

Salzhering, Süßholz, Stein, Wein, Holz – Handel am Untermain in der Frühen Neuzeit*

von
Wilhelm Otto Keller

In der hier gewählten Überschrift für das Thema „Handel am Untermain“ steht der Salzhering bildlich für den Fernhandel im allgemeinen. Das aus Bamberg herabkommende Süßholz, besser bekannt als Lakritze, repräsentiert den Mainhandel. Stein, Wein und Holz sind Produkte, die vom Untermain selbst in den Handel gebracht werden. Wobei ich das – wegen des knappen Rahmens – nicht in eigenen Kapiteln auseinander halten werde. Es soll auch keine „Blütenlese“ veranstaltet werden, bei der hauptsächlich ausgefallene Waren, wie z.B. Elefantenzähne präsentiert werden, die von Frankfurt am Main aufwärts gehen oder Quecksilberfässer aus Istrien, die mainabwärts schippern. Vielmehr soll es um den ganz alltäglichen Handel gehen.

Verkehr am Untermain

Zuerst müssen wir über den Verkehr sprechen! Bei der ersten Veranstaltung des Frankenbundes zum Thema „Handel am Main“ bewegen wir uns mit der MS „Astoria“ auf einem Abschnitt mit sehr hohem Verkehrsaufkommen. Mehr Schiffsverkehr als der Untermain hatte in der Frühen Neuzeit nur noch der Rhein zu bieten. Auf dem Wasserweg fuhr es sich – trotz aller Untiefen, Sandbänke und Mühlwehre – damals erheblich bequemer als auf den Straßen. Bis zu 900 Ztr. Last konnten Schiffe noch bis Bamberg hinauf bringen, getreidelt mit vier bis sechs Pferden und gelegentlicher Unterstützung durch ein Segel. Das entsprach einer Ladekapazität von rund 20 bis 25 Fuhrwerken, die auf der Straße 100 bis 150 Pferde benötigten.¹ Von Miltenberg abwärts waren noch größere Lasten möglich. Über den Main kamen nicht nur Waren aus Franken, sondern auch aus Sachsen, Böhmen und den angrenzenden Regionen. Bamberg war der Ein- und Ausfuhrhafen der Reichsstadt Nürnberg – einer der großen europäischen Wirtschaftsmetropolen. Die drei Nürnberger Ratsherrn Siegfried Fuerer, Endres Imhof und Martin Pfinzing rechneten 1532, daß

jährlich etwa 10.000 Ztr. Güter von Nürnberg nach Frankfurt und 20.000 Ztr. von Frankfurt nach Nürnberg transportiert wurden.² Frankfurt war durch die Jahrhunderte eine der großen Drehscheiben des europäischen Handels, die über den Main Waren erhielt und über den Main Waren verteilte.³

Parallel zum Fluß verlief ab Miltenberg die Geleitsstraße nach Aschaffenburg und von dort zur Reichsstadt Frankfurt, die mit ihren beiden Messen im Frühjahr und Herbst für die Spitzen des Verkehrs sorgte. Diese Straße wird in unserem Raum gern als „A 3 des Mittelalters“ titulierte, das heißt, sie war Teil der früheren Verbindung zwischen Nürnberg und Frankfurt, die heute als Autobahn durch den Spessart führt. Hier floß schon immer viel internationaler Handelsverkehr. Über Taubert bischofsheim erreichte die Straße von Nürnberg her das Miltenberger Mainknie. An der Tauber stieß noch die von Augsburg – einem weiteren Wirtschaftszentrum – über Donauwörth, Nördlingen, Crailsheim kommende sogenannte „*Italienische Straße*“ auf diese Geleitsstraße. Dieser Straßennamen weist auf die Herkunft aus der Städtelandschaft Norditaliens hin, einem der Kernräume der europäischen Wirtschaft. Am Ende dieser Welthandelsstraße quer durch Europa liegt mit den städtereichen Niederlanden ein weiterer starker Wirtschaftsraum.

Über Miltenberg und den Main verlief auch der kürzeste Weg vom Neckar nach Frankfurt. Ursprünglich wurde in Miltenberg der ganze Verkehr mit Fähren auf das rechte Mainufer gebracht. In Aschaffenburg ging es dann über die vom Mainzer Erzbischof Willigis erbaute Mainbrücke in Richtung Frankfurt. Später ersparte man sich das umständliche Übersetzen in Miltenberg und blieb auf der linken Mainseite. Die Zollstellen wurden von Klingenberg nach Trennfurt und von Aschaffenburg nach Stockstadt auf das linke Ufer verlegt.⁴ Das traditionelle Messegeleit mit der

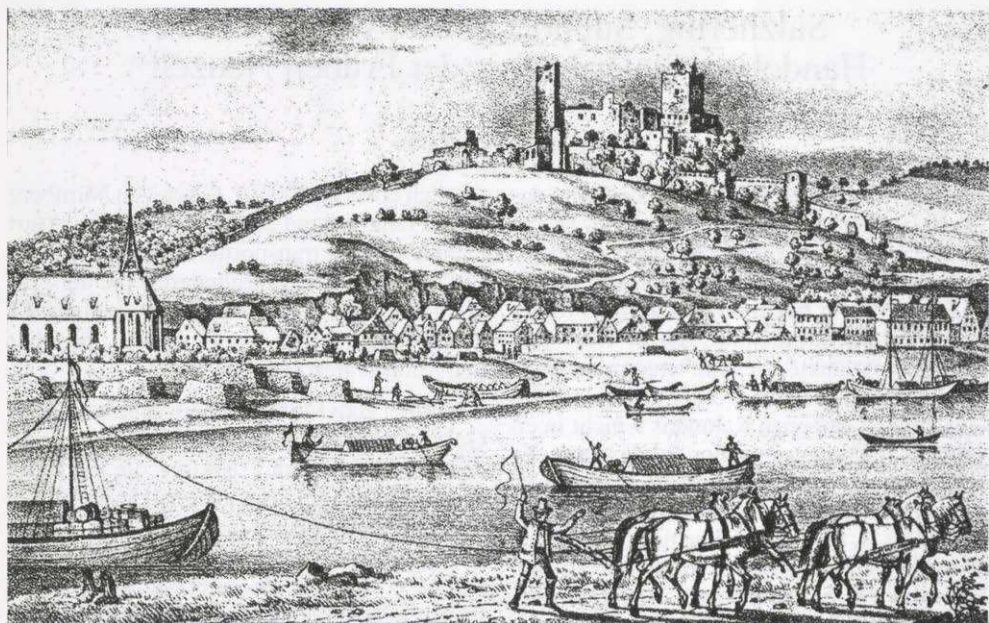


Abb. 1: Schiffsverkehr vor Stadtprozelten.

Lithographie v. A. Schleich.

großen Geleitskutsche verkehrte allerdings bis 1785 auf der alten, rechtsmainischen Strecke. Dann brach man mit der Tradition und blieb ebenfalls am linken Ufer.⁵

Um 1700 setzte sich immer mehr die kürzere Route über den Spessart durch, die allerdings schon lange vorher von Nürnberger Messebesuchern benutzt wurde, die zu Fuß nach Frankfurt mußten. Die Hilfskräfte der Kauf- und Fuhrleute, auch kleine Handwerker, liefen über den Spessart. Vor Aschaffenburg mieteten sie Bauernpferde, auf denen sie zur Messe ritten.⁶ Um 1700 bewegte sich immer mehr Warenverkehr über diese um einen Tag kürzere Strecke. Zeit war damals schon Geld! Das wirkte sich natürlich negativ auf die Strecke Tauberbischofsheim – Aschaffenburg aus.

Waren: Fische und andere Lebensmittel

Zunächst zum Fisch und zum Handel mit Viktualien: Prüfen wir einmal, was der Frankfurter Kaufmann Heinrich Wickstetter seinem Geschäftspartner Andreas Brosamer, genannt Morder, schickt.⁷ Mitte August 1525 lieferte

ein Miltenberger Schiffer diesem Kaufmann in der Würzburger Judengasse einen großen Korb mit Platteysen, das sind Schollen, also Meeresfische. Diese mußten natürlich stark gesalzen sein, sonst wäre man im Hochsommer damit nicht weit gekommen. Unten im Korb lagen 40 „Zahl Mittelschollen“, das sind 8.800 Fische, denn ein „Zahl“ umfaßt 220 Stück.⁸ Obendrauf befinden sich 1.760 Stück besserer Qualität. Wickstetter schickte seinem Würzburger Partner innerhalb von vier Jahren, außer 36.500 Schollen, insgesamt 78 Faß Hering, 14 Faß Rheinfisch und 12 Faß Lachs und noch mehr. Kaufleute aus den Hansestädten ließen Hering und andere Seefische in Tausenden von Fässern nach Frankfurt schaffen, die von anderen Händlern weiterverkauft wurden. In den Würzburger Polizeisätzen und im Miltenberger Statutenbuch finden sie sich seit der Mitte des 14. Jahrhunderts, waren aber sicher schon lange vorher auf den Märkten.⁹ Umgekehrt gingen von Würzburg allein im Jahr 1543 23 Faß mit Hechten aus fränkischen Gewässern an Wickstetter in Frankfurt. Die mainzische Hofhaltung in Aschaffenburg bezog am Anfang des 17. Jahrhunderts allerdings auch 40 Ztr.

Stockfisch und mehr als 16.000 Schollen von einem Händler aus Gotha, der über die Elbe versorgt wurde. Auch gesalzene Hechte wurden aus Thüringen geliefert.

Am ganzen Main, wie im übrigen Reich, gehörten Salzhering und Stockfisch zu den wichtigsten Nahrungsmitteln des Mittelalters und der Frühen Neuzeit, nicht nur während der häufigen Fastenzeiten.¹⁰ Die Fänge aus heimischen Gewässern reichten für den Massenbedarf bei weitem nicht aus, obwohl ja fast in jedem Ort am Main Fischer arbeiteten. Im 16. Jahrhundert waren es in Miltenberg mindestens 15 bis 20, in Aschaffenburg gar über 40 Fischer. Dennoch mußte der lokale Handel durch den Fernhandel ergänzt werden.

Mit Hilfe zahlreicher Schelche lieferte der Bamberger Raum im Herbst vor allem Karpfen, die lebend in offenen Fässern oder Bottichen transportiert wurden, bis nach Frankfurt. Auch Setzlinge für die Aschaffenburg Schloßteiche und andere kurfürstliche Fischwasser bezog der Hoffischer aus Bamberg.

Ich ziehe hier den Fisch nicht etwa deshalb als Beispiel heran, weil ich passionierter Fischesser bin. Nein, vielmehr kann man an diesem Beispiel gut sehen, wie Ströme gleicher Waren aus unterschiedlichen Richtungen auf den Untermain treffen.

Bleiben wir bei den Lebensmitteln: Der Handel über große Entfernungen läßt sich ebenfalls am Beispiel von Butter bzw. Butterschmalz – auch „geläuterte“ oder „laute Butter“ genannt – demonstrieren. Schon im 15. Jahrhundert bezog das Kloster Amorbach ebenso wie die dortige mainzische Kellerei Butter aus Nürnberg. Während die Aschaffenburg Hofhaltung im Jahr 1603 von drei Bamberger und einem Lichtenfelser Butterhändler an die 225 Ztr. Butterschmalz, die auf Flößen den Main herunter kamen, einkaufte, holte der kurfürstliche Küchenmeister in Frankfurt persönlich einen Zentner der erheblich teureren, gesalzenen holländischen Butter ab. Die Aschaffenburg Bürger fanden auf ihrem Markt um 1545 regelmäßig Butter und Käse aus dem Raum Rothenburg ob der Tauber, und in Miltenberg wurde viel Butter von der Hohenloher Ebene verzehrt und umgeschlagen. Am Untermain, im Odenwald

und Spessart gab es keine bedeutende Milchwirtschaft. Das Haupttier des Spessarts war das Schwein, das des Odenwaldes das Schaf.

Am Butter- und Käsehandel kann man gut erkennen, wie der Markt reagiert. Frankfurt bezog über den Rhein große Mengen Butter und Käse aus den Niederlanden. Der Fall des zentralen Wirtschaftsplatzes Antwerpen im Jahr 1585 und die Ereignisse des Krieges in den Niederlanden verringerten die Liefermengen. Innerhalb von zwei Jahren begannen sich die Butter- und Käsetransporte in Richtung Frankfurt an den Mainzöllen zu verdoppeln und zu verdreifachen.

Gesalzen wurden die Speisen am Untermain nicht nur mit Salz aus der Saline Orb im Spessart, sondern auch mit thüringisch-sächsischem Salz aus Staßfurt, Halle und Frankenhausen, das die sogenannten Kärcher über den Thüringer Wald heranbrachten. Zurück fuhren sie meist mit Wein oder Nüssen. In Zeiten ohne Kühlschrank wurde Salz als Konservierungsmittel in ungeheuren Mengen gebraucht.¹¹ Allein in den Miltenberger Stadtrechnungen tauchen jährlich um die 150 Orber Salzkärcher auf.

Außer Süßholz und Karpfen lieferte der Bamberger Raum natürlich auch Zwiebeln, andere Gemüse und viel Saatgut. Aus dem fruchtbaren Schweinfurter Umland kamen Schelche mit Linsen, Bohnen, Erbsen und anderen Leguminosen an den Untermain.

Das Brotgetreide kam hier überwiegend mainaufwärts. Wegen der umfangreichen Rebflächen reichte der eigene Anbau nicht aus. Das Getreide bezog man im Gegenzug zum Wein überwiegend über Frankfurt aus der Wetterau. Sowohl in einem Miltenberger als auch in einem Wertheimer Statutenbuch finden sich Tabellen zur direkten Umrechnung vom Friedberger Achtel auf die Miltenberger oder Wertheimer Getreidemaße. Nur wenn die Wetterauer Ernte schlecht ausfiel, wandte man sich dem Ochsenfurter Gau zu. Der versorgte in normalen Jahren über Lohr den Ostteil des Spessarts mit Getreide und erhielt dafür Holz.¹²

Auch Viehhandel lief durch das enge Maintal. So trieben Miltenberger Metzger im letz-

ten Quartal 1544 fast 700 Hammel durch den Aschaffener Zoll in Richtung Frankfurt. Zu Beginn des 18. Jahrhunderts lassen sich regelmäßige Ochsentriebe mit insgesamt über 1.000 Tieren pro Jahr aus dem Hohenlohschen feststellen, die den Unterrhein passieren und während der Messen, in denen sich Tausende von Menschen in Frankfurt aufhielten und ernährt werden wollten. Andere Grobeignisse wie zum Beispiel die langwierigen Verhandlungen vor der Wahl König und Kaiser Leopolds I. im Jahr 1658, bei denen große Gesandtschaften aller europäischen Großmächte in Frankfurt vertreten waren, wirkten sich am Unterrhein aus. Alleine der habsburgische Hofmetzger schaffte innerhalb von vier Monaten über 600 Kälber, mehr als 100 Lämmer und 13 Ochsen von Wertheim per Schiff nach Frankfurt. Die Gesandtschaften erhielten Tausende Malter Hafer mainabwärts geliefert – alles zollfrei, versteht sich!

Man erkennt, der Handel mit Lebensmitteln, den Gütern des täglichen Bedarfs, war großräumiger angelegt als man zunächst glauben möchte. Zwar war dies vor allem dem weit verzweigten Netz des Mains und seiner Nebenflüsse und -bäche geschuldet, doch auch über Land wurden weite Strecken zurückgelegt, wenn ein Wagen mit Käse aus dem Raum südlich von Weisenburg in Miltenberg auf das Schiff verladen wird.

Das unentbehrliche Holz

Der Main wurde nicht nur von Schiffen befahren. Bis in die 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts waren gewaltige Holzflöße ein vertrautes Bild. Dann endete diese lange Tradition des Holztransports auf dem Main. In der Frühen Neuzeit schwammen viele hundert Flöße pro Jahr mainabwärts in die waldärmeren Regionen bis in die Niederlande. Die meisten Flöße kamen aus dem Frankenwald, viele aber auch aus dem Spessart.

Die Flöße, die ich in Miltenberg noch gesehen habe, waren alle ohne Oberlast. Ich kann mich nicht erinnern, daß außer der Flößerhütte noch etwas transportiert worden wäre. Nicht so die früheren Flöße! Die sogenannten „Güterflöße“ waren wie die Last-

schiffe bis zur Kapazitätsgrenze beladen. So beförderte Friedrich Gerling von Michelau in neun Floßstücken nicht nur 82 Böden Holz, sondern auch 180 Fässer Blech, 600 Kübel Pech und Kienruß im Gesamtgewicht von 330 Ztr. Er erschien bald darauf wieder mit einer vergleichbaren Ladung.

Auch leicht verderbliche Güter wie Getreide wurden auf Flöße verladen. Am Heiligabend 1651 – man benötigte einen entsprechend hohen Wasserstand – beförderte der Coburger Heinrich Häring auf seinem Floß nicht nur Bretter und zwei Sack Wolle, sondern in einem sogenannten „Fruchtkasten“ auch 180 Malter Getreide. Ein Malter entspricht ungefähr einem Doppelzentner.

Pech in Kübeln, Kienruß und Wagenschmiere in Fässern gehörten zu den sogenannten „Flößerwaren“. Zudem gingen Hunderte Fässer mit Holzlöffeln mainabwärts. Diese Löffel wurden im Frankenwald in Winterarbeit hergestellt.

In den Weinbaugebieten an Main und Rhein bestand ein ungeheurer Bedarf an Weinbergspfählen. Die oberfränkischen Wälder lieferten jährlich Hunderttausende auf Flößen und Schiffen. Darüber hinaus erscheinen noch viele Handelsgüter vom Glas bis zu Pottasche und Kupferwasser in den Zollregistern.

Die Flöße aus dem östlichen Spessart wurden überwiegend in Rothenfels zusammengestellt und waren nicht so schwer beladen wie die oberfränkischen. Sie transportierten als Oberlast vor allem Weinbergspfähle und Faßdauben, diese jedoch auch zu Abertausenden.

Erst nach dem Dreißigjährigen Krieg begann der Handel mit dem sogenannten Holländerholz. In unserem Raum waren diese Holzhändler vor allem an Eichenstämmen interessiert und flößten diese jährlich zu Hunderten main- und rheinabwärts.

Kontinuierlich läßt sich der Handel mit Brennholz aus Odenwald und Spessart seit dem Spätmittelalter verfolgen. Die großen Kommunen im Rhein-Main-Gebiet benötigten ungeheuer viel Brennmaterial. Holz und etwas Holzkohle waren damals die einzigen Energieträger. Im 16. Jahrhundert wurde

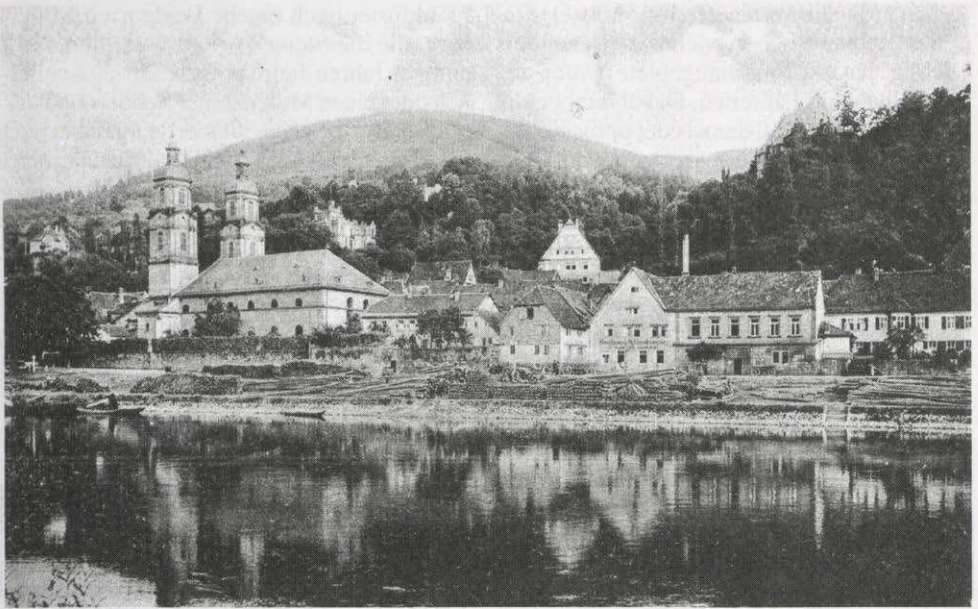


Abb. 2: Holz am Miltenberger Mainufer um 1900.

schon geklagt, daß die flußnahen Wälder bereits verschwunden wären und das Holz über längere Strecken mit Eseln zum Ufer gebracht werden mußte.

Nach dem Getreidemangel war fehlendes Brennholz, also Energiemangel, für die Untertanen die häufigste Ursache zum Aufruhr. Fehlte Brennholz, konnte auch kein Brot gebacken werden. So hing beides oft zusammen. Im 18. Jahrhundert setzte der Mainzer Erzbischof sogar Prämien für denjenigen Schiffer aus, der nach Hochwasser oder Eisgang im Winter als erster mit einem Schiff Holz in der Residenzstadt anlandete. Dabei bestand immer die Gefahr, daß finanzkräftige Frankfurter den Schiffern die kostbare Last zu überhöhten Preisen abkauften, auch wenn der Erzbischof das natürlich strengstens verbot. Der Holzhandel wurde von den Schiffern dominiert. Schon im 14. Jahrhundert galt der Schiffer als der Holzhändler schlechthin. Die Städte Würth und Miltenberg beherrschten bis ins 18. Jahrhundert hinein das Holzgeschäft.

Im Brennholzhandel waren aber auch kleinere Orte wie Stadt- und Dorfprozelten, Boxthal, Freudenberg, Reistenhausen/Fechenbach

[heute: Collenberg] usw. engagiert. Von dort gingen jährlich in Hunderten Schelchen Brennholztransporte mainabwärts. Ende des 18. Jahrhundert wurde viel Holz in Form von sogenannten „Wellen“ verschifft. Das sind Bündel von Ästen und Reisig. Sie wurden nur im Spessart und Odenwald gebunden. Im Jahr 1792 passierten mehr als 1 ½ Millionen Wellenbündel Miltenberg. Aus den oberfränkischen Wäldern sind keine derartigen Lieferungen erwähnt.

Etwas Entlastung im Energiebereich im Rhein-Main-Gebiet mochte Ende des 18. Jahrhunderts Steinkohle aus Oberfranken bringen. Sie kam aus Stockheim im Landkreis Kronach, wo sie schon seit 1582 abgebaut wurde. Rund 1.900 Fässer Kohle wurden in einem Jahr in Miltenberg registriert. Die Transporteure saßen in Friesen, Höfles, Kronach, Küps, Steinwiesen, Unterrodach und Wallenfels, das heißt, die Kohle wurde als Oberlast auf großen Flößen befördert.

Zu den Waren, die aus allen durch den Main verbundenen Waldgebieten über den Untermain in die weniger walddreichen Gebiete gebracht wurden, gehörten die Schreiner- und Benderwaren. Kisten, Truhen, „Kübel und

Gelten“ (das sind offene Transportfässer) fanden offenbar viele Abnehmer. Besonders wichtig für die Weinbaugebiete waren die Faßdauben und Faßreifen. Dabei muß betont werden, daß das Faß damals der optimale Behälter für fast alle Transporte war – vom Buch über das Getreide bis zur Kohle. Das Faß war dicht, und die Ware deshalb vor Wasser geschützt. Was damals an Faßgrößen möglich war, sieht man an den Bestellungen des kurmainzischen Oberkellers von Aschaffenburg bei seinem Kollegen in Lohr. 1603 war da von 12-, 9- und 6-fudrigen Fässern die Rede. Ein Fuder faßte am Mainviereck im Durchschnitt rund 1.000 Liter. Zwölf Fuder entsprachen also 12.000 Litern. Das erste große Faß, das im Heidelberger Schloß um 1590 gebaut wurde, faßte allerdings das Zehnfache. Nur waren die Fässer für Aschaffenburg nicht für das Renommee des Fürsten, sondern als ganz normale Gebrauchsgegenstände vorgesehen. Der Mainzer Kurfürst verbot nach dem Dreißigjährigen Krieg sogar, Fässer mit mehr als einem Fuder herzustellen, da es schon mehrfach schwere Unfälle gegeben hätte.

Auch Zimmermannsarbeiten wie Dachstühle, Brücken und komplette Fachwerkgerüste wurden aus Orten des Mainvierecks meist auf einem Floß zu ihrem Bestimmungsort gebracht. So stammte das Fachwerk des Miltenberger Spitalgebäudes von 1543/44 aus der Hand eines Lohrer Zimmermanns. Der Dachstuhl der berühmten Bürgstadter Martinskapelle ist einem Marktheidenfelder Handwerksmeister zu verdanken. Bis nach Bingen schaffte man hölzerne Brückenkonstruktionen.

Die Schiffer waren nicht nur führend im Holzhandel, sondern auch beim Sandstein. Schon von der Last her ist klar, daß der Export von Steinen fast ausschließlich in Flußrichtung gehen mußte. Lieferungen nach Frankfurt, Mainz, Eltville und Bingen waren schon im Mittelalter nachweisbar. Der erste Miltenberger, der um 1335 als Frankfurter Bürger erscheint, war nicht zufällig ein Steinmetz. Von etwa 1440 bis 1520 wurde der Turmbau des Frankfurter St. Bartholomäusstifts, also des Frankfurter Doms, mit Miltenberger Sandsteinen beliefert. Ursprünglich schickten die

Frankfurter noch eigene Leute nach Miltenberg, die die Steine vor Ort bestellten. Nach einigen Jahren lief das Geschäft ausschließlich über einen Miltenberger Schiffer und dessen Sohn. Übrigens plündert man dabei auch das Römerkastell Miltenberg-Altstadt. Nach einem Brand des Domturmes im Jahr 1867 tauchte das Fragment eines Weihaltars für Kaiser Commodus, der eindeutig der im Kastell Altstadt stationierten „*cohors prima sequanorum et rauracorum*“ zuzuweisen ist, als Gesimsstein wieder auf. Er steht heute im Lapidarium des Museums am Miltenberger Marktplatz.

Auch aus Obernburger Brüchen kauften die Frankfurter ihr Baumaterial. Dasselbe galt für das Aschaffenburg Schloß und weitere repräsentative Bauten des Rhein-Main-Gebietes.

Mit einigen Bemerkungen zum Weinhandel am Unterrhein möchte ich schließen. Zunächst müssen wir uns vom heutigen Landschaftsbild lösen und uns das Maintal hier ungefähr so vorstellen wie am Maindreieck. Ich spreche jetzt über die Zeit vor dem Dreißigjährigen Krieg. Ungefähr an dessen Beginn verfügten 1618 die beiden Weinorte Bürgstadt und Miltenberg zusammen über etwa 540 Hektar Weinberge bzw. Weingärten. Viel Wein wurde in der Ebene angebaut, was durch die spätere Landwirtschaft heute nicht mehr zu erkennen ist. Im Winter kann man hoch an den Hängen alte Weinbergsmauern erkennen. In Miltenberg reichten die Rebflächen bis an die Stadtmauern. Unser Dialektbegriff „*Wengert*“ kommt ja nicht von „Weinberg“, sondern von „Weingarten“. Man kann also von einer Wein-Monokultur am Unterrhein ausgehen. Der Weinbau war wegen der klimatischen Bedingungen möglich und wurde durch die hervorragende Verkehrslage begünstigt, denn Frankfurt und Nürnberg, mit denen enge Verbindungen bestanden, waren auch die beiden größten süddeutschen Weinmärkte. Fuhrleute, die mit nicht ganz ausgelasteten Fahrzeugen hier ankamen, kauften sich folglich ein passendes Faß bei einem der vielen Bender und ließen es mit Wein füllen, den sie an ihrem Ziel, sei es Frankfurt oder Nürnberg oder auch in der Heimat gut verkaufen konn-

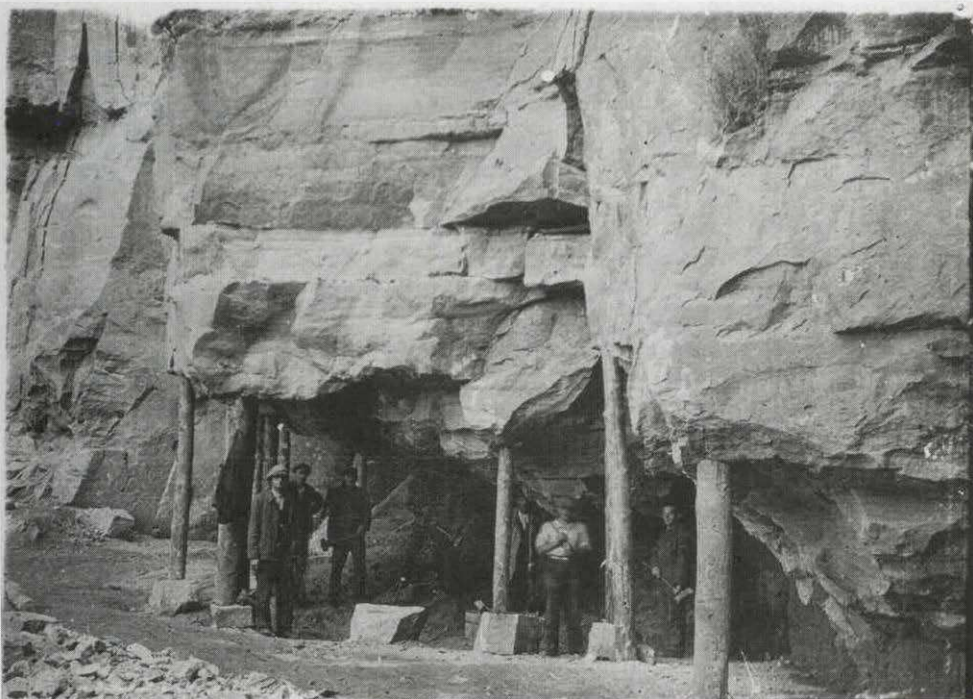


Abb. 3: Traditioneller Sandsteinabbau bei Reistenhausen.

ten. Der Fuhrmann galt am Untermain als der Weinaufkäufer schlechthin. Darüber hinaus wurden die Einheimischen aktiv und besuchten die großen Weinmärkte. In Frankfurt konnte ich an einem Tag etwa zehn Miltenberger Bürger – vom Tagelöhner bis zum Kaufmann – auf dem Weinmarkt nachweisen. In den Herrenkeller von Nürnberg lieferte der Miltenberger Straußwirt im Jahr 1582 innerhalb weniger Monate etwa 140 Hektoliter Wein.

Was der Weinbau an Wohlstand bringen konnte, sieht man am Miltenberger Fachwerk, dessen Spitzenleistungen in die Zeit zwischen 1500 und 1630 gehören, als der Weinbau in voller Blüte stand. Jeder Bürger, der genügend Unternehmungsgeist und Startkapital besaß, engagierte sich im Weinhandel.

Als besonders gute Weine galten die von Klingenberg, Großheubach, Miltenberg und Bürgstadt. Erzbischof Johann Schweickhard von Cronberg schickte dem Kurfürsten von Sachsen jährlich drei „Fässlein“ Klingen-

berger, während der Beschenkte sich mit sächsischem Bier bedankte.¹³

Natürlich passierten auch Weine vom Maindreieck den Untermain. Hiesige Weinhändler fuhren schon Mitte des 14. Jahrhunderts zum Weinkauf nach Würzburg, Dertingen und in andere Orte.¹⁴ Der Schultheiß von Kreuzwertheim kaufte um 1575 große Mengen im Raum Karlstadt und führte sie durch den Freudenberger Zoll. Der größte Weintransport, der mir auf dem Main begegnete, kam im 16. Jahrhundert aus dem Rheingau und war für Nürnberg bestimmt. 140 Fuder Wein, das waren etwa 1.400 Hektoliter, wurden in drei Schiffen von etwa 23 Pferden gezogen und waren von 32 Knechten begleitet.¹⁵ Vergleichbares ist mir in späteren Zollregistern nicht mehr begegnet. Der Wein für Nürnberg wurde in Bamberg umgeladen.

Die optimale Verkehrslage des Untermain schlug in Krisenzeiten ins Gegenteil um. Begannen kriegerische Handlungen blieben die Kauf- und Fuhrleute sowie Weinhändler zu-



Nil bibis, aut nimium bibis omni tempore, iustum. Sic tibi difficile est rite tenere modum.

*Du trinkst nichts, oder trinkst allzeit
Zu viel, halbst auch kein vnderfcheit*

*Im Trincken: Dann es unmöglich dir,
Dass du dich haltest der Schuß.*

Abb. 4: Klingenberg in Daniel Meissners Schatzkästlein 1624.

haue. Der Handel ist „ein scheues Reh“! Die ankommenden Soldaten brachten den Bürgern und Weinbauern nichts, sondern sie forderten sie meist aufs Äußerste. So auch im Dreißigjährigen Krieg. In vielen Orten des Untermain z.B. in Miltenberg, erholte sich der Weinbau von diesem Krieg nicht mehr vollständig. Im Taubertal war das anders. Besonders auffällig ist hier der Aufschwung in Königheim im Brehmbachtal, das um 1700 zeitweilig mehr Einwohner hatte als Tauberbischofsheim. Königheimer Weinhändler verzollten am Miltenberger Land- und Wasserzoll 1722 insgesamt über 300 Fuder Wein, also rund 3.000 Hektoliter. Davon entfielen fast 40 Prozent auf den Königheimer Händler Sebastian Brotzler, der auch in Bürgstadt einen Weinkeller besaß. Derselbe erschien drei Jahre später bereits als Frankfurter Bürger und war damit einer von 30 fränkischen Weinhändlern, die seit 1720 ihren Sitz nach Frankfurt verlegten. Acht davon stammten aus Königheim, vier aus Tauberbischofsheim.

Für den Weinbau am Untermain war das 18. Jahrhundert eine schlechte Zeit. In Milten-

berg, das Wilhelm Störmer und Andreas Otto Weber als „die Weinstadt des Spätmittelalters“¹⁶ am Mainviereck bezeichneten, wurde jetzt miserabler Wein angebaut, der sich kaum verkaufen ließ. So gab es um 1800 in der Stadt auch keine Weinhändler mehr.

Die Zeiten hatten sich geändert. Der Handel am Untermain ließ nach. Der Verkehr lief jetzt weitgehend durch den Spessart. Die Reichsstadt Nürnberg war nur noch ein Schatten früherer Tage und kein Wirtschaftsmotor mehr, der auch noch am Untermain seine Kraft entfaltete. Die napoleonischen Kriege nahmen den Untermain erheblich mit. Die politischen Veränderungen, die 1803 mit dem Reichsdeputationshauptschluß begannen und 1814 bzw. 1816 mit dem Übergang an das Königreich Bayern ihren Höhepunkt erreichten, verschlechterten die Verkehrslage erheblich, und die Regierung in München konnte sich nicht entschließen, Maßnahmen zur Verbesserung des Straßen- und Mainverkehrs zu ergreifen. Der einst blühende Untermain sank ab zur Provinz.

Anmerkungen:

* Der Vortragsstil wurde weitgehend beibehalten. Die aus Zollrechnungen entnommenen Warenangaben werden aus Platzgründen nicht einzeln belegt. Die zitierten Rechnungen der Zölle Aschaffenburg, Miltenberg, Freudenberg und Wertheim liegen im Staatsarchiv Würzburg (künftig: StAWü), Fürstlich Leiningenschen Archiv Amorbach (künftig: FLAA), Staatsarchiv Wertheim/Bronnbach.

¹ Staatsarchiv Nürnberg (künftig: StAN), A-Laden-Akten S I, L 51, Nr.10.

² StA N, A-Laden-Akten S I, L 51, Nr. 14.

³ Koch, Rainer (Hrsg.): Brücke zwischen den Völkern – Zur Geschichte der Frankfurter Messe. 3 Bde. Frankfurt/M. 1991.

⁴ Keller, Wilhelm Otto: „...bei Bayern viel verloren“. Die Stellung der Stadt Miltenberg im Erzstift Mainz und im Königreich Bayern, in: Kirchgässner, Bernhard/Keller, Wilhelm Otto (Hrsg.): Stadt an der Grenze. Sigmaringen 1990, S. 11ff.

⁵ StAWü, MRA-Handel K 152/52.

⁶ StAN, A-Laden-Akten S I, L 12, Fasc. 4.

⁷ Institut für Stadtgeschichte Frankfurt, Judicialia B 174.

⁸ FLAA, A3/40/6. Die Klosterämter und ihre Besetzung, Ordnung für den Keller, fol. 34f.

⁹ Hoffmann, Hermann: Würzburger Polizeisätze. Würzburg 1955, S. 95, Nr. 234; Pfarrarchiv St. Jakobus Miltenberg (künftig: PfAM), Statutenbuch der Stadt Miltenberg, fol. 23.

¹⁰ Schubert, Ernst: Essen und Trinken im Mittelalter. Darmstadt 2006, S. 131ff.

¹¹ Schubert: Essen und Trinken (wie Anm. 10), S. 45ff.

¹² Keller, Wilhelm Otto: „*Sie furen jerlich vill tausent malter den main hinab*“. Anmerkungen zur Rolle der Stadt Lohr im Getreidehandel am Main vor dem Dreißigjährigen Krieg, in: Stadt Lohr (Hrsg.): Lohr am Main 1333–1983. 650 Jahre Stadtrecht. Lohr 1983, S. 271–280.

¹³ StAWü, Rechnung 27287, Aschaffener Kelereirechnung 1607. Der Erzbischof schickt 3 halbfudrige Fässlein mit 1607er Klingenger Roten. Das sind gut 15 Hektoliter.

¹⁴ PfAM, Statutenbuch der Stadt Miltenberg I, fol. 51ff.

¹⁵ StAWü, MRA 151, Mainfluß 27, fol. 21ff.

¹⁶ Störmer, Wilhelm/Weber, Andreas Otto: Weinbau und Weinhandel in Städten und Märkten des Mainvierecks, in: Bräuer, Helmut/Schlenkerich, Elke (Hrsg.): Die Stadt als Kommunikationsraum. Festschrift für Karl Czok. Leipzig 2001, S. 754.