

Überregionaler Landtransport in Unterfranken im 16. Jahrhundert

von

Peter Moser

Seit dem frühen Mittelalter allmählich nachweisbar und seit 1338/39 im Spessarter Försterweistum bekannt queren den Spessart mehrere wichtige Fernwege. Sie führten über das Gebiet der Grafen von Rieneck: Die Birkenhainer Straße von Hanau nach Gemünden, der Eselsweg von Schlüchtern, Kleinheubach nach Miltenberg, die Poststraße von Aschaffenburg nach Lengfurt und die Wiesener Straße, ein Altweg, der, von Kassel kommend, an Frammersbach vorbei über Partenstein nach Langenprozelten führt.

In diesem Gebiet finden sich um die erste Jahrtausendwende erste Spuren einer Herrschaft, und im weiteren Verlauf bildet sich dort deren Kernstück heraus: Das Gebiet der Grafen von Rieneck. Eingeeignet im Interessengebiet der Grafen von Hanau, des Würzburger Fürstbischofs und des Mainzer geistlichen Kurstaates bestimmten politische Auseinandersetzungen das 13. und 14. Jahrhundert. 1366 nötigte der Mainzer Kurfürst den Rienecker zur Anerkennung der mainzischen Lehenshoheit über Rieneck und Lohr. Die Kette der rieneckischen Besitzungen reichte von der Nahe bis in den Steigerwald, von der Kinzig bis an die Tauber und die Jagst. Das Besitztum war zersplittert und sollte es immer bleiben. Ausgangspunkt und bleibendes Zentrum der rieneckischen Herrschaft war jedoch der schmale Streifen am Main zwischen der unteren fränkischen Saale und der Lohrmündung.

Ein Streitfall aus dem Jahre 1233 schildert erstmals das konfliktreiche Verhältnis zwischen Rieneck und dem Aschaffener Stift in eben diesem Raum und ist ein früher Beleg für die Absicht der Rienecker, die Grafschaft weit in den Spessart hinein auszudehnen. Im

Zuge dieser Bestrebungen regelte eine Urkunde am 1. Juli 1339 erneut Besitzverhältnisse: Frammersbach wird erstmals erwähnt. Der Ort ist Sitz eines Gerichts und umfaßt die Orte Herbertshain, Wiesen und Wiesthal, griff aber ursprünglich weiter aus und bezog Flörsbach, Kempfenbrunn und Lohrhaupten mit ein. Wenige Jahre später, 1356 und 1404, verpfändeten Graf Gerhard V. zu Rieneck (1331–81) und Ludwig VI. (1358–1408) Einkünfte aus der Pacht zu Frammersbach. Ob in beiden Fällen dasselbe Bündel an Einnahmen gemeint war, wird nie geklärt werden können. Die Kapitalsummen fielen jedenfalls überraschend hoch aus: 1356 ca. zehn Kilogramm Silber, 1404 ca. fünf Kilogramm Silber. Sowohl das Dorf als auch die Grafschaft waren finanzattraktiv und ertrageich; am 23. April 1416 wurde die Gemeinde Frammersbach zur Pfarrei erhoben.

Also lagen keine schlechten Voraussetzungen für die Ausübung des Fuhrmannsgewerbes vor, über dessen Entstehungsursache jedoch nur spekuliert werden kann. Erklärungsmöglichkeiten böten die wirtschaftlichen Interessen der Grafen von Rieneck, die sich bereits frühzeitig zu einer im modernen Sinne expansiven Wirtschaftspolitik entschlossen hatten. 1313 vereinigten sich der *„Burggraf von Nürnberg, die Grafen von Hohenlohe, von Rieneck und von Wertheim, also die Landesherren des mittleren Maingebietes, gegen ein unter ihnen vereinbartes Geleitsgeld den Kaufleuten das Geleit zu geben und für jeden Schaden innerhalb ihres Gebietes gutzustehen“*.

Zollgelder wurden spätestens ab 1372 auf dem Main bei Hofstetten und 1374 auf der Straße bei Gemünden erhoben. Aus dem Jahr

1391 liegt die Abschrift eines Dokumentes vor, „wie die Rineckischen schifleute zu kurtze pfale und holtz gein Wirtburg bracht und darümb gebust worden sein“. König Wenzel verließ 1398 ein Münzregal, nach dem die Grafen in der „stat zu Lor ein kleine muncze von pfennygen und hallern, die gang und gebe sind,“ schlagen durften. In den Jahren 1427 und 1454 wird von Weingärten berichtet.

Bereits 1441 aber wurden die Fuhrleute aus Frammersbach auf ihrem Weg von Leipzig nach Frankfurt in einer Erfurter Geleitsordnung genannt: „Die fromsbacher und posener wagen, das seint die wagen, welche uff franckfurt fharen, was diese wagen geben sollen, wirdt in der gleitstafel nicht befunden. Aber seiner bericht nach, sey in seine wissen, und gedencken, von eine solchn wagn, Eine halbe gulden in glait gnomen ...“. Ihr ununterbrochenes Auftreten, „über das Jahr zu fahren“, zieht die Halbierung der Geleitsgebühren nach sich. Die schweren Lastwagen der Frammersbacher Fuhrleute ruinierten 1448 den Weg der Stadt Lohr über den Bauershof nach Partenstein. Ein einmalig erhobenes Wegegeld wurde deshalb geleistet – was allerdings einen über 400 Jahre lang währenden Rechtsstreit nach sich zog: Die Frammersbacher weigerten sich, den Lohrern nochmals Geld für den Unterhalt zu bezahlen.

Am 26. September 1454 schließlich wurden die Frammersbacher Coenraet Peters und Henric Hoep in einem Antwerpener Notariatsarchiv aktenkundig: Die beiden liehen einem Niederländer zwölf Pfund flämischer Währung. Das Darlehen, so wurde vereinbart, mußte spätestens drei Wochen nach dem nächsten Osterfest (6. April 1455) zurückgezahlt werden. Damit ist der 26. September 1454 bislang der erste Hinweis auf Frammersbacher Fuhrleute in Antwerpen.

Dies stellte eine rasante Entwicklung dar, die aber doch im Einklang mit der expandierenden westeuropäischen Wirtschaft des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit steht. Das Beispiel der Frammersbacher Fuhrleute zeigt, daß eine solche Entwicklung durchaus auch ein Spessartdorf erreichen konnte, weil dessen Bewohner die Zeichen der Zeit erkannt

hatten und eigenverantwortliche Tätigkeit dem traditionellen bäuerlichen Tagwerk vorzogen: „Es ist begreiflich, daß sich den unternehmerisch tätigen Landbewohnern auch die besten Aufstiegsmöglichkeiten boten. Sie stellten eine Auslese dar von Männern der Tatkraft, der Entschlossenheit, von Männern, die über Zähigkeit, Ausdauer, Beweglichkeit und Verstand verfügen mußten, nicht zu übersehen die für den gewerblich-industriellen Bereich erforderlichen technischen Fähigkeiten. Es waren nicht die Satten, auf Überkommenem Ruhenden, sondern die Hungrigen ...“.

Den Fuhrleuten – als den eigentlichen und im Wortsinn realen Akteuren im Wirtschaftskreislauf des Alten Reiches – galt bisher noch keine Spezialuntersuchung. Eine Monographie zur Geschichte der Frammersbacher Fuhrleute gibt es bislang auch nicht. Seit dem vierten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts bekannt, erledigten sie Transporte für viele mitteleuropäische Handelshäuser (u.a. die Fugger in Augsburg) und waren auf allen wichtigen Messen präsent. Trotzdem sind sie in der Wirtschaftsgeschichtsschreibung eher unter der Abteilung Marginalia und Curiosa behandelt worden. Das hängt sicher auch mit der eher schwierigen Quellenauswertung zusammen. Die Arbeit war zunächst der Start zu einer wissenschaftlichen Fahrt ins Blaue, im doppelten Sinne, denn vom heimischen Schreibtisch aus ließ sich das Thema nicht bearbeiten und ob sich der, nicht zuletzt finanzielle, Aufwand hinsichtlich Archivreisen, Museumsbesuchen etc. „lohnen“ würde, war zu Beginn auch nicht abzusehen.

Ausgangspunkt meiner Forschungen war schließlich nur die verstreute Erwähnung der Frammersbacher Fuhrleute in der Sekundärliteratur. Die Arbeit ist das Ergebnis mehrjähriger Forschungen, in deren Verlauf einigermaßen klar wurde, weshalb die Landtransportgeschichte bis heute noch ein ziemlich weißer Fleck auf der wissenschaftlichen Landkarte geblieben ist, und weshalb seit den Forschungen Jakob Strieders (Aus Antwerpener Notariatsarchiven. Stuttgart 1920) die Aktivitäten der Frammersbacher zwar gerne zitiert wurden, eine weitergehende wissenschaftliche Untersuchung über den regiona-

len Rahmen hinaus aber unterblieb. Das Quellenmaterial ist weit verstreut und entspricht in etwa dem Aktionsradius dieser Fuhrleute. Auf der Suche nach Quellen wurden Archive in der Bundesrepublik Deutschland, in der damaligen Deutschen Demokratischen Republik, in der Tschechoslowakei, in den Niederlanden und in Belgien angeschrieben, bei positiv erscheinenden Nachrichten die Bestände vor Ort (Antwerpen, Augsburg, Bamberg, Bergen op Zoom, Büdingen, Dillingen, Emden, Frammersbach, Frankfurt, Köln, Marburg, Meiningen, München, Münster, Nürnberg, Weimar, Wiesbaden, Würzburg) gesichtet.

Hans Weigel d.Ä. betrieb in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts einen Handel mit Landkarten und anderen Kunstprodukten in

AVRIGA FLAMMERSPACHENSIS
in Germania.



LXXI.

Ein Fuhrman von Flammerspach oder Meier.

Die Figur zeigt klärtlich an! Die Flammerspacher Fuhrleute!

In was Kleidung herin gahn.

Und die Meier alle zeit.

Et iii

Abb.: Der Auriga Flammerspachensis im Ständebuch des Jost Ammann von 1568 als Beispiel für den Berufsstand des Fuhrmanns.

Nürnberg. Seine bekannteste Publikation ist das 1577 erschienene Werk „*Habitus praecipuorum populorum*“ mit 220 Trachtenabbildungen. Hier erscheint der Holzschnitt des „*Auriga Flammerspachensis aus Germania*“: Der erste und einzige Hinweis in der Kunst auf ein Fuhrmannsgewerbe in Frammersbach. Zeichner und Holzschneider dieser Figur sind unbekannt – es handelt sich nicht, wie häufig behauptet wurde, um ein Werk Jost Ammans (*1539, Zürich, †1591, Nürnberg), der seit 1561 in Nürnberg ansässig war. Die Abbildung des Fuhrmanns inmitten der Personen von Stand unterstreicht zum einen die Bedeutung des Gewerbes, zum anderen jedoch auch dessen Distanz zur übrigen dargestellten Gesellschaft, und sie zeigt den pittoresken, zeittypischen Blick des Künstlers.

Der 26. September 1454 war, wie oben erwähnt, bislang der erste Hinweis auf Frammersbacher Fuhrleute in Antwerpen. Eine systematische Auswertung der reichen Antwerpener Quellen oder deren vollständige Bearbeitung war jedoch vom Zeitaufwand her nicht vertretbar. Die 1.325 Bände der „*Schepenregisters*“ im Stadtarchiv Antwerpen umfassen den Zeitraum zwischen 1394 und 1797. Einen vollständigen Einblick in die Geschäftswelt der damaligen Metropole gestatten sie dennoch nicht. Abgesehen vom Zustand dieser Dokumente, war die Beurkundung freiwillig. Die Serie der „*Certifikatieboeken*“, die der Beurkundung bereits getroffener Vereinbarungen und bestehender Rechtsverhältnisse dienen, setzt in Antwerpen 1488 ein und endet zunächst 1513. Diese Art von Beurkundung setzt 1542 wieder ein und endet schließlich 1613/14.

1480 wird in Antwerpen das erste Notariat eröffnet. Allein bis 1600 sind 86 Notariate verzeichnet. Im „*Rijksarchieff*“ befinden sich die Unterlagen zu 314 Notariaten, im „*Stadsarchieff*“ zu 436 Notariaten. Die in Antwerpen und Bergen op Zoom erschlossenen, aber nicht vollständig vorhandenen Quellen umfassen den Zeitraum vom 1. Dezember 1480 bis zum 21. Mai 1513. In Antwerpen gab es die Pfingst- und die Herbstmesse, in Bergen op Zoom die Ostermesse und die St. Martins-Messe. Frammersbacher Fuhrleute erledigten während dieser Zeit eine Unzahl von Trans-

porten mit den Zielorten Antwerpen, Augsburg, Frankfurt, Kempten, Köln, Leipzig, Nürnberg und Ulm.

In Antwerpen wurde 1531 die Börse gegründet; Messen spielten ab diesem Zeitpunkt nicht mehr die tragende Rolle der früheren Jahre. Der letzte, die Frammersbacher Fuhrleute betreffende Antwerpener Fund stammt vom 22. Juni 1569. Die Geschäftsinteressen verlagerten sich nach dem Holländischen Glaubenskrieg (1568–1648) und dem Fall Antwerpens 1585 in Richtung Amsterdam. Von nun an gibt es vier Hauptachsen ihrer Aktivitäten: Amsterdam-Frankfurt, Amsterdam-Leipzig, Frankfurt-Leipzig und Frankfurt-Nürnberg (genannt: die „Frammersbacher“-Route). Eine Quelle aus dem Jahr 1809 berichtet sogar von einer Direktverbindung Nürnberg–Amsterdam.

Ein einzigartiger, die Frammersbacher Fuhrleute betreffender Bestand liegt im Staatsarchiv Weimar. Es handelt sich um vier Geleitsregister für die Geleite Butteltstedt (1511/20–73), Erfurt (1522–74), Eisenach (1505–55) und Creutzburg (1507–64). Eisenach war der erste Sammelpunkt jener Straßen, die aus dem Hessischen, dem Rhein-Main-Gebiet und den Niederlanden, dann als „Hohe Straße“ nach Erfurt führte. Aufgrund dessen wurde besonders darauf geachtet, daß alle Warentransporte hier erfaßt und keine Nebenstraßen benutzt wurden und etwa Eisenach umfahren wurde. Um den Warenverkehr nach Thüringen vollständig kontrollieren zu können, wurden noch mehrere Beigeleite an den wichtigsten Zugangsstraßen eingerichtet, z.B. in Creutzburg an der Straße von und nach Kassel und Münster bzw. Köln. Das Beigeleit Creutzburg spielte dabei eine besondere Rolle, denn die Wagen die von Antwerpen und Köln kamen, mußten hier Geleit zahlen, konnten dann aber entweder nach Eisenach oder aber nach Wartha und weiter nach Erfurt fahren. Vor allem seit 1510 wurde Eisenach gemieden und der Weg zu den Frankfurter Messen durch „die langen Hessen“ gewählt.

Einige Beispiele: In der Zeit vom 5. April bis 7. November 1523 wurden in Erfurt insgesamt 387 Wagen und 56 Karren registriert; davon bedienten 296 Wagen und 53 Karren den Ost-West-Verkehr. 127 Wagen und 15

Karren von und nach Creutzburg wurden von Fuhrleuten aus Frammersbach geleitet, die den Fernhandel zwischen Leipzig und Antwerpen beherrschten (Anteil: 32 Prozent). In der Jahresrechnung von 1523/24 prägten die Frammersbacher mit Zentnergutfrachten eindeutig das Geschehen im Geleit Creutzburg mit 151 Wagen und 3 Karren und einem Anteil von etwa 70 Prozent der Gesamteinnahmen.

Vom 1. Mai 1526 bis 3. November 1526 passierten, aus Richtung Westen kommend, 163 Wagen und 29 Karren Creutzburg. 119 Wagen und 8 Karren stammten aus Frammersbach (Anteil: 66 Prozent). In der Gegenrichtung waren es von 64 Wagen und 11 Karren immerhin 48 Wagen und 9 Karren, für die die Fuhrleute Geleitsgebühren zahlten (Anteil: 76 Prozent).

Das Unternehmertum der Fuhrleute prägte auch die heimische Infrastruktur und sicherte wirtschaftlichen Wohlstand. Graf Reinhard (1463–1518) erließ deshalb Fuhr- und Gerichtsordnungen. 1514 wurden auch Hochzeits- und Kinds-Taufordnungen erlassen, denn zu solchen Anlässen wurde oft maßlos gegessen und getrunken. Nun schrieb die Obrigkeit vor, mit welchem Aufwand Familienfeste zu feiern waren – die Höchstzahl der Gäste wird auf 52 Personen beschränkt, die bei Wein, Tanz und tüppigem Essen allerdings immer noch zwei Tage lang die Arbeit ruhen lassen durften.

Nachgewiesen ist für diese Zeit bereits die Schankstatt, ein Wirtshaus mit zwei Scheunen, wo Graf Philipp III. (1505–1559), der letzte Rienecker, seinen Wein verkaufen ließ. Frammersbach erlebte und spürte damals die wirtschaftliche Blüte dieser Zeit. Das Dorf profitierte aber auch von seiner geographischen Lage. Nicht nur einheimische Fuhrleute suchten den Ort während der Fahrten zwischen den großen Wirtschaftszentren Nordwesteuropas und Oberdeutschlands auf. Frammersbach wurde Durchgangsstation und entwickelte sich dabei zu einem Gewerbevier mit Instandsetzungs- und Dienstleistungsbetrieben. Schmiede und Wagner waren dafür ebenso Voraussetzungen wie geräumige Stal-

lungen und Remisen, das große Wirtshaus und die Badestube, einschließlich des Baders. Im Jahr 1600 wurden in der Schankstatt 48.447 Liter Wein verkauft. Die 1601 in Frammersbach, Wiesthal und Ruppertshütten registrierten 274 Männer hätten demnach pro Kopf 176,8 Liter im Jahr Wein konsumiert.

Im 30-jährigen Krieg hatte das Dorf zwei Schwedendurchzüge zu ertragen. Die Schankstatt blieb vom 22. Februar 1631 an für zwei Jahre geschlossen. Der Keller zu Lohr rettete sich mit sämtlichen Steuereinnahmen per Schiff nach Mainz, der Ortspfarrer vermerkt in den Tauf- und Heiratsmatrikeln plötzliche feindliche Einfälle. Von November 1634 bis September 1638 erlosch nahezu jede wirtschaftliche Aktivität. Der Ort wurde geplündert (u.a. 300 Pferde wurden geraubt, ohne das Zugvieh zu zählen). Außerdem waren Kriegskontributionen zu zahlen und einquartierte Kriegsvölker zu verköstigen; viele Häuser wurden zerstört, viele standen unbewohnt.

Ein Großteil der Bewohner floh, wurde vertrieben oder ermordet: Gerade noch 77 Männer, 91 Frauen und 244 Kinder sind in der Spätphase des Krieges (1640) verzeichnet. Es dauerte lange, bis sich der Ort von diesem Kollaps erholte.

Ein Durchbruch gelang den Fuhrleuten erst wieder gegen Anfang des 19. Jahrhundert. Ihr Monopol gewannen sie allerdings lediglich auf der Strecke Frankfurt-Nürnberg zurück. Ihre Klage im Jahr 1809 über die Konkurrenz auf der Strecke Frankfurt-Amsterdam sollte zumindest die Ansprüche weiter manifestieren. Das Ende des traditionellen Frachtfuhrwesens war jedoch festgeschrieben: Seit 1797 beschäftigten sich englische Ingenieure mit dem Problem, Dampf als Zugkraft einzusetzen – Pferdestärken, in der eigentlichen Wortbedeutung, waren damit ineffizient geworden. Mit dem Ausbau ihres Streckennetzes übernahm dann die Bahn auch den Transport von Ferngut.

Alte Verkehrswege im Gebiet der Rhön und zwischen Main und Werra

von

Jochen Heinke

Aus der Vor- und Frühzeit gibt es so gut wie keine, aus dem frühen Mittelalter nur spärliche Informationen über die damals genutzten Verkehrswege. Mit dem zunehmenden Handel im Hochmittelalter verbesserte sich die Quellenlage, denn nun steht die Nutzung der Straßen im Zusammenhang mit fiskalischen Abgaben: Neben den Zollabgaben wird wegen der häufigen Überfälle auf Händler das Geleit eingeführt, das von den Beauftragten des Kaisers auf ausgewählten Straßen gegen Geld gewährt wird. Für bestimmte Waren, meist sind es die Messewaren, wird die Nutzung der Geleitstraßen vorgeschrieben, und damit sich jeder daran halten kann,

wird deren Verlauf anhand einer Auflistung der Orte, durch die sie führen, auch beschrieben. Bei den Pilgerfahrten nach Rom, Jerusalem und Santiago de Compostella werden in sogenannten Itineraren auch die Orte an den Routen beschrieben, durch die die Pilger zogen.

1. Die Ausrichtung der vorzeitlichen Hauptverkehrswege im Bereich der Rhön

Natürlich gibt es wie überall keine urkundliche Belege über die Verkehrswege, die von