

Klaus Losert

*Das Fahr gehört allein dem Kloster –***Geschichte und Geschichten von der Mainfähre in Heidingsfeld
(1. Teil: Von den Anfängen bis 1700)**

Weitgehend unbekannt und unbearbeitet ist die Geschichte der Mainfähren in Unterfranken. Dieser Beitrag möchte die elfhundertjährige Geschichte der Mainfähre in Heidingsfeld einem breiten Publikum näherbringen und gleichzeitig einen Einblick in das Alltagsleben der damaligen Bevölkerung geben.

Im Auftrag des Fürstbischofs Franz Ludwig von Erthal erstellte der Würzburger Oberleutnant Karl Joseph von Fackenhofen im Jahre 1791 eine Karte des Hochstifts Würzburg und der angrenzenden Territorien, also auch des heutigen Unterfranken. Auf dieser Karte sind 34 Fähren aber nur 6 Brücken verzeichnet, und zwar in Eltmann, Schweinfurt, Kitzingen, Ochsenfurt, Würzburg und Aschaffenburg.¹ Dies änderte sich bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts nicht: am Main gab es viele Fähren, aber nur wenige Brücken überquerten den Fluss.

Schon aus der ägyptischen und griechischen Mythologie bis hin zum Nibelungenlied sind Mythen und Sagen über Fähren und Fährleute bekannt. So ist es nicht verwunderlich, dass auch von vielen Mainfähren Sagen überliefert sind. Von der Mainquerfahrt in Heidingsfeld ist folgende Geschichte bekannt: Vor langer Zeit kam einmal ein „*feueriges Männlein*“ am späten Abend an das Heidingsfelder „*Fahr*“ und rief dem Fährer zu, er solle es

übersetzen. Furchtsam fuhr der Schiffer mit dem Schelch an das andere Ufer, um das Männlein zu holen. Als es ausstieg, wollte es sein Fahrgeld dem Fährmann in die Hand geben. Der aber sagte, es solle das Geld nur auf die Bank legen. Erst am andern Morgen schaute der Fährer nach und fand ein Goldstück dort liegen.²

In Heidingsfeld sucht man heute allerdings vergeblich nach Spuren einer Mainfähre. Und doch bestand hier, an der Kreuzung zweier Altstraßen, über 1.000 Jahre lang, eine solche Einrichtung. Die Fähre lag an einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung, einer Altstraße, die von der Werra kommend hier den Main querte und weiter über Giebelstadt nach Stuttgart, zur Donau und in die Schweiz führte. Eine weitere Straße führte über Randersacker, Theilheim und Biebelried nach Kitzingen, Forchheim und letztlich Nürnberg.

Die Fähre und das dazugehörige steinerne Fährhaus befanden sich linksmainisch auf der Heidingsfelder Mainseite, etwa da, wo heute ein Autowaschplatz eingerichtet ist, die Anlegestelle gegenüber war unterhalb des heutigen Graf-Luckner-Weiher.

Die Fähre im Mittelalter

Bei der Suche nach dem Ursprung der Heidingsfelder Mainfähre stößt man sehr schnell auf das Benediktinerinnenkloster Kitzingen, mit dessen mittelalterlicher Geschichte diese Fähre über Jahrhunderte eng verbunden war. Frühere Forschungen gin-

gen davon aus, dass das Kloster Kitzingen eine Gründung des fränkischen Adelsgeschlechts der Mattonen und somit ein mattonisches Eigenkloster war, welches zur Unterbringung unverheirateter weiblicher Mitglieder fränkischer Adelsfamilien diente. Dagegen vertreten neuere Forschungen die Meinung, das Nonnenkloster Kitzingen sei von Anfang an ein merowingisch-karolingisches Kloster gewesen.

Eine Stiftungsurkunde für das Kloster fehlt, was in einer Zeit, da die Rechtsgeschäfte vielfach nicht schriftlich erledigt wurden, nicht besonders auffällig ist. Erstmals genannt wird das Nonnenkloster Kitzingen in Briefen des hl. Bonifatius, in welchen es heißt, er habe zwischen 742 und 746 eine angelsächsische ‚Mitarbeiterin‘ namens Thekla nach Kitzingen geschickt, um das dortige Kloster nach benediktinischer Regel reformieren zu lassen.³

Das Nonnenkloster Kitzingen war und blieb bis zum Jahre 1007 karolingisches bzw. ottonisches Königs-kloster. Als Reichskloster bzw. Reichsabtei war die Abhängigkeit vom König viel größer als die der weltlichen Kronvasallen, und es konnte in weit größerem Maße mit Diensten und Abgaben belastet werden als die weltlichen Fürsten.

Karl der Große verlieh dem Kloster die freie Wahl der Äbtissin und machte es so völlig unabhängig vom Adel und vom Hochstift Würzburg. Das Kloster war, wenn man so will, ein Königshof im geistlichen Gewand, belastet mit den gleichen Aufgaben eines solchen.

Für die Umwandlung Ostfrankens in eine Königsprovinz war ein entwickeltes Straßennetz von größter Bedeutung, weswegen auch der Ausbau und die Sicherung der Verkehrswege wichtig war. Dazu gehörte es auch, am Main zuverlässig Flussübergänge mittels Fahren zu ermöglichen.

Im südlichen Maindreieck fiel diese Aufgabe dem Kloster Kitzingen zu.

Das Klosterurbar aus dem 11. Jahrhundert verzeichnet drei Fahren im Besitz der Benediktinerinnen. Eine Fähre zu Kitzingen, an deren Stelle in späterer Zeit eine Mainbrücke errichtet wurde; die zweite Fähre des Klosters ist seit dem Jahre 1040 in Heidingsfeld nachweisbar, und die dritte Fähre kann wegen einer Fernstraße wohl nur in Kleinochsenfurt vermutet werden, wo das Klosterurbar an Stelle eines alten Nonnenklosterleins damals einen Klosterhof verzeichnet.⁴

Am 1. November 1007 schenkte König Heinrich II. dem von ihm neugegründeten Bistum Bamberg „*die in unserem Besitz befindliche bzw. uns rechtmäßig gehörende und Kitzingen genannte Abtei im Gozfeldgau*“.⁵ Das Kloster Kitzingen tritt mit dieser, seiner ältesten erhaltenen Originalurkunde bald nach der Jahrtausendwende in seine quellenmäßig bezeugte Geschichte ein.

Mit der Schenkung an das Bistum Bamberg verlor das Kloster jedoch seine Reichsunmittelbarkeit. Um das Kloster vor feindlichen Angriffen von außen zu schützen, wurde ein Klostervogt aus einer mächtigen Familie des Landes eingesetzt. Er sollte das Kloster in weltlichen Angelegenheiten vertreten, das Klostergut verwalten und die niedere Gerichtsbarkeit ausüben.

Im Laufe von nur 30 Jahren scheint es zwischen dem Kloster und dem Vogt zu Meinungsverschiedenheiten über verschiedene Besitzungen gekommen zu sein. Aus diesem Grunde restituierte König Heinrich III. am 13. November 1040 dem Kloster Kitzingen entfremdete Besitzungen. Mit dieser Urkunde gab der König dem Kloster Kitzingen u.a. auch einen Fronhof in Heidingsfeld zurück.⁶

Im Urbar ist der Fronhof Heidingsfeld unter „*Heithingesuelt*“ mit vier Hufen auf-

geführt. Das muss aber nicht notwendig bedeuten, dass mit dieser Urkunde der gesamte Besitz in Heidingsfeld restituiert und dem Kloster zurückgegeben wurde. Im Urbar wird nur das Zinsgut genannt, während das Salland, das vom Kloster in Eigenregie bewirtschaftete Land, und die klostereigenen Wirtschaftsbetriebe unerwähnt bleiben. Von den vier Hufen mussten drei Schweine abgeben, eine hingegen 20 Eimer Bier, 16 Pfennige, ein Huhn und zehn Eier. Außerdem gehörte zum Fronhof Heidingsfeld eine Fähre, die allerdings im Urbar nicht erwähnt wird.⁷

Der Zweck eines Urbars bestand darin, die Abgaben und Dienste der Hintersassen einer Grundherrschaft zur ständigen Kontrolle festzuhalten. Daneben war 1040 auch die Ablösung von Naturalleistungen durch Geldzinsen schon teilweise vollzogen. Von den Fahren in Kitzingen und Heidingsfeld sowie aus der dem Kloster zustehenden Marktabgabe in Kitzingen gingen dem Kloster Geldbeträge zu. Noch im 17. Jahrhundert erscheint in den Rechnungen des Klosteramtes unter der Rubrik „*Ständige Zinsen*“ der Brücken- und Pachtzins von der Mainbrücke in Kitzingen und der Pachtchilling der Mainfähre in Heidingsfeld.

Neben den Zinsgütern und dem vom Fronhof selbst bewirtschafteten Salland gab es noch eine wechselnde Zahl von „*beneficia*“. Damit war die Entlohnung der niederen Bediensteten des Klosters, etwa der Fischer, Winzer, Müller und Bäcker gemeint, welche ihre gesamte Arbeitskraft dem Kloster zur Verfügung zu stellen hatten und deshalb nicht mit weiteren Abgaben belastet wurden. Es ist gut vorstellbar, dass der Fährmann des Klosters, auch „*Ferge*“ genannt, zu dieser Kategorie der Klosterbediensteten gezählt werden kann.⁸

Als sich im 12. Jahrhundert die Fronhofwirtschaft allmählich auflöste, brachte

dies dem Kloster entscheidende Veränderungen. Ein Großteil der bisher in Eigenregie bewirtschafteten Güter wurde nun in einzelne Lehengüter zerschlagen und als Lehen ausgegeben. Da das Kloster nicht in der Lage war, die oft weit entfernten Lehen zu kontrollieren, erlitt es dadurch erhebliche Einkommensverluste. Daneben haben hohe Vogteiforderungen sowie Steuern, auch die Verminderung der Leistungsfähigkeit durch Erbteilung und die Tatsache, dass der Klosterbesitz keinen wesentlichen Zuwachs erfuhr, dem drohenden Zerfall der Klosterwirtschaft Vorschub geleistet.⁹

Im Verlauf des 13. Jahrhunderts verschlechterte sich die Wirtschaftslage des Klosters zusehends. Unbeschadet zahlreicher kaiserlicher und päpstlicher Privilegien, die den Schutz des Klosters verstärken sollten, gingen die unrechtmäßigen Aneignungen von Klosterlehen durch Vögte und Lehensmänner weiter. Ein Grund dafür mag darin zu suchen sein, dass ein Frauenkloster nicht die militärische Kraft besaß, um Ansprüche und Forderungen der „*raptores*“ (Räuber) niederzuhalten, und ihren Willkürakten wehrlos ausgeliefert war.¹⁰

Die Klosterfrauen versuchten immer wieder, auch durch Verkäufe, die wirtschaftliche Lage des Klosters zu verbessern. Aus dem 14. und auch noch dem 15. Jahrhundert sind mehrere Urkunden überliefert, die solche Besitzverkäufe dokumentieren, so auch folgende über den Verkauf der Fähre in Heidingsfeld.

Am 14. Januar 1435 bekennen Bürgermeister, Rat und Gemeinde der Stadt Heidingsfeld, dass sie von der Äbtissin Anna II. von Bickenbach und dem Konvent des Klosters Kitzingen ihre Fähre zu Heidingsfeld um 400 Gulden gekauft haben, wie die ihnen vom Kloster darüber



Abb. 1: Urkunde über den Verkauf der Fähre an die Stadt Heidingsfeld vom 14. Januar 1435.
Stadtarchiv Würzburg, Abteilung Heidingsfeld, Urkunden 5.

ausgestellte Urkunde belegt, die hier eingefügt ist:

„Anna, Äbtissin, und der Konvent des Klosters Kitzingen verkaufen Bürgermeister, Rat und Gemeinde Heidingsfeld unsere Fähre über den Main bei Heidingsfeld mit allen Rechten, Freiheiten, Nutzen und Zugehörungen. Sie haben daher von den Käufern 400 rheinische Goldgulden erhalten. Das Kloster hat daher mit Hand und Halm auf die Fähre Verzicht geleistet und die Käufer in deren Besitz gesetzt. Es übernimmt die Gewährleistung dafür, dass die Fähre freies und unbelastetes Eigentum des Klosters war. Sollte jemand Einspruch gegen diesen Verkauf erheben, dann sollen die vom Kloster gestellten Bürgen, deren Namen unten aufgelistet werden, solange ein Lager in einer öffentlichen Herberge in Kitzingen erhalten,

bis das Kloster alle Einsprüche gegen den Verkauf ausgeräumt hat. Bei Tod oder Rückzug eines Bürgen ist innerhalb eines Monats ein gleichwertiger Ersatzmann zu stellen. Das Kloster verpflichtet sich außerdem, seine Bürgen für eventuelle Bürgschaftsleistungen und Schäden zu entschädigen. Die Käufer räumen dem Kloster das Recht ein, die Fähre um den ihm bekannten Preis zurückzuerwerben. Ein solcher Rückkauf hat jeweils am 6. Januar zu erfolgen und muss dem Käufer einen Monat vorher angekündigt werden. Die Rückzahlung des Kaufpreises hat in Würzburg zu erfolgen. Der Wert der Schiffe, die sich zum Zeitpunkt des Rückkaufs bei der Fähre befinden, soll von zwei Schätzern, deren einen das Kloster, den anderen die Stadt Heidingsfeld stellt, festgelegt werden. Dieser Wert soll dann beim Rückkauf auf

den Kauffpreis geschlagen werden. Die Stadt Heidingsfeld ist verpflichtet, die Fähre in dem Zustand zu erhalten, in dem sie diese übernommen hat.

*Bürgermeister, Rat, und die Gemeinde der Stadt Heidingsfeld verpflichten sich zur Einhaltung aller im Kaufvertrag festgelegten Bestimmungen und siegeln mit dem Stadtsiegel.*¹¹

Im Jahre 1443 verpfändete Bischof Gottfried IV. Schenk von Limpurg für 39.100 Goldgulden die Stadt Kitzingen mit der üblichen Klausel der ewigen Wiedereinlösung an den Markgrafen Albrecht von Brandenburg. Die Verpfändung brachte zunächst keine Änderung in der klösterlichen Rechtsstellung, für die weitere Entwicklung des Klosters war sie jedoch von entscheidender Bedeutung.

Die Nachfolgerin von Äbtissin Anna, Margarete Schenk von Erbach (1439–1465), eine Schwester des Mainzer Erzbischofs Dietrich, wird als „*prachtliebend und verschwenderisch*“ beschrieben. Eine endlose Kette von Verkäufen und Verpfändungen, alle von „*notlicher Schuld wegen*“, verschlimmerte die wirtschaftliche Lage des Klosters rapide.

Als Bischof Johann III. von Grumbach in Würzburg die unrühmlichen Zustände zu Ohren kamen, schritt er ein. Er verschärfte 1458 die Klosterordnung und setzte einen vereidigten „*Schaffer*“ zur Kontrolle der Gesamtverwaltung der Klosterwirtschaft ein. Nach erneuten Streitigkeiten zwischen Äbtissin und Konvent wurde von Bischof Rudolf von Scherenberg 1469 bestimmt, dass die Äbtissin keine Schulden mehr machen dürfe und für jede Veränderung des Grundbesitzes die Zustimmung des Bischofs einholen müsse. Das energische bischöfliche Einschreiten, zusammen mit einer erneuten Klosterreform, verfehlte seine Wirkung nicht.

Unter der fürsorglichen Verwaltung der Äbtissin Magdalena von Leonrod (1472–1486) nahm das Kloster einen unerwarteten Aufschwung. Die Äbtissin versuchte nun, die Lösung des Schuldenproblems durch einen Verkauf größeren Ausmaßes zu bewerkstelligen. Am 15. September 1475 erteilte Bischof Rudolf von Scherenberg dem Kloster die Genehmigung zum Verkauf der Besitzungen zu Dettelbach, Brück, Neuses, Schnepfenbach, Nordheim und Sommerach an das Kloster St. Stephan in Würzburg. Äbtissin Magdalena und das Kapitel des Frauenklosters berichteten, sie seien mit „*merklichen*“ Schulden beladen und hätten sich entschlossen, vorgenannten Besitz des Klosters zu verkaufen, um weiteren Schaden vom Kloster abzuwenden. Sie wollten das Rathaus zu Kitzingen, den Zehnt zu Albertshofen, das Fahr in Heidingsfeld zusammen mit anderen „*Erbstücken*“ zurückkaufen und baten um Genehmigung. Ein fast gleichlautendes Genehmigungsgesuch an den Bischof von Bamberg erfolgte wenige Tage später.

Der Verkaufspreis betrug 4.500 Gulden, es wurde Ratenzahlung vereinbart. Die erste Rate von 1.000 Gulden wurde am 1. Oktober 1475 bezahlt, die zweite Rate von 500 Gulden war am 1. Januar 1476 fällig. Über die Restzahlung der 3.000 Gulden fehlen leider die schriftlichen Aufzeichnungen.¹² Äbtissin Magdalena kündigte noch 1475 der Stadt Heidingsfeld den Rückkauf der Fähre an. Da sich der Bürgermeister und Rat von Heidingsfeld mit der Äbtissin nicht über den Rückkaufpreis einigen konnten, kam es zu einem Streit zwischen den Parteien. Ein Elementarereignis, nämlich eine Feuersbrunst im Kloster, durchkreuzte jedoch schließlich die Pläne der Äbtissin Magdalena zur Sanierung der Klosterwirtschaft.



Abb. 2: Konventsiegel des Benediktinerinnenklosters Kitzingen und Siegel der Äbtissin Magdalena von Leonrod, 1475, Staatsarchiv Würzburg, Würzburger Urkunde 10/177g.

Am 7. Juni 1484 wütete eine Brandkatastrophe, verursacht durch die Unachtsamkeit einer Nonne, und legte den größten Teil der Klostergebäude und die Kirche in Schutt und Asche. Da auch das Klosterarchiv völlig verbrannte, ist es nicht mehr möglich, Einzelheiten wie das Jahr der Rückerwerbung der Fähre herauszufinden.

Zunächst mussten alle schriftlichen Unterlagen für die Klosterwirtschaft neu angefertigt werden. In der durch den Brand verursachten finanziellen Notlage versetzte die nachfolgende Äbtissin Margaretha IV. Truchsessin von Baldersheim (1486–1520) die Fähre in Heidingsfeld an den Vikar des Stifts Neumünster, Eberhard Düring, um 200 Gulden. In einer überlieferten Quittung aus dem Jahr 1492 erklärte Vikar Düring, das Kloster Kitzingen müsse ihm jedes Jahr am 8. September einen Zins von fünf Gulden von der Klosterfähre in Heidingsfeld entrichten.

Für das laufende Jahr hatte ihm der Klosterdiener Kilian Utinger diesen Zins in Würzburg bezahlt und Düring quittierte den Empfang dieser Summe.¹³

Eine weitere Kapitalaufnahme des Klosters ist aus dem Jahre 1493 bekannt, als das Benediktinerinnenkloster Kitzingen und die Äbtissin Margareta von Bischof Rudolf von Scherenberg ein Darlehen von 300 Gulden in „guter rheinischer Landeswährung“ erhielten. Die Äbtissin versprach die Rückzahlung bis zum 22. Februar 1494 und bestellte als „Selbstschuldner“ Abt Georg von St. Stephan in Würzburg und seinen Konvent. Wie sich später herausstellte, wurde das Darlehen für den Rückkauf der Mainfähre in Heidingsfeld benötigt. Die Urkunde ist durch einen Schnitt kassiert. Die Aufschrift auf der Rückseite lautet: „Diesen Brief habe ich, Margarete, Äbtissin eine geborene Truchsessin, eingelöst. Dem Hochwürdigsten Bischof Rudolf, wayland Bischof zu Würzburg ge-



Abb. 3: Denkmal der Äbtissin Magdalena von Leonrod 1483, Ausschnitt aus einem Photo des Mainfränkischen Museums Würzburg, Inv.Nr. H 1425.

west, 300 Gulden bezahlt, die er dem Kloster geliehen hatte.“¹⁴

Im Salbuch von 1519 wird vorstehender Sachverhalt bestätigt, dort lautet der Eintrag: „Die Fähre in Heidingsfeld gehört allein dem Kloster Kitzingen. Die Äbtissin Margarete Truchsess von Baldersheim hat sie 1499 um 500 Gulden ausgelöst. Davon hat sie dem verstorbenen Bischof Rudolf [von Scherenberg] 300 Gulden und dem Priester Johannes Düring, ein Bruder des verstorbenen Vikars Eberhard Düring, 200 Gulden bezahlt.“¹⁵

Äbtissin Margareta brachte endlich Ordnung in die Klosterwirtschaft. Mit tatkräf-

tiger Hilfe der Markgrafen von Brandenburg verbesserten sich binnen kurzem die Wirtschaftsverhältnisse des Klosters merklich. Verpfändete oder versetzte Klostergüter wurden eingelöst, Schulden beglichen und Gültverschreibungen zurückgekauft. Mit Geschick vermochten die scheinbar wohlwollenden Brandenburger das Kloster immer mehr in ihre Abhängigkeit zu bringen und unter ihre Kontrolle zu stellen. Dazu ist ein einschlägiger Briefwechsel zwischen der Äbtissin Margarete und Markgraf Friedrich d.Ä. überliefert.

Am 17. April 1510 schrieb Äbtissin Margaretha an den Markgrafen, dass sie Streit mit der Gemeinde Randersacker hätte. Die Gemeinde Randersacker wolle eine eigene Fähre einrichten, was der Fähre des Klosters in Heidingsfeld großen Schaden brächte. Der Markgraf habe sich deswegen auf ihre Bitte hin ein kaiserliches Mandat verschafft. Da dieses aber noch verschlossen sei und die Gemeinde Randersacker erklärt habe, dass sie die Arbeiten an ihrer Fähre erst dann einstellen werde, wenn diese durch ein in der Gemeinde öffentlich angeschlagenes und verkündetes Mandat untersagt würden. Die Äbtissin bat deshalb den Markgrafen, ihr ein neues Mandat des Inhalts, dass er der Gemeinde Randersacker die Errichtung einer eigenen Fähre verböte, vom Kaiser zu verschaffen.

Markgraf Friedrich übersandte nun der Äbtissin erneut ein Mandat, in welchem die Gemeinde Randersacker zur Einstellung der Fähre aufgefordert wurde. Er schrieb, die Äbtissin solle dieses Mandat der Gemeinde Randersacker übermitteln und stelle diese daraufhin ihre Fähre ein, so solle es damit sein Bewenden haben. Täte sie es aber nicht, dann solle sich die Äbtissin in seiner Abwesenheit an seine Statthalter und Räte wenden, die ihr ge-

gen die Gemeinde Randersacker behilflich sein würden.

Die Äbtissin bestätigte den Erhalt des neuen Mandats, das der Gemeinde Randersacker die Einstellung ihrer Fähre über den Main befahl. Dieses Mandat ließ sie dann der Gemeinde Randersacker durch den brandenburgischen Untervogt Arnold von Uissigheim in Gegenwart eines Notars und von Zeugen am 16. Mai [1510] verkünden lassen. Die Äbtissin teilte nun dem Markgrafen mit, dass die Gemeinde von Randersacker trotz dieses neuen Mandats weiterhin den Bau ihrer Brückenfähre betreibe, was der Fähre des Klosters in Heidingsfeld großen Schaden brächte, und bat daher den Markgrafen um weitere Hilfe.

Am 25. Mai [1510] berichtete die Äbtissin dem Markgrafen, dass die Gemeinde Randersacker ihr das Antwortschreiben der Gemeinde auf das kaiserliche Mandat durch zwei Randersackerer Einwohner habe übermitteln lassen. Gleichzeitig hatte sie erfahren, dass die Gemeinde Randersacker ihren Schultheißen und einen Gemeindevertreter zum Kaiser geschickt hatten, um vor ihm wegen der Fähre einen Rechtsstreit mit dem Kloster zu beginnen. Die Äbtissin befürchtete nun, dass die Gemeinde während der Dauer des Prozesses ihre Arbeiten an der Brückenfähre in Randersacker fortsetzen und außerdem den Bischof von Würzburg um Unterstützung angehen würde. Sie bat daher den Markgrafen, das Kloster in dem Streit um die Fähre weiterhin gegen die Gemeinde Randersacker zu unterstützen.

Markgraf Friedrich von Brandenburg teilte schließlich am 3. Juni [1510] seinem Vertreter am kaiserlichen Hof mit, dass die Äbtissin des Klosters Kitzingen berichtet habe, dass die Gemeinde Randersacker trotz gegen sie ergangenen kaiserlichen Mandats den Betrieb ihrer Brückenfähre

nicht eingestellt hätte. Deswegen wies er seinen Vertreter an, ein verschärftes kaiserliches Mandat zu bewirken und dafür Sorge zu tragen, dass die Gemeinde Randersacker vom Bischof von Würzburg keine Unterstützung erhalte.¹⁶

Das Entgegenkommen und die Hilfe des Markgrafen von Brandenburg waren für das Kloster aber nicht kostenlos. Der Markgraf teilte Äbtissin Margaretha mit, dass der kaiserliche Kanzler Zyprian Sarnedner in der Rechtssache zwischen dem Kloster und der Gemeinde Randersacker wegen der Brückenfähre zu Heidingsfeld zwar viel Mühe aufgewendet, dafür aber bisher vom Kloster noch keinerlei Geschenk erhalten habe. Er bat daher darum, dass das Kloster diesem ein Fuder guten Weins, halb Rotwein, halb Weißwein, nach Augsburg schicken möge. Die Äbtissin antwortete dem Markgrafen, dass um Kitzingen herum kaum Rotwein, sondern nur Weißwein wüchse. Da zudem im vergangenen Jahr überhaupt nur wenig Wein gewachsen sei, habe sie keinen Rotwein bekommen können. Sie schicke daher, um dem Wunsch des Markgrafen nachzukommen, dem Kanzler ein Fuder Weißwein in zwei Fässern, wie sie ihn in Kitzingen habe bekommen können, „so wie Gott ihn hat wachsen lassen“. Sie bat, diesen Wein gnädig anzunehmen und ihr gegen die Gemeinde Randersacker weiterhin behilflich zu sein, denn diese arbeite ohne Rücksicht auf das kaiserliche Mandat täglich an der Einrichtung einer Brückenfähre in Randersacker, obwohl sie dort nie eine solche gehabt hätten. Dadurch erleide die Klosterfähre in Heidingsfeld großen Schaden.¹⁷

Über den Prozess vor dem kaiserlichen Landgericht in dieser Sache konnten leider keine Unterlagen gefunden werden. Im Salbuch jedoch befindet sich wenigstens



Abb. 4: Wappen der Äbtissin Katharina von Fronhofen 1522–1529.
Staatsarchiv Würzburg, Miscell. 2756.

eine Abschrift des Urteils: Die Gemeinde Randersacker wollte eine eigene Fähre über den Main errichten. Da dies der Fähre des Klosters Kitzingen in Heidingsfeld Schaden gebracht hätte, hat die Äbtissin Margaretha Truchsess von Baldersheim dagegen Klage eingereicht. Sie hat vor dem Kaiser erreicht, dass die Gemeinde Randersacker mit ihrer Fähre keine fremden Personen, deren Wägen, Zugtiere oder Güter über den Main bringen darf. Dagegen ist es den Einwohnern von Randersacker gestattet, Heu, Stroh, Grummet und im Herbst den Wein für ihren Eigenverbrauch über den Main zu führen.¹⁸

Der Fährmann des Klosters in Heidingsfeld musste bei Dienstantritt einen Eid schwören. Er verpflichtete sich, das Kloster Kitzingen vor Schaden zu bewahren

und den Nutzen des Klosters zu mehren sowie die Fähre und die dazugehörigen Gerätschaften in gutem Zustand halten. Das Fährgeld werde er getreulich einnehmen und weder seiner Ehefrau noch seinen Kindern oder seinen Knechten anvertrauen, sondern persönlich in die dafür bestimmte Büchse legen. Auf Ansuchen der Äbtissin werde er die eingenommenen Gelder im Kloster abliefern. Auch werde er darauf achten, dass die Fähre in Randersacker nicht wieder in Betrieb genommen werde und dass die Einwohner von Randersacker keinerlei Neuerungen hinsichtlich des Fährbetriebs vornähmen. Sollte er von solchen Veränderungen Kenntnis erhalten, werde er es sofort im Kloster melden.

Auch der Fährknecht wurde vereidigt. Er schwor ebenfalls, das Kloster vor Schaden zu bewahren und seinen Nutzen zu mehren. Ebenso werde er auf die Fähre und die dazugehörigen Gerätschaften Acht geben und sie pfleglich behandeln, und zwar insbesondere bei Hochwasser. Möchten Personen dringend übergesetzt werden, dann habe er dies ohne Verzug zu tun. Er werde auch niemandem die Überfahrt verweigern. Außerdem werde er jeden Tag in der Früh, sobald man das Stadttor in Heidingsfeld aufsperrt, zur Fähre gehen und diese erst wieder am Abend, bevor man das Tor wieder schließt, verlassen und als letzter durch das Tor gehen. Er werde danach in der Stadt weder in ein Wirtshaus gehen noch spielen, bevor er nicht beim Fährmann seine Tageseinnahmen abgerechnet und abgeliefert habe. Mit Zechen und Gesellschaften werde er es so halten, wie es in seinem mit dem Fährmann abgeschlossenen Anstellungsvertrag festgelegt sei.¹⁹

In der Stadt Kitzingen fand die Reformation frühen Eingang, schon 1522 predigten Christoph Hofmann und Johann

Schenk von Siemau das Evangelium im Sinne Luthers. 1528 wurde dann die Reformation in Kitzingen offiziell eingeführt. Das Benediktinerinnenkloster war seitdem wie ein Fremdkörper im protestantischen Kitzingen. So ist es nicht verwunderlich, dass die wechselvolle Geschichte des Frauenklosters 1544 endete. Uneinigkeit der Nonnen untereinander und die zwiespältige Wahl der Äbtissin Amalia Forstmeister (1529–1541) taten das Übrige. Zwar wurde nochmals Veronica Hundt von Saulheim (1541–1544) Äbtissin des Klosters; nach deren Ableben gebot der Markgraf, niemanden in das Kloster einzulassen und führte die Säkularisation durch.

Die Säkularisation des Klosters war lediglich der sichtbare Endpunkt einer seit Beginn der zwanziger Jahre des 16. Jahrhunderts vorgezeichneten Linie. Vom damaligen Landesherrn der Stadt, dem Markgrafen von Brandenburg, wurde ein paar Jahre später das Kloster als evangelisches adeliges Damenstift weitergeführt. Aber auch diese Nutzung konnte nicht verhindern, dass Kirche und Kloster mehr und mehr verfielen. Erst später sollte das Kloster noch einmal zu neuem Leben erwachen.

Die Fähre vom Beginn der Neuzeit bis zum Jahr 1700

Nach der Säkularisation errichteten die Markgrafen ein Klosteramt und ließen die noch vorhandenen Wirtschaftsgüter durch Verwalter überwachen. Dass dazu auch die Mainfähre in Heidingsfeld zählte, belegt folgender Vorgang vom 24. Dezember 1550: Nikolaus Mauser und Johann Strohle, Verwalter der Markgrafen Albrecht und Georg Friedrich von Brandenburg im Kloster Kitzingen, beurkundeten, dass die verstorbene Äbtissin des Klosters Kitzingen, Amalia Forstmeister

(1529–1541), Johannes Wolfart, Bürger und Rat zu Heidingsfeld, die Fähre in Heidingsfeld für den Zeitraum von zehn Jahren um einen festgelegten jährlichen Zins verliehen hatte.

Nachdem nun Johannes Wolfart verstorben war, verliehen die Verwalter des Klosters Kitzingen mit diesem Vertrag die Fähre an Lorenz Conrad, Bürger zu Heidingsfeld, für zehn Jahre. Er sollte ihnen jedes Jahr 32 Gulden im Kloster Kitzingen bezahlen, die Hälfte „uff Martini“ (11. November) und die andere Hälfte „uff Walburgis“ (1. Mai). Mit der ersten Zahlung sollte er am 1. Mai 1551 beginnen. Von seinem Vorgänger hatte der jetzige „Beständer“ die Fährbrücke, zwei Schelche und die Fährbäume abgelöst. Für die Fährbrücke schuldete der alte Beständer den Klosterverwaltern noch zehn Gulden. Diese Schuld übernahm der neue Beständer. Nach dem Auslaufen seines Pachtvertrags sollte der Wert der Fährbrücke geschätzt werden. Für den Fall, dass sie mehr als zehn Gulden wert wäre, sollte der neue Beständer die Differenz an seinen Vorgänger entrichten. Wäre sie aber inzwischen weniger als zehn Gulden wert, dann habe der Beständer seinem Nachfolger die Differenz zu bezahlen. Der Beständer sollte die Fähre entweder selbst bedienen oder dafür einen Knecht anstellen. Die zur Fähre gehörenden Gerätschaften, das Fährhäuslein und den Weg zur Fähre hatte er auf seine Kosten in gutem Zustand zu erhalten. Lediglich durch Eisbruch oder Hochwasser verursachte Schäden sollten nicht zu seinen Lasten gehen. Sollte der Beständer die Fähre während der zehn Jahre verkaufen, verpfänden oder versetzen, dann dürfte dies nur vorbehaltlich der Rechte des Klosters an der Fähre erfolgen.²⁰

Nach nur vier Jahren verstarb der Fährbeständer Lorenz Conrad allerdings be-

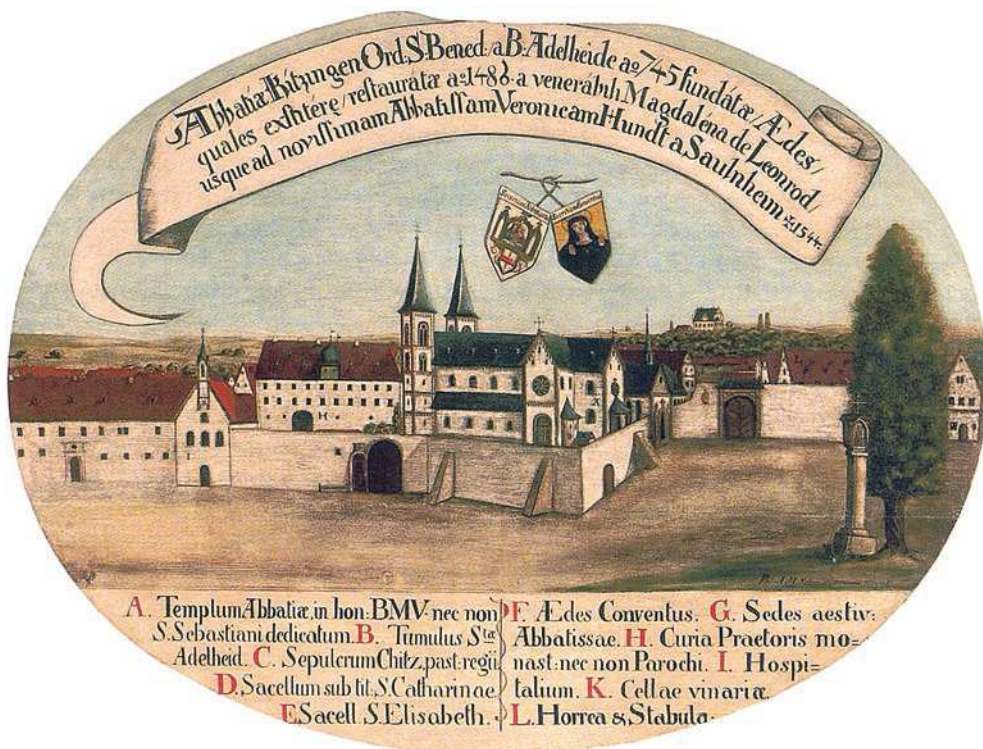


Abb. 5: Ansicht des Benediktinerinnenklosters Kitzingen von Adam Michael Schmitt 1840/1850, gemalt nach der Kitzinger Stadtansicht von Salomon Codoman und Georg Martin, 1628.

Original im Städtischen Museum Kitzingen.

reits. Der Markgraf befahl nun seinem Verwalter, die Fähre des Klosters dessen Bruder Hans Conrad um 37 Gulden jährlich für die nächsten sechs Jahre zu verleihen. Der Verwalter teilte dem Markgrafen mit, dass er Conrad zu sich bestellt habe. Dieser berichtete, dass die Fährbrücke erneuert werden müsse. Eine neue Fährbrücke würde ihn aber mindestens 70 Gulden kosten. Conrad bat daher den Markgrafen, ihm die Fähre für die nächsten zehn Jahre um jährlich 36 Gulden zu verleihen. Diesen Zins werde er pünktlich entrichten. Außerdem habe er sich erboten, bei der Einbringung der Gefälle des Klosters in

Würzburg, Heidingsfeld, Thüningersheim und Unterleinach behilflich zu sein, wie es schon seine Vorgänger getan hätten. Der Markgraf wies den Verwalter an, er solle alles versuchen, dass Hans Conrad die Fähre für die nächsten sechs Jahre für 37 Gulden jährlich übernehme. Wollte sich Conrad darauf aber nicht einlassen, dann solle er ihm die Fähre zehn Jahre lang für jährlich 36 Gulden überlassen, zumal er bereit sei, bei der Einbringung der Klostergefälle behilflich zu sein.²¹

Die schon mehrmals genannte Fährbrücke, auch Schiffsbrücke genannt, war der wichtigste Teil des sog. „Fährgeschirrs“. Es

handelte sich dabei um ein kastenartiges Fahrzeug in Holzbauweise, bei dem die Ladeflächen zu beiden Enden der Breitseiten hin anstieg. Diese Fährbrücken hatten meist eine Länge von 14 bis 15 Metern und waren 3,5 m bis 4 m breit. Die Bordhöhe betrug 60 bis 80 cm, sie hatten eine Ladekapazität zwischen 5 und 8 Tonnen. Ohne weiteres konnte ein beladenes Fuhrwerk samt Pferden übergesetzt werden. Für die Überfahrt mit einer großen Fährbrücke reichte jedoch ein Fährmann nicht aus, so dass immer eine zweite Person, der Fährknecht, beim Übersetzen mit-helfen musste. Für kleinere Fahrzeuge wie Schubkarren, Handwagen oder Personen-gruppen und Tiere gab es eine kleinere Fährbrücke. Einzelne Personen wurden in einem Schelch übergesetzt, welcher meist zwei Sitzbretter hatte.

Mit Hilfe von 5 bis 7 m langen Stangen, den Fährbäumen, wurde das Gefährt fortbewegt und gelenkt. Zunächst musste die Fähre unter Zuhilfenahme des Fährbaums in ruhigem Wasser in Ufernähe ein Stück flussaufwärts in „Gierstellung“ gebracht und dann mit kräftigen Stößen zur Flussmitte gestoßen werden, bis sie, von der Strömung erfasst, an die andere Main-seite getrieben wurde.

Das Flussufer bei der Anlegestelle der Fahren fiel flach ab und war gepflastert. Um ein leichteres Be- und Entladen der Fähre zu ermöglichen, war am Ufer eine hölzerne Anfahrtsrampe, Schoßbrücke genannt, angebracht. Zur Schonung der Brücke wurden Reisingwellen benutzt, die sacht es Auffahren ermöglichten.²²

Eine Begebenheit aus dem Jahr 1593, in welcher die Heidingsfelder Mainfähre eine Rolle spielt, ist im Ratsprotokoll der Stadt Heidingsfeld überliefert: Auf der Reise von Wien in die Niederlande wollte der bestellte Administrator der Niederlande,

Erzherzog Ernst von Österreich, Fürst-bischof Julius Echter in Würzburg seine Aufwartung machen. Der Bruder des Erzherzogs Ernst, Maximilian von Österreich residierte als Hoch- und Deutschmeister in Mergentheim. Als Überraschung für Erzherzog Ernst war gedacht, dass Fürstbischof Julius und der Hoch- und Deutschmeister Maximilian den hohen Herrn in Kitzingen abholen wollten. Deshalb verabredeten sich der Bischof Julius und der Hoch- und Deutschmeister am 24. Dezember 1593 zu einem Treffen in Würzburg. Julius Echter erkor als Ort zur Begrüßung seines fürstlichen Nachbarn aus Mergentheim die Stadt Heidingsfeld.

Am Vormittag dieses Tages war Fürstbischof Julius mit 50 Pferden (Reitern) von Würzburg aus durch das Sander Tor gegen Randersacker geritten. Gegenüber von Heidingsfeld bestieg der Fürstbischof mit Gefolge die Fährbrücke und fuhr über den Main. Julius und seine Herren ritten durch das Nikolaustor in die Stadt Heidingsfeld hinein und durch das Klingentor wieder hinaus Richtung Giebelstadt. Auf der Steige fand die Begrüßung des Hoch- und Deutschmeisters aus Mergentheim Erzherzog Maximilian statt. Dieser hatte nicht viel Hofgesinde bei sich, sondern dasselbe in Mergentheim gelassen. Die ganze Gesellschaft zog nun nach Heidingsfeld und stieg am Rathaus von den Pferden, betrat dessen gastliche Räume zu einem „*solennen*“ (feierlichen) Schmaus auf Rechnung des Fürstbischofs.

In der Ratsstube im ersten Stock di-nierten Bischof Julius mit seinem hohen Besuch zu zweit an einer Tafel, an einer anderen saßen ein Graf von Hohenlohe, ein Graf von Lohnstein und weitere acht Herren von Adel. Für das Hofgesinde waren außerhalb der Ratsstube ein Tisch, auf dem Boden oder Stall drei Tische und in

der unteren Steuerstube vier Tische aufgestellt worden, an denen auf Kosten des Bischofs von Würzburg gespeist wurde.

Nach Beendigung des Mittagmahles ließen sich die beiden Fürsten mit ihrem Hofgesinde auf vier Fährbrücken über den Main bringen. Jenseits des Mains warteten mehrere Grafen, die Würzburger Domherrn und die Ritterschaft auf die Fürsten. Sie zogen dann alle in „*hellen Haufen*“ auf der Straße nach Kitzingen dem Erzherzog Ernst entgegen, um diesen zu empfangen. Dann kamen die drei Fürsten mit ihrem Gefolge am Heiligen Abend nach Würzburg.

Der Bischof von Würzburg hatte um die 500 Pferde bei sich, um den Erzherzog zu empfangen, und auch Erzherzog Ernst brachte für seine Reise in die Niederlande 1.136 Pferde mit nach Würzburg. Erzherzog Maximilian hatte dagegen nur wenig Gefolge mitgebracht und die Mehrzahl des Personals in Mergentheim gelassen. Leicht lässt sich ausmalen, welch eine grandiose Machtdemonstration des Fürsten und des Fürstbischofs dies darstellte.²³

Im Jahre 1603 hieß der Fährbeständer noch immer Conrad, allerdings Clemens Conrad. Martin Herold, Verwalter des Klosters Kitzingen, registrierte in der Jahresrechnung 1603/1604, dass Clemens Conrad, Fährer in Heidingsfeld, nun 38 Gulden von das „*Fahr*“ über den Mainfluss jährlich zu geben habe. Bisher hatte er nur 36 Gulden zu zahlen gehabt. Da man ihm aber 40 Gulden aus dem Kloster für den Ankauf eines Weinbergs zur Verbesserung des Weges (Fußpfad) zur Fähre geliehen habe, sollte er dieses Geld mit zwei Gulden jährlich verzinsen.²⁴ Ein weiterer Eintrag in der Klosterrechnung aus dem Jahr 1626 belegt Georg Stahl, Bürger zu Heidingsfeld, als des Klosters Fährer, welcher von dem Fahr über den Main 45 fl. in diesem Jahr gezahlt habe.²⁵

Fürstbischof Philipp Adolf von Ehrenberg kündigte 1626 den Markgrafen von Brandenburg die Wiedereinlösung der Stadt Kitzingen aus der Pfandschaft an. Kurz vor Abschluss der Verhandlungen im November 1628 erhoben auch einige Abgeordnete aus Bamberg mit einem kaiserlichen Schreiben Klage wegen Einziehung des ehemaligen Frauenklosters gegen Brandenburg. Das Frauenkloster Kitzingen habe zum Bistum Bamberg gehört und im Lehensverhältnis zum Bistum Bamberg gestanden.

Brandenburg-Ansbach war der Ansicht, dass die Erwerbung des Klosters auf das „*ius territorii*“ (Landesherrschaft) zurückzuführen sei und wollte das Kloster behalten. Letztlich einigte man sich, und am 18. Januar 1629 wurde die Pfandsumme von 39.100 Goldgulden von den Vertretern der Markgrafen angenommen und der Austausch der Vertragsurkunden vorgenommen. Dem Hochstift Würzburg wurden die Burg und Stadt Kitzingen „*samt allen Zugehör*“ ausgeliefert.

Dazu rechnete man würzburgischerseits auch das Kloster, welches ja seit 1544 aufgelöst war. Dagegen legten die ansbachischen Abgeordneten Verwahrung ein und protestierten gegen den Bescheid bei der kaiserlichen Kommission. Diese bestimmte, dass das Kloster unter den sogenannten Zugehörungen der Stadt begriffen, mithin an das Hochstift zu übergeben sei.

1631, nach der Einnahme des Hochstifts Würzburg durch die Schweden, wurde alles wieder rückgängig gemacht. Im Juni 1633 empfing Herzog Bernhard von Sachsen-Weimar die Hochstifte Würzburg und Bamberg als Lehen von der schwedischen Krone. Doch bereits ein Jahr später, nach ihrer Niederlage bei Nördlingen, war das Kriegsglück der Schweden vorbei und die schwedische Besatzungszeit des

Hochstifts beendet. Bereits im Oktober 1634 wurde die Stadt Würzburg von kaiserlichen Truppen zurückerobert. Fürstbischof Franz von Hatzfeld kehrte aus Köln zurück, wohin er geflüchtet war.

Das verwaiste Kloster Kitzingen wurde mit Nonnen aus dem Dominikanerinnenkloster St. Markus (St. Marx) in Würzburg neu besetzt. Die Bewirtschaftung des Klosters kam jedoch nicht in die Hand der Nonnen, sie oblag dem neu errichteten Klosteramt Kitzingen.²⁶ In der ersten überlieferten Rechnung dieses Klosteramtes vom Jahre 1649 werden die Brüder Jobst und Caspar Stahl als Fährleute der Heidingsfelder Fahr genannt. Da auch schon im Jahre 1626 ein Fährmann namens Stahl, allerdings Georg Stahl, aus Heidingsfeld genannt wird, ist anzunehmen, dass die Fähre in Heidingsfeld in diesen unruhigen Zeiten immer von Mitgliedern der gleichen Familie gepachtet war. 1649 betrug der Pachtzins 45 fl. und war jährlich an Weihnachten beim Klosteramt in Kitzingen abzuliefern.²⁷ Seit 1650 war Caspar Stahl alleiniger Beständer, und das Bestandsgeld betrug sieben Jahre lang 45 fl.

1656 wurde das Fährhäuschen in Heidingsfeld auf Kosten des Klosters neu gebaut. Dabei entstanden folgende Kosten: Für das dazu benötigte Bauholz wurden

2 fl., 7 Pf. Bezahlt und 2 fl. bekam der Schiffer Hans Hofman, um das zugerichtete Bauholz nach Heidingsfeld zu transportieren. Der Zimmermann Georg Weismantel aus Kitzingen bekam 11 fl. 1 Pfd. und 26 Pf., Maurermeister Jakob Herzog aus Kitzingen 8 fl. Den größten Anteil an den Baukosten erhielt jedoch Caspar Stahl aus Heidingsfeld, nämlich 31 fl. 1 Pfd. 25 Pf. für Steine, Kalk, Ziegel und anderes, wie auch für den Fuhrlohn zu solchem Häuschen.²⁸

Mit dem Tod von Caspar Stahl am 29. Oktober 1673 endete die 41-jährige Ära der Fährerfamilie Stahl zu Heidingsfeld.²⁹ Neuer Fährmann des Klosters Kitzingen wurde Mathes Schwertfeger, Bürger zu Heidingsfeld.

Klaus Losert (geb. in Dauba, Sudeten) war nach dem Besuch der Bayerischen Archivschule in München als Sachbearbeiter im Staatarchiv Würzburg beschäftigt. Nach seiner Pensionierung widmete er sich der Vergangenheit seiner neuen Heimat mit mehreren Aufsätzen über noch unbearbeitete Themen zur Geschichte Heidingsfelds. Seine Anschrift lautet: Gartenstraße 8, 97072 Würzburg, E-Mail: losert.klaus@web.de.

Anmerkungen:

- 1 Staatsarchiv Würzburg (künftig StAWü), Risse und Pläne I/1.
- 2 Überfartssagen am Main, in: Mitteilungen zur Bayerischen Volkskunde, Beilage zur Augsburgischen Postzeitung neue Folge Nr.30/31 (1912).
- 3 Rau, Reinhold: Briefe des Bonifatius. Ausgewählte Quellen zur Deutschen Geschichte des Mittelalters, Bd. IV, Darmstadt 1968, S. 207.
- 4 Wenisch, Siegfried: Ochsenfurt. Von der frühmittelalterlichen Gemarkung zur domkapitel-

schen Stadt (Mainfränkische Studien, Bd. 3). Diss. Würzburg 1972, S.72f.

- 5 MGH D.H II.165; Reuß, Friedrich Anton: Kurzer chronologischer Abriss der Geschichte des vormaligen Frauenklosters zu Kitzingen. Kitzingen 1840.
- 6 MGH D.H III.65; Gros, Jürgen: Heinrich III. restituiert dem Kloster Kitzingen entfremdete Besitzungen, in: Mainfränkisches Jahrbuch für Geschichte und Kunst 37 (1985), S. 30–64.

- 7 Arnold, Klaus: Kitzingens Anfänge. Schriften des Stadtarchivs Kitzingen. Kitzingen 1995;
- 8 Arnold, Klaus: Kitzingen am Main. Aus dem Schatten des Klosters zur Stadt am Main (Schriften des Stadtarchivs Kitzingen). Kitzingen 1996.
- 8 Guttenberg, Erich Frhr. Von: Fränkische Urbare, in: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte 7 (1934), S. 184–187.
- 9 Petzolt, Helmut: Jahrbuch für fränkische Landesforschung 15 (1955).
- 10 Wie Anm. 9.
- 11 Stadtarchiv Würzburg [künftig StadtAWü] Abt. Heidingsfeld, Urkunde Nr. 5.
- 12 Widemann, Joseph: Urkundenbuch der Benediktinerabtei St. Stephan in Würzburg. Bd. I. Leipzig 1912, S. 751.
- 13 StAWü, Würzburger Urkunde, 10/175, 10/177g.
- 14 Wie Anm. 12.
- 15 StAWü, Standbuch 556, fol. 98.
- 16 StAWü, G Akten 13703.
- 17 StAWü, Gericht Kitzingen 250.
- 18 StAWü, Standbuch 556, fol. 98.
- 19 Ebd., fol. 153, 179–180.
- 20 StAWü, G Akten, 12946.
- 21 StAWü, Gericht Kitzingen 281.
- 22 Meusert, Stefan: Fährwesen an der Mainschleife (Zulassungsarbeit 1996); Trost, Werner: Wörth a. Main, Chronik einer fränkischen Kleinstadt. Wörth 1991.
- 23 StadtAWü, Abt. Heidingsfeld, Ratsprotokoll 1, fol. 276.
- 24 StAWü, Rechnungen 31404.
- 25 StAWü, Rechnungen 31315.
- 26 Heeg-Engelhart, Ingrid: Das Protokollbuch des Dominikanerinnenklosters St. Markus in Würzburg, in: Würzburger Diözesangeschichtsblätter 62/63 (2001), S. 649–693.
- 27 StAWü, Rechnungen 8246, fol. 18.
- 28 StAWü, Rechnungen 8253, fol. 102.
- 29 Diözesanarchiv Würzburg, Sterbematrikel Heidingsfeld 1673, S 103.

Lektorat • Korrektorat • Herstellung

Ob Wissenschaft oder Belletristik, ich bearbeite Ihre Texte ganz individuell nach Ihren Wünschen. Aus langjähriger Berufserfahrung weiß ich, dass es Zeit und Geld spart, wenn inhaltliche Arbeit und die Erstellung des Layouts in einer Hand liegen – der Synergieeffekt ist immens. Ich biete daher nicht nur Lektorat und Korrektorat Ihrer Manuskripte, sondern auch die Herstellung Ihrer Druckerzeugnisse bis hin zur Abgabe einer druckoptimierten PDF-Datei an eine Druckerei Ihrer Wahl.

Referenzen: Akademie Verlag – Archiv der Max-Planck-Gesellschaft – Bergstadtverlag – Böhlau Verlag – Bundesinstitut für Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa – Elmar Hahn Verlag – Harrassowitz Verlag – Herold. Verein für Heraldik, Genealogie und verwandte Wissenschaften – Landesgeschichtliche Vereinigung für die Mark Brandenburg – Stiftung Kulturwerk Schlesien – Verein für Geschichte Schlesiens.

Ich berate Sie gerne, kostenfrei und unverbindlich!

**Lektorat, Satz- und Datentechnik Oliver Rösch M. A.,
Gertrud-v.-Le-Fort-Str. 32, 97074 Würzburg, Tel.: 0931-8041010,
E-Mail: roesch.oliver@yahoo.de, Homepage: www.oliverroesch.de**

