, die vor der Zeit der großen Rodungen entstanden, angelegt wurden.