

Michael Matheus

Von friesischen Fernhändlern und Kranen in Mainz: Der Rhein als mittelalterliche Handelsroute

Die Geschichte des Rheins wurde jüngst in einer originellen kulturgeschichtlichen Untersuchung von Hans Jürgen Balmes vor allem als Geschichte eines Ökosystems und poetisch-künstlerischer Landschaftswahrnehmungen beschrieben.¹ Unter den weiteren angesprochenen Aspekten (der Rhein als Grenze, Fluchtroute, Verkehrsweg und Lebensader) interessieren im folgenden Beitrag mit Blick auf die sogenannte mittelalterliche Epoche vor allem die beiden letzten beim Autor eher nachrangig behandelten Themenfelder, und dies in besonderer Weise aus Mainzer und zugleich vergleichender Perspektive. Dabei werden besonders Entwicklungen im Bereich des Flusshandels und die dafür notwendige Hafeninfrastruktur in den Blick genommen. Beim Rhein handelt es sich mit seiner Länge von rund 1.230 km und einem Stromgebiet von etwa 220.000 km² um die mit Abstand bedeutendste Wasserstraße auf dem Gebiet des nordalpinen römisch-deutschen Reiches, die sich bis zum späten Mittelalter zur wichtigsten Nord-Süd-Verkehrsachse Europas entwickelte.² Für die im Flusssystem geschaffenen Errungenschaften in den Bereichen von Wirtschaft und Kultur stellen Schifffahrt, Häfen und Handel eine unverzichtbare Grundlage dar, und dies nicht nur für urbane Zentren wie Mainz. Nur dank dieses von Menschen gestalteten wirtschaftlichen Kraftfeldes war die Errichtung vieler heute noch weltweit bewunderter kultureller Denkmäler möglich.

Nach dem Untergang des römischen Reiches wurden in vielfacher Hinsicht die Weichen neu gestellt. Grundlagen dafür entstanden bereits im frühen Mittelalter; im hohen Mittelalter stellen zwei Räume besonders wichtige und ausstrahlende wirtschaftliche Kraftfelder im Europa der westlichen Christenheit dar: Flandern, Brabant und die Niederlande mit ihren seit dem 11. Jahrhundert schnell aufblühenden und wachsenden Städten einerseits, Italien, und zwar vor allem Ober- und Mittelitalien andererseits, Städtelandschaften mit antiker Tradition. Etliche Verkehrsachsen zu Wasser und zu Lande verbanden diese beiden Wirtschaftsräume. Dabei fungierte der Rhein nun nicht mehr wie vor allem in der Spätantike als Grenze, sondern der Fluss entwickelte sich, insbesondere nach dem Niedergang der Messen der Champagne, zur wichtigsten Nord-Süd-Verkehrsachse und zu einem der bedeutendsten Verkehrs- und Handelswege im mittelalterlichen Europa. Neben Waren des europäischen Transithandels beförderten die oft von Segeln unterstützten und von der Strömung getriebenen bzw. von Pferden zu Berg getreidelten Schiffe nicht zuletzt jene Waren, die in den angrenzenden Groß- und Kleinstädten sowie Landschaften erzeugt und im Austausch gegen Waren aus den nördlichen Regionen Europas gehandelt wurden.³ Im hohen Mittelalter zählte Mainz neben Köln, Straßburg und Basel (nach den Maßstäben der Zeit) zu den Großstädten an dieser wirtschaftlichen, politischen und kulturellen „Hauptschlagader“ des römisch-deutschen Reiches.⁴

¹ Balmes 2021.

² Irsigler 2007, Rhein, Maas und Mosel, S. 13ff. Irsigler 2020.

³ Böcking 1979, 1980/81. Fimpeler-Philippen 2008. Fimpeler 2012,

⁴ Irsigler 1992, 2010. von Looz-Corswarem 2020.

Der Zusammenbruch römischer Herrschaft und Kultur stellte zweifellos einen tiefen Einschnitt dar. Allerdings gilt dies weniger in qualitativer als vielmehr in quantitativer Hinsicht. So überlebte der Weinbau – wie wir nicht zuletzt dank sprachgeschichtlicher und archäologischer Erkenntnisse der letzten Jahrzehnte wissen – in einer ganzen Reihe von Anbauorten und Anbauregionen westlich des Rheins und wohl auch südlich der Donau. Er wurde zur Zeit der fränkischen Herrschaft von einer galloromanisch geprägten Bevölkerung weiter betrieben.⁵ Diese Spezialisten vermittelten das für die Weinbereitung notwendige komplexe Know-how auch den Zuwanderern und schufen damit die Voraussetzungen dafür, dass der Wein zur „Königsware“ schon des frühen mittelalterlichen Rheinhandels wurde. Auch das antike Verkehrswesen ging keineswegs völlig unter. War das Treideln schon in römischer Zeit üblich,⁶ so geht der im Mittelalter als Oberländer bzw. Mainzer Lade bezeugte Schiffstyp zumindest partiell auf die Spätantike zurück. Die unter dem Begriff Oberländer subsumierten Schiffe unterschiedlicher Größe weisen Ähnlichkeiten mit jenem prahmartigen Lastkahn auf, der mit hochgezogenem Heck, aufragendem Treidelmast, ausgeprägtem Seitenruder, Steuermann und Ruderern auf dem bei Mainz-Weisenau gefundenen Grabstein des wohlhabenden Rheinschiffers und Schiffsunternehmers Blussus (1. Jahrhundert nach Christus) im Relief dargestellt ist.⁷ Unmittelbare Zeugnisse für Rheinhandel aus der Übergangszeit von der Spätantike zum Mittelalter fehlen. Aber der Rhein und seine Nebenflüsse wurden zweifellos für Personen- und Frachtverkehr weiterhin genutzt.⁸

Schon vor der Expansion des fränkischen Reiches gewann der Friesenhandel etwa ab der Mitte des 7. Jahrhunderts an Dynamik.⁹ Mit der Eingliederung Frieslands in das Frankenreich wurde der wirtschaftliche Austausch zwischen dem Kontinent, England und Skandinavien intensiviert. Im 8. und 9. Jahrhundert zählten Friesen neben Juden und Syrern in Gallien und den zwischen England und Südfrankreich agierenden Angelsachsen zu den wichtigsten Trägern des Fernhandels, den sie in der Nordsee und auf dem Rhein im 9. Jahrhundert dominierten. Der Rhein stellte dabei schon damals die bedeutendste Verkehrsachse für den Warenaustausch zwischen dem Frankenreich einerseits sowie England und Skandinavien andererseits dar. Gleichzeitig wuchs in karolingischer Zeit die Bedeutung des Rheinabschnitts zwischen Mainz und Basel als Handelsroute, die in ein weitmaschiges Fernhandelsnetz einbezogen war.¹⁰ Im Norden wohnten die Träger dieses Handels in Handelsplätzen wie Dorestad und Birka. Aufgrund der archäologischen Forschungen der letzten Jahrzehnte wird man sich solche Handelsemporien, wie sie nach einem Quellenterminus in der Forschung bezeichnet werden, als präurbane, also in mancher Hinsicht schon stadttähnliche Siedlungen vorstellen müssen.¹¹ Entlang des Rheins ließen sich Friesen nieder und verfügten im 9. Jahrhundert an wichtigen Handels- und Umschlagplätzen wie in Birten (bei Xanten), Duisburg, Köln, Mainz und Worms über eigene Siedlungsviertel.

⁵ Vgl. mit weiteren Hinweisen: Matheus 1997, Matheus 2019.

⁶ Zur Technik des Treidelns vgl. Fimpeler-Philippen 2008, S. 321ff.

⁷ Aubin 1925, S. 5. Staab 1975, S. 110. Böcking 1980/81, bes. S. 26, 30ff., 83ff., 107ff. Boppert 1992/93, S. 347. Fimpeler-Philippen 2008, S. 355ff. Fimpeler 2012, S. 109. Zu den in Köln als „oberrheinisch“ bezeichneten Schiffen des Mittelrheins vgl. auch von Looz-Corswarem 2014, S. 18.

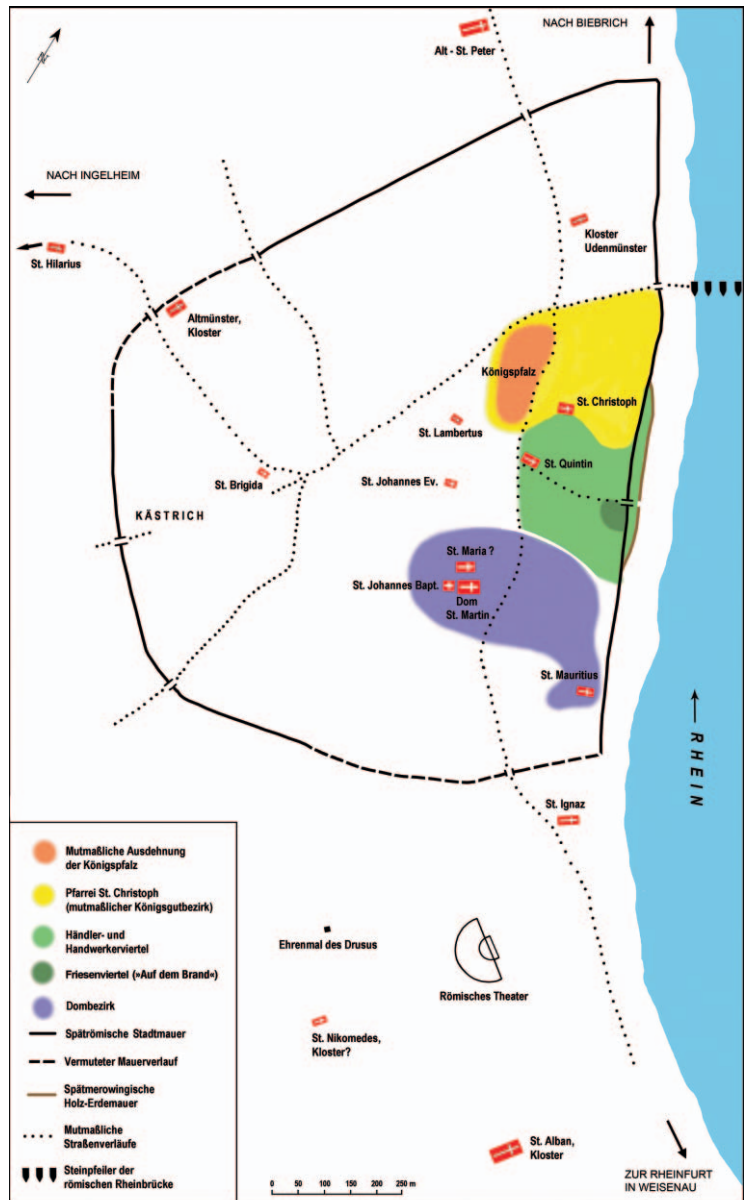
⁸ In Auswahl: Staab 1975. Kleiber 2004. Clemens 2010. Steffens 2019.

⁹ In Auswahl: Rohwer 1937. Lebecq 1983. Verhulst 1985, 1989. Lebecq 1996. Saal 2016. Volquartz 2017, S. 47ff.

¹⁰ Hierzu und zum Beispiel der Mosel vgl. Clemens 2019, S. 29f.

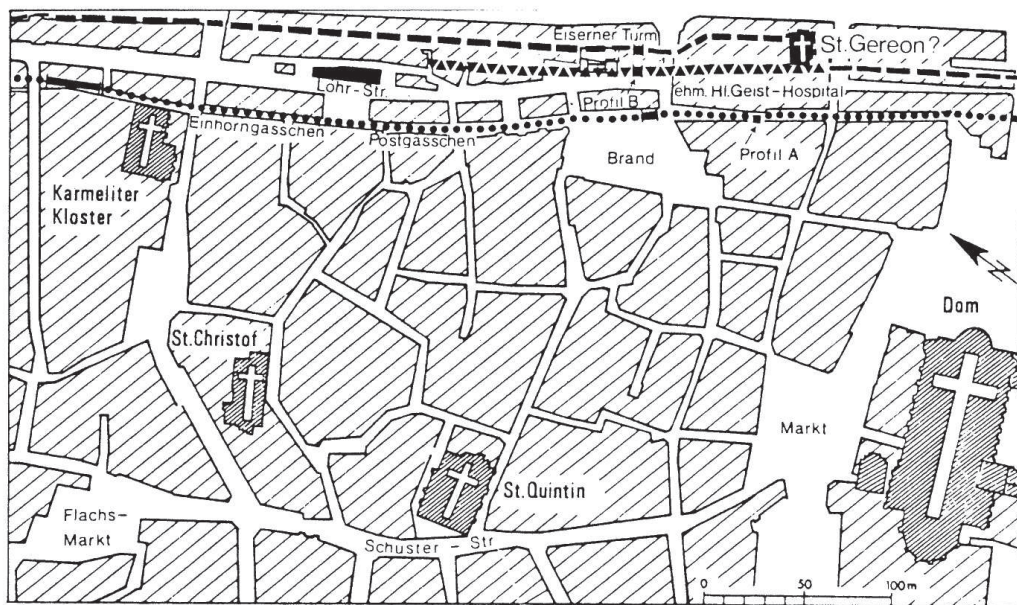
¹¹ Mit weiteren Literaturhinweisen Messal 2017.

In Mainz siedelten diese Fernhändler im Bereich des in der Merowingerzeit noch in beachtlicher Höhe aufragenden spätantiken Mauerrings am Rheinufer, vermutlich im Bereich von Brand und Löhrrstraße.¹²



¹² Kläger 1999, S. 36. Staab 1999, S. 92. Schulze-Dörrlamm 2014. Schulze-Dörrlamm, Die Friesen und das Friesenviertel in Mainz (im Druck)

Genauere Aufschlüsse hätten verschiedene Grabungen ergeben können, so diejenigen in der Lohrstraße Anfang der 1980er Jahre, die sich aber auf die Römerschiffe konzentrierten und mittelalterliche Bauspuren und Funde nicht oder unzureichend untersuchten und dokumentierten.¹³ Zwischen römischer Mauer und Rhein war dort ein zwischen 50 und 70 Meter breites und rund 900 Meter langes relativ dicht bebautes Siedlungsviertel von Händlern und Handwerkern in Form einer uferparallelen Einstrassenlage entstanden. Es wurde von einer Holz-Erde-Mauer geschützt, und zu ihm führte von St. Quintin aus eine Straße.¹⁴ Die Anfänge des Viertels könnten in das 5. und 6. Jahrhundert zurückreichen.¹⁵ Dendrochronologische Daten verweisen darauf, dass merowingerzeitliche Pfahlsetzungen am Mainzer Rheinufer mit der um 610 erwähnten Hafensiedlung in Verbindung stehen.¹⁶ Den wohl in Mainz verfassten Fuldaer Annalen zufolge bewohnten die Fernhändler einen als besonders prominent geltenden Stadtteil (*optima pars Moguntiae civitatis*).¹⁷



- Römische Mauer
- ▲▲▲▲ Karolingisches Fundament
- Mittelalterliche Mauer

Mainz, Verlauf der rheinseitigen Stadtmauer.

¹³ Wamers 1994, 1998/99. Zu den Grabungen in den Jahren 1965-1967, 1971-1973 und 1981/81 und den bisher vorliegenden Publikationen vgl. Esser 1969, 1975. Neyses 2000, S. 49ff. Schulze-Dörrlamm, Friesen (im Druck).

¹⁴ Ellmers 1972, S. 181ff. Porsche 2000, S. 191ff. Schulze-Dörrlamm 2013. Volquartz 2017, S. 127.

¹⁵ Wamers 1998/99, S. 262.

¹⁶ Neyses 2000, S. 51f.

¹⁷ Kurze 1891, S. 104. Volquartz 2017, S. 126.

Neuesten Überlegungen zufolge könnten die wohlhabenden Fernhändler im Bereich des relativ hochwassersicheren „Brand“ ihre Häuser und Warenlager besessen haben, dessen Name bis heute an die Feuersbrunst von 886 erinnert, der das Friesenviertel zum Opfer fiel.¹⁸ Möglicherweise kann darüber eine modernen wissenschaftlichen Ansprüchen entsprechende, aber noch ausstehende Publikation der Grabungsbefunde und des Fundmaterials weitere Aufschlüsse bringen. Während die Friesen in der Regel in den schriftlichen Quellen nur als anonyme Gruppe begegnen, kennen wir im Falle von Mainz drei Mitglieder einer mit dem Friesenhandel in Verbindung gebrachten Kaufmannsfamilie namentlich: die Freie Willerat, ihren verstorbenen Mann Alderat sowie ihre Tochter Imma.¹⁹

In dem mit Mainz wirtschaftlich eng verbundenen Worms lag das Quartier der Friesen außerhalb des städtischen Mauerrings. Das sich zum Rhein hin erstreckende Areal wurde landseitig von Stichwällen geschützt, im Norden von der sogenannten *Frisonen-Spira* bzw. Friesensperre, die im späteren Straßennamen „Friesenspitze“ weiterlebte. Der unter dem Wormser Bischof Thietlach (891 – 914) niedergeschriebenen „Wormser Mauerbauordnung“ zufolge waren sie für die Instandhaltung eines Abschnitts der Stadtbefestigung verantwortlich.²⁰ Zu vergleichbaren Leistungen könnten die Friesen auch in Mainz verpflichtet gewesen sein, doch fehlen entsprechende Zeugnisse für diese Zeit. Die Fernhändler aus dem Norden bewohnten in Worms im Bereich des Nord-Ost-Bogens der hochmittelalterlichen Stadtmauer somit in etwa jenes Areal, das im 10. Jahrhundert den Juden zugewiesen wurde, die einen Teil des Friesenhandels übernahmen und dort bis zur Französischen Revolution siedelten.

Aus dem Norden brachten diese Fernhändler neben Luxusgütern wie Bernstein vor allem Tuche, die *pallia* bzw. *saga Fresonica*, mit. Zum einen handelt es sich dabei wahrscheinlich um Stoffe aus Wolle für eine breitere Käuferschicht, zum anderen um strapazierfähige Mäntel und Textilien in verschiedenen, nach Moden und Geschmack wechselnden Farben, die als wertvolle Objekte demonstrativen herrschaftlich-königlichen Gütertauschs und als Mittel der Diplomatie begehrt waren. So werden in einer Auflistung von Geschenken verschiedenartige Friesentuche genannt, die Karl der Große Kalif Harun al-Raschid verehrte.²¹ Nicht sicher lässt sich feststellen, in welchem Umfang solche Produkte im friesischen Raum produziert wurden. Ein Teil der Waren könnte auch außerhalb Frieslands hergestellt und von friesischen Kaufleuten gehandelt worden sein.²² Um 900 existierten in Mainz wohl ein größeres Tuchlager sowie im Bereich der Kaufmannssiedlung Getreidespeicher.²³

Das wichtigste Handelsgut rheinabwärts stellte der Wein dar, den die Händler aus dem Norden neben Holz²⁴ und Getreide im Elsass, in Worms, Speyer und Mainz (wohl neben Luxusgütern aus dem Orient) aufkauften und mit ihren Schiffen nach Norden bis nach England und Skan-

18 Schulze-Dörrlamm, Die Friesen und das Friesenviertel in Mainz (im Druck)

19 Stimming 1932, Nr. 401, S. 307. Ellmers 1972, S. 178. Volquartz 2017, S. 126.

20 Grünwald 2005, S. 92. Porsche 2000, S. 23, 68ff. Bönnes 2015, S. 141. Volquartz 2017, S. 131ff.

21 Hägg 1994. Volquartz 2017, S. 109.

22 Brandenburgh 2016. Zur Diskussion um die Deutung der *pallia Fresonica* vgl. Paulsen 2016, bes. S. 378ff.

23 Volquartz 2017, S. 89, 126.

24 Zu friesischem Holzimport aus dem Elsass vgl. Ellmers 1985, S. 21. Zwar sind erst seit dem 13. Jahrhundert für den Rhein Holzflöße schriftlich bezeugt; mit Blick auf die schon „vielgestaltige Flößerei“ auf dem Fluss schon in römischer Zeit, erscheint es aber (auch mit Blick auf andere Kontinuitätsfaktoren im wirtschaftlichen Bereich) durchaus möglich, dass in der Zeit des friesischen Handels die Flößerei eine Rolle spielte. Ellmers 1985, S. 14ff.

dinavien exportierten. Darauf verweisen neben gelegentlichen schriftlichen Belegen zum frühmittelalterlichen Weinanbau und zur Weinkultur entlang des Rheins (z. B. Ermoldus Nigellus)²⁵ auch archäologische Funde, etwa Reste der benutzten Transportgefäße, die in Dorestad, Haithabu, Birka und Ipswich gefunden wurden.²⁶



Reste der benutzten Transportgefäße, die in Dorestad, Haithabu, Birka und Ipswich gefunden wurden – Grabungsbefund und ein restauriertes Fass.

So deuten in Handelsemporien gefundene Teile von hölzernen Fässern, die später als Brunneinfassungen verwendet wurden, wohl auf den Rheinhandel und vermutlich vor allem auf den Weinhandel hin.²⁷ Das Holz von in Dorestad gefundenen Dauben- und Fassbrunnen stammt aus Mainz und Rheinhessen.²⁸

²⁵ Saal 2016, S. 172. Volquartz 2017, S. 104 u. ö.

²⁶ Saal 2016, S. 170. Kleingärtner, Williams 2014, S. 36, Abb. 7: Behältnis aus Holz, das zum Transport von Waren diente, in diesem Fall wohl von Wein. Später wurde wie hier in Haithabu ein Brunnen ausgekleidet. Tannenholz H ca. 190 cm. Dm ca. 100 cm. Museum für Archäologie Schloss Gottorf. Schietzel 2018.

²⁷ Willemsen, Hanneke Kik 2010, 2015.

²⁸ Neyses 2000, S. 52f.

Rheinabwärts waren in jener Zeit aber nicht nur mit Wein, Holz und Getreide beladene Schiffe der friesischen Fernhändler unterwegs. Auf dem Strom wurden auch Waren transportiert, die im Rahmen der Grundherrschaften des Königs, des Adels und der geistlichen Institutionen produziert wurden. Am besten ist dies für geistliche Institutionen bezeugt, die in dieser quellenarmen Zeit die günstigsten Überlieferungschancen besitzen. So erfahren wir aus der Prümer, Weißenburger und Lorscher Überlieferung, dass sogenannte Liten/Lazen zum Transport zu Lande und zu Wasser verpflichtet waren. Es handelt sich um regelrecht auf solche Leistungen spezialisierte Mannschaften in Diensten großer Grundherren, die etwa am Mittelrhein als Erben der römischen Rheinschiffahrt gelten können.²⁹ Noch dem Limburger Hofrecht des 11. Jahrhunderts zufolge sind die Lazen aus Sulzbach (nahe Frankfurt) verpflichtet, Wein und Getreide des Limburger Abtes auf dessen Anordnung hin zu transportieren.³⁰ Auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen wurden zudem Güter aus jenen Besitzungen befördert, über die zahlreiche Klöster im Fernbesitz verfügten.

Der blühende Rheinhandel lockte aber auch beutegierige Invasoren, Wikinger, Normannen und Ungarn, zu wiederholten Plünderungen. Die bisherigen Handelsstrukturen überlebten diese Raubzüge nur partiell. Ein wichtiger frühmittelalterlicher Umschlagplatz für Wein und eine Drehscheibe des Friesenhandels, Dorestad, wurde mehrfach geplündert und wohl auch deshalb, aber auch aus weiteren Gründen aufgegeben. Nachdem diese Phasen der Instabilität jedoch im Verlaufe des 10. Jahrhunderts bewältigt worden waren, blühte der Handel auf dem Rhein erneut auf und erreichte in den folgenden Jahrhunderten eine neue Blüte und Dynamik.

Neue Dimensionen des Rheinhandels seit dem 11. Jahrhundert

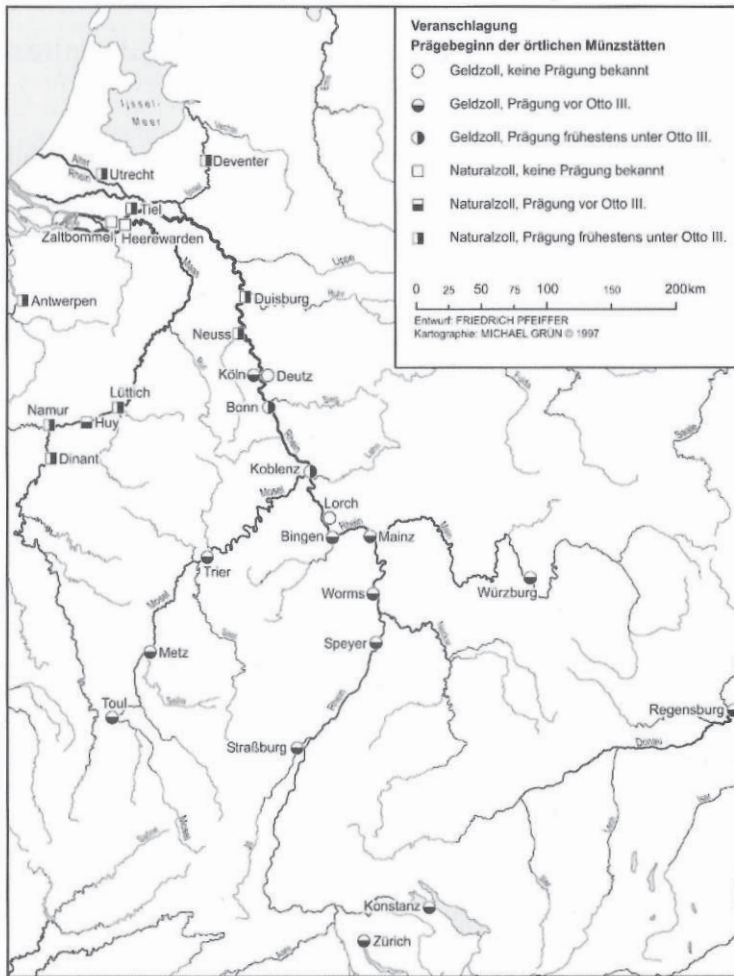
In vielen der nach und nach wachsenden Städte entlang des Rheins schlossen sich Kaufleute zusammen und schalteten sich immer intensiver in den wachsenden Handel ein. Den um 1100 erreichten Entwicklungsstand des Rheinhandels sowie die Ausdehnung des schon damals weitgespannten Fernhandels spiegelt der älteste Koblenzer Zolltarif.³¹ Er informiert über die Herkunftsorte der Schiffsführer und Kaufleute und zudem über die wichtigsten zu dieser Zeit auch in Mainz präsenten Handelsgüter. Die Händler entlang der Maas aus Dinant, Namur, Huy und Lüttich und anderen Städten führten bei der Bergfahrt Messingbecken und Messingkessel in ihren Schiffen, die Händler aus Flandern Schafsfelle und Lederwaren, die Antwerpener und die Bewohner des Rheindeltas Käse, Seeaal, Hering und Seelachs, die niederrheinischen Kaufleute aus Duisburg, Neuss, Köln, Deutz und Bonn vor allem Wachs; auch Schwerter aus Köln und dem Siegerland passierten die Zollstelle.

Während auf dem Rhein folglich ein breites Warensortiment aus dem Norden und Nordwesten nach Süden transportiert wurde, nahm mosel- und rheinabwärts Wein als Handelsgut die erste Position ein. Weine verschifften entlang des Rheins Kaufleute und Schiffsführer vom Mittel-

²⁹ Staab 1975, S. 32ff., 106ff.

³⁰ Hägermann, Hedwig 1991. Zu Brüchen und Kontinuitäten im Bereich von Binnenschiffahrt, Botenwesen und Kommunikation vgl. Freund 2007, bes. S. 37ff.

³¹ Laufner 1964. Heß 1974. Kölzer 1992. Volk 1998, S. bes. 441ff., 556ff. Irsigler 2007, Rhein, Maas und Mosel, S. 13ff. Irsigler 2010, S. 34ff.



Herkunft der im ältesten Koblenzer Zolltarif genannten Händler.

und Oberrhein, die Mainzer, Wormser, Speyrer und Straßburger. Handelsgut der Würzburger, partiell wohl auch der genannten Regensburger, ist der Frankenwein, der main- und dann rheinabwärts verfrachtet wurde. Über den Wein hinaus werden nur einige wenige weitere Produkte genannt. So hatten die Schiffe der Konstanzer und Züricher Metallprodukte und Rohstoffe wie Kupfer aus dem Alpenraum, dem Schwarzwald und den Vogesen geladen. Als wichtige Produkte wurden nun und in der Folgezeit auch Fisch (Hering und Stockfisch) sowie Salz als Bergfracht transportiert.³² Zudem gelangten in wachsendem Umfang Tuche aus dem Nordwesten und besonders aus Flandern, von der Maas und vom Niederrhein sowie die geschätzte hochwertige englische Wolle und ferner die begehrten und vielerorts imitierten hochwertigen scharlachroten

³² Kuske 1905. Irsigler 2007, Rhein, Maas und Mosel, S. 19.

Stoffe vor allem aus Stamford zweifellos auch nach Mainz.³³ Mit Blick auf die Quantität und Bedeutung der gehandelten Güter orientierte sich deren Tarifierung an mittelhheinischen Zollstellen des 13. und 14. Jahrhunderts über den Wein hinaus an Getreide und Salz.³⁴

Der Zolltarif nennt ferner auch jüdische Kaufleute nicht genannter Herkunft mit Sklaven aus dem Osten; vermutlich wurden diese moselaufrwärts nach Burgund und Südfrankreich verbracht und von dort aus über Marseille ins muselmanische Spanien verkauft.³⁵ Als Weinkaufleute sind Juden in dieser Quelle nicht ausdrücklich bezeugt. Für den Mittelrhein sind sie als Besitzer und Bewirtschafter von Weinbergen seit dem 11. Jahrhundert aber nachgewiesen. Vermutlich waren Juden aber schon seit längerer Zeit auch im Weinhandel tätig. Seit dem 12. Jahrhundert lässt sich am Mittelrhein wiederholt ein teilweise durchaus nennenswertes Engagement von Juden als Weinhändler nachweisen, wobei offenkundig die jüdischen Weinbestände nicht selten aus Kreditgeschäften resultierten.³⁶ Seit dem 12. Jahrhundert beginnen besonders energisch Konvente neuer Orden, einen weiträumigen Handel vor allem mit Wein zu betreiben, allen voran Zisterzienserklöster wie Eberbach im Rheingau oder Himmerod in der Eifel, etwas später die innerhalb des Deutschen Ordens auf Weinhandel geradezu spezialisierte Koblenzer Kommende.³⁷

Insgesamt ist in den Jahrhunderten nach der Jahrtausendwende eine enorme Verdichtung der wirtschaftlichen Aktivitäten entlang der Rheinachse zu konstatieren. Zunächst wird diese Entwicklung von den alten Bischofsstädten entlang der Rheinachse und deren im Weinhandel engagierten Bewohnern getragen. Vom 12. bis 14. Jahrhundert kommen eine ganze Reihe von mittelgroßen und kleineren sich zu Städten entwickelnden Siedlungen hinzu, teilweise Residenzen und Hauptorte angrenzender Territorien. Nahezu alle umgeben sich nach 1100 mit aufwendigen Mauern zu ihrem Schutz; die Finanzierung dieser großen Baumaßnahmen erfolgt zum größten Teil aus Steuer- und Gebühreneinnahmen, die vor allem auf dem Konsum und Handel lasten.

Eine Reihe von Faktoren bedingten sich seit dem 12. und 13. Jahrhundert wechselseitig, so das Wachstum der Städte und Siedlungen allgemein, die Ausweitung des Handels, Verbesserungen in der Schifffahrt und im Transportwesen. Noch aber stand die Verkehrsachse des Rheins im Schatten jener die Barriere der Alpen umgehenden Routen, die Italien und Nordwesteuropa miteinander verbanden. Sie führten vor allem über die Rhone und die Saône, teilweise über Burgund zur Maas, teils über die Champagne zur Seine und erreichten die Hafen- und Handelsstädte Flanderns und Brabants. Das schon vor 1200 in voller Blüte stehende System der Messen der Champagne³⁸ könnte das Vorbild für die auch im rheinischen Raum in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts fassbare, von staufischer Wirtschaftspolitik profitierende Ordnung des Fernhandels gewesen sein.³⁹ Eine Serie von terminlich aufeinander abgestimmten mehrwöchigen Jahrmärkten bzw. Messen bot dem Handel ein sich fast über das ganze Jahr erstreckendes permanentes Aktionsfeld.⁴⁰

33 Irsigler 2007, Rhein, Maas und Mosel, S. 16f., 19.

34 Volk 1998, S. 562 u. ö.

35 Zur kontroversen Diskussion zum jüdischen Sklavenhandel vgl. Toch 2014.

36 Toch 2008, S. 189, 201, 203, 205f. Lenhardt 2019.

37 Schulz 1979. Josef Staab 1987. van Eickels 1997.

38 In Auswahl: Pauly 2010. Palermo 2020.

39 In Auswahl: Thomas 1977, 1991. Bur 1983. Czmarra, Gérard Schild 2016.

40 Irsigler 2003, 2007.

Wie Köln setzte Mainz auf die Errichtung und den Ausbau des Stapelrechts. Während das Kölner Stapelrecht dazu beitrug, dass das niederrheinische Messesystem nicht aufrechterhalten werden konnte, hatte Mainz mit der Konkurrenz des immer wichtiger werdenden Messeplatzes Frankfurt zu kämpfen. Zudem wurden die Messen in Oppenheim, Worms, Speyer, Gelnhausen und Friedberg auf die Messetermine am Main abgestimmt. Zum Messeplatz von internationaler Bedeutung wurde die Stadt am Main immer mehr, nachdem zusätzlich zu der in der Regel vom 15. August bis zum 8. September durchgeführten Herbstmesse im Jahr 1330 auch zu Ostern eine vierzehntägige Fastenmesse bewilligt wurde. Wenig später ist auch ein Mainzer Versuch überliefert, Standort einer Messe zu werden. Die am 17. Februar 1348 der Stadt durch König Karl IV. verliehene vierwöchige Frühjahrsmesse sollte alljährlich am Sonntag nach dem Fest der Epiphanie (*Circumdederunt*) beginnen und am Sonntag *Reminiscere*, also fünf Wochen vor Ostern und vor der Frankfurter Frühjahrsmesse enden.⁴¹ Eine wirtschaftlich bedeutende Ergänzung oder gar ernsthafte Konkurrenz zu den Frankfurter Messen wurde der Messeplatz Mainz aber auch nach einer im 15. Jahrhundert erfolgten neuen Terminierung nicht.⁴²

Mit der wachsenden Bedeutung der Rheinachse wurde freilich die Nutzung dieser Handelsroute seit dem 12. Jahrhundert immer teurer. Im Zusammenhang mit dem Prozess der Territorialisierung stieg die Zahl der Zollstätten, was zu einer erheblichen Belastung des Handels führte.⁴³ Klagen von Kaufleuten über diese Zollpolitik waren an der Tagesordnung; aber die miteinander konkurrierenden großen und kleinen Herren und bisweilen auch Städte mochten auf die Einkünfte aus Zoll- und Geleitsrechten nicht verzichten.⁴⁴ Auch entlang des Mains befanden sich am Flussabschnitt zwischen Bamberg und Mainz etwa 47 Zollstellen.⁴⁵ Allerdings erwiesen sich Zollinhaber und Zöllner etwa im Zusammenhang mit dem Rückgang des Handelsvolumens und vor allem des Weinhandels im 15. Jahrhundert auf dem Rhein⁴⁶ und mit Blick auf die Konkurrenz von Landstraßen bei der Erhebung der Zölle als flexibel reagierende Akteure.⁴⁷ Zöllner waren sich zudem bewusst, dass die Ladung großer Frachtschiffe nur eingeschränkt genau zu kontrollieren war.⁴⁸ Auch deshalb war der Grad der Belastung offenkundig denn auch nicht so unerträglich, dass der Landtransport – von Phasen der Flussblockade etwa abgesehen – auf Dauer eine echte Alternative vor allem für Massengüter wie den Wein und das Holz dargestellt hätte. Zu bedeutenderen Verlagerungen des Handels auf Landwege kam es aufs Ganze gesehen eher nur temporär, so auf die flandrisch-lampartische Straße. Vor allem bei hochwertigen, relativ leicht zu transportierenden Gütern boten Landstraßen in ihrer Bedeutung nicht zu unterschätzende Alternativen, die freilich ebenfalls zusehends mit Zollabgaben belastet wurden.⁴⁹

41 Staatsarchiv Würzburg MIB 23, fol. 97; Schrohe, Beiträge Bd. 10, S. 11; Dertsch, Urkunden 2 Nr. 1358; Böhmer-Huber S. 53 Nr. 619; Maurer, Kaufhaus Nr. 3, S. 6; Schällicke-Maurer, Kaufhaus S. 352. <https://www.regionalgeschichte.net/rhein-hessen/mainz/kulturdienkmaeler/kaufhaus-am-brand/kaufhausordnung/nachrichten-regesten-zum-kaufhaus.html#cLL23>.

42 Heinicker 2012.

43 Zur Problematik der Zahlen vgl. von Looz-Corswarem 2014, S. 19f.

44 Pfeiffer 1997, 2000.

45 Kimmich 1965. Zwischen Wertheim und Mainz existierten im späten Mittelalter zwölf Zollstellen, Hummel 1892, S. 5.

46 Irsigler 1979, 2010, S. 48f.

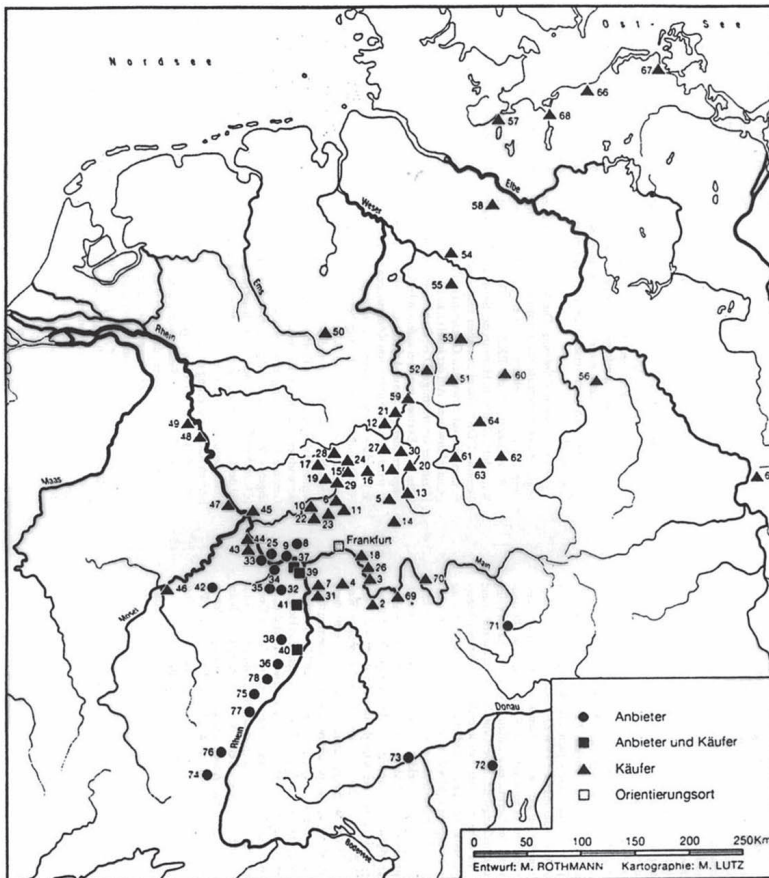
47 Dirlmeier 1987, S. 27ff. Volk 1998, S. 568ff. Pfeiffer 2004, S. 77ff.

48 Fimpeler 2012, S. 118.

49 Vgl. zuletzt Irsigler 2007, Rhein, Maas und Mosel, S. 21, 27. Zur Bedeutung des Wagen- und vor allem des Personenverkehrs auf den Landstraßen zwischen Mainz und Worms vgl. z. B. Staatsarchiv Würzburg 60 fol. 5v-7v.

Köln, Mainz, Frankfurt

Zu den beiden wichtigsten Gravitationszentren des Handels auf der Rheinachse entwickelten sich im Verlaufe des hohen und späten Mittelalters Köln und Frankfurt. Zum überragenden Waren-, Geld- und Informationszentrum wurden die beiden Frankfurter Messen im Frühjahr und Herbst im Verlaufe des 14. Jahrhunderts. Der seit 1330 auf die an Bedeutung gewinnenden Brabanter Messen abgestimmte Messeplatz am Main beerbte zusammen mit seinen Pendants in Brabant zumindest partiell und mit Blick auf das römisch-deutsche Reich die Messen der Champagne, deren internationale Ausstrahlung immer mehr zurückging.⁵⁰ Zugleich wuchs die Bedeutung von Verkehrsverbindungen, die den Handel auf dem Rhein begünstigten, so die Öffnung des Gotthard-Passes.⁵¹



Der Weinhandel auf der Frankfurter Messe im Mittelalter.

⁵⁰ Vgl. Pauly 2010. Palermo 2020.

⁵¹ Irsigler 2007, Rhein, Maas und Mosel, S. 19ff.

Flussabwärts stellten Wein und Holz die „Königsgüter“ dar. Unter den verschiedenen Weinsorten, die in Frankfurt gehandelt wurden, dominierte bis ins 16. Jahrhundert der Elsässer.⁵² Er wurde vor allem von Straßburg aus, ferner auch von Städten wie Schlettstadt, Colmar und Hagenau über Mainz in die Messestadt geliefert. Die Absatzgebiete des Frankfurter Weinhandels lagen vor allem im Osten und Norden, wo die Voraussetzungen für lokalen Weinanbau wesentlich schlechter waren als in den Weinanbaugebieten entlang des Rheins und seiner Nebenflüsse. Thüringen und Niedersachsen stellten wichtige Absatzmärkte dar; von Bedeutung war nicht zuletzt der Weinhandel mit dem hansischen Wirtschaftsraum.⁵³ Dabei konnte – wie Konrad von Weinsbergs Geschäft mit Elsässer Wein nach Lübeck, dem „Vorort der Hanse“, im Jahre 1426 zeigt – der Transport der Weinfässer allerdings auch über Mainz rheinabwärts erfolgen.⁵⁴ Vor allem wegen seiner günstigen Lage an der Mündung des Mains in den Rhein sowie an der Schnittstelle zwischen oberer und niederer Rheinschifffahrt verblieb Mainz auch nach der günstigen wirtschaftlichen Entwicklung während des hohen Mittelalters unter anschließend schwieriger werdenden Bedingungen ein wichtiger Warenumschiagsplatz. Zwischen den die Stadt überflügelnden Wirtschaftszentren Köln und Frankfurt fungierte die Stadt weiterhin als eine bedeutende Verladestation für den vor allem zum „Weinhaus der Hanse“ transportierten Wein⁵⁵ und zugleich als ein wichtiger regionaler Verteiler für den von Köln bezogenen Fisch.⁵⁶ Zudem wurden hier auch viele Schiffe beladen, die mit Gütern für die Messen im Treidelverkehr nach Frankfurt bewegt wurden. Bis um 1500 wurden oft main- und rheinabwärts nach Köln gehandelte Weine aus Straßburg, Speyer, Worms und Oppenheim in Mainz vor der gefährlichen Schiffspassage durch das Engtal des Mittelrheins auf kleinere Schiffe umgeladen. Den Transport von Weinfässern besorgten einheimische Wirte bzw. Unterkäufer im Kommissionshandel wiederholt auch dann, wenn die Zahlungstermine für die Fracht auf den Frankfurter Messen vereinbart wurden.⁵⁷ So erklärten im Jahre 1367 Ritter, Schöffen, Bürgermeister, Rat und Bürger der Stadt Andernach, dem Straßburger Bürger Walter Wager bzw. dessen Erben für Weinlieferungen 1.269 kleine Goldgulden zu schulden, die während der kommenden Frankfurter Fastenmesse in Mainz im Haus des Lutze Pleichters gezahlt werden sollten.⁵⁸ Von seinen elsässischen Geschäftspartnern ließ sich der Kölner Kaufmann Johann van Kruft regelmäßig seinen Wein nach Mainz liefern. In Markolsheim vertrat Konrad Weydelich die Interessen des Kölners. Er kaufte große Mengen Wein, den er nach Mainz transportieren ließ. Da Kruft ein Preis von über 15 bzw. 16 Gulden pro Fuder zu teuer erschien, verweigerte er die Annahme. Der Streit wurde 1446 schließlich vor einem Mainzer Gericht ausgetragen.⁵⁹

52 Ammann 1932, 1955, 1960. Belege finden sich im Nachlass von Hektor Ammann, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt S 1-425. Vgl. auch Rothmann 1998, bes. S. 167ff.

53 Institut für Stadtgeschichte Frankfurt S 1 – 425.

54 Ammann 1960.

55 Herborn, Militzer 1980.

56 Grathoff, Rettinger 2013, S. 196ff.

57 Beispiele: Historisches Archiv der Stadt Köln, HUA 2/11892. Kuske 1932, Nr. 1117. Irsigler 1979, S. 267f. Hirschfelder 1994, bes. S. 506, 512, 522. Matheus 1999, S. 194f.

58 Heyen 1965, Nr. 178.

59 Kuske Bd. 1, 1923, Nr. 1117. Rothmann 1998, S. 209.

Diese und andere Beispiele zeigen, dass rheinabwärts gehandelte Weine wohl nicht selten faktisch über Mainz umgeschlagen wurden und die aufwendige Fahrt mainaufwärts nach Frankfurt unterblieb. So orderten Kölner 1397 über ihren Mainzer „Wirt“ drei Fuder Wein guter Qualität, den dieser in kleine Fässchen füllen und nach Frankfurt in die „Herberge zu Brüssel“ zu versenden hatte.⁶⁰ Im Oktober des Jahres 1400 bestellte Frankfurt in Mainz sieben Fuder Wein, die König Ruprecht und seinem Gefolge verehrt werden sollten. Insgesamt erwarb man fünf Fuder neuen Rheinischen Wein, das Fuder zu 22 Gulden, sowie zwei Fuder firnen (alten) Elsässer Wein, das Fuder zu 30 Gulden.⁶¹ Man konnte folglich damit rechnen, in Mainz hochwertige Kreszenzen einkaufen zu können. Im Jahre 1442 werden elsässische und rheinische Weine als Ehrenweine für den König genannt. Zum Ankauf des Elsässer Weins entsandte man einen Beauftragten nach dem Elsass, der Rheinwein wurde teilweise in Mainz und zum Teil von Frankfurter Bürgern erworben.⁶²

Neben dem Wein zählte Holz zu den auf dem Wasserweg transportierten Massengütern. Auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen wurde dieser Rohstoff mittels der Trift⁶³ und der Flößerei jahrhundertlang aus den Alpen und aus den an die Flüsse angrenzenden Mittelgebirgen befördert. Er war als Brennstoff, als Material für Gebrauchsgegenstände und nicht zuletzt als Baumaterial unentbehrlich und wurde in großen Mengen vor allem in holzarmen Regionen benötigt. Mainz war wohl nicht erst im 14. Jahrhundert ein Holzmarkt von überregionaler Bedeutung, auch wenn erst ab diesem Zeitpunkt die Belege dichter werden. Im 14. Jahrhundert galt die Korporation der Holzkaufleute, deren Mitglieder als Herren bezeichnet wurden, als besonders wohlhabend und angesehen. Holzhandel und Holzverarbeitung spielten auch für die städtische Wirtschaft eine erhebliche Rolle.



Der Mainzer Holzturm um 1900.

60 Fischer 1958, S. 6. Rothmann 1998, S. 196. Zu von Mainz nach Frankfurt mainaufwärts geführten Weinen im Jahre 1397 vgl. Hummel 1892, S. 25f.

61 Weizsäcker 1882, S. 190, Z. 3-4; ebd. S. 201, Z. 22f., hier auch zu weiteren Weineinkäufen. In Mainz wurden zudem sieben goldgewirkte Tücher erworben und ferner die zwei größten vergoldeten Pokale geordert, die zu käuflich zu erwerben waren. Zu Mainz als Produktionsstätte von Spitzenprodukten im Bereich der Goldschiede- und Textilproduktion vgl. Schäfer 2021, S. 232ff.

62 Janssen 1866, S. 51, Z. 20ff., Schrohe, 1933, S. 112.

63 Zur ab der Mitte des 15. Jahrhunderts im Frankenwald nachzuweisenden Trift vgl. Eißing 2010, S. 164.



Modell einer Lauertanne im Rhein-Museum Koblenz.

Die Bezeichnung einer der wenigen erhaltenen mächtigen Türme der mittelalterlichen Befestigung, der vor dem Abbruch bewahrte sogenannte Holzturm, erinnert auch in vergleichender Perspektive in spezifischer Weise an die am Rheinufer gelagerten Produkte sowie an den Handel mit diesem Rohstoff, von dem eine ganze Anzahl holzverarbeitender städtischer Gewerbe profitierten. In der Regel wurde das Holz en gros umgeschlagen und gehandelt. Sobald eine Holzlieferung den Hafen erreichte, hatten die städtischen Rheinmeister mögliche Käufer über die Lieferung zu informieren. Auch als Umschlagplatz für Holzkohle war die Stadt von Bedeutung. Der Transport von Holz erfolgte auch mittels sogenannter dem Stapelzwang nicht unterliegender und nur für die Talfahrt genutzter Lauerdtannen (Lauerdtannen, Lordannen), grob gezimmerten, fast kastenförmigen, flachbodigen Frachtkähnen aus Tannenholz von bis zu 15 Meter Länge.⁶⁴ Deren Bretter wurden mit Nägeln aus Holz und hölzernen Pflöcken zusammengehalten. Die pontonförmigen Schiffe mit bisweilen erweitertem Bug und Heck verfügten über ein langes, bewegliches Senkruder am Heck sowie oft über ein rechteckiges Segel an einem in der Mitte des Bootes platzierten Mast. Mit einer Tragfähigkeit von bis zu 40 Tonnen (später partiell bis 60 Tonnen) waren sie geeignete Transportmittel auf dem damals noch unregulierten, in der Regel eher träge fließenden gewaltigen Strom. Genutzt wurden sie vor allem zum Waren- und insbesondere zum Weintransport, sie dienten aber wiederholt auch der Beförderung von Personen.

⁶⁴ Kling 1951. Böcking 1979, 1980/81, S. 117ff. Volk 1998, S. 457ff. Fimpeler-Philippen 2008, S. 343ff., zu Modellen von Rheinschiffen ebd. S. 53f. u. ö.

Die Lauertannen fungierten zudem gleichsam als schwimmende Magazine für den begehrten Rohstoff Holz. An den Zielorten (Köln, Niederlande) wurden die Schiffe zerlegt und das gefragte Baumaterial verkauft.

Holz wurde aus dem Schwarzwald den Neckar und Rhein hinunter, zudem von Straßburg und aus Waldstandorten entlang des Mains nach Mainz gefloßt.⁶⁵ Bereits der Koblenzer Zollltarif von 1209 nennt Flöße, die flussabwärts transportiert wurden.⁶⁶ Große Flöße wurden wohl spätestens in Mainz in der Regel zu kleineren Einheiten umgebunden bzw. ihr Holz zum Bau von Lauertannen verwendet.⁶⁷ Sie wurden den Mittelrhein hinunter geführt und bei Koblenz-Neuendorf sowie vor Narny bei Andernach meist wieder zu größeren Gebinden zusammengefügt, bevor sie den wichtigen Stapelplatz Köln erreichten.⁶⁸ Von der umfangreichen Flößerei profitierten in Mainz auch die Gerber, da bei der Fällung von Eichen und jungen Tannen (in der Regel im Mai) Lohrinde gewonnen und verkauft wurde.⁶⁹ Im Umfeld des Mainzer Holzturms müssen große Holzlager existiert haben, aus denen begehrte Bretter, Bohlen, Balken und Latten hergestellt wurden. „Mainzer Bretter“ bzw. „Borten“ wurden zu bekannten Markenartikeln. Der Fabrikrechnung des Stiftes Münstermaifeld von 1336-1349 zufolge wurden zwölf *mentzbreder* erworben.⁷⁰ Mainzer Bretter werden im 15. Jahrhundert in den Oberlahnsteiner Zollrechnungen genannt und am Mittelrhein auch zum Schiffsbau verwendet.⁷¹ Schon bevor der rheinische Holzhandel seit dem 17. Jahrhundert neue Dimensionen erreichte, wurden im 14. und 15. Jahrhundert „Mainzer Hölzer“ (*Mentzeholtzer*) in großen Mengen in Köln vor allem als Bauholz verarbeitet. In zahlreichen städtischen Bauten Kölns sowie in Gebäuden geistlicher Institutionen wie im wiederaufgebauten Kloster Deutz oder beim Dombau in Xanten wurden entsprechende Produkte verarbeitet. Eines dieser Flöße transportierte im Jahre 1437 für den Bau des Kölner Tanz- und Kaufhauses Gürzenich u. a. 300 Mainzer Hölzer und 1.000 Mainzer Bretter.⁷² Wie Franz Irsigler treffend bemerkte, tanzten die Kölner Jecken bis zur Zerstörung des Gebäudes im Zweiten Weltkrieg auf Mainzer Dielen.⁷³



Der Hafenbereich zwischen Vilzbach und Oberem Rheinkran, Ausschnitt des Stadtplans von Falck.

65 Döry Holzhandel 1951. Döry, Flößerei am Main 1951. Zu den Holztransporteuren am Andernacher Rheinzoll 1475-1500 vgl. Irsigler 1974, S. 14ff. und Karte S. 19. Volk 1998, S. 731ff. Eißing 2010.

66 Hellwig 1916, S. 94f. Volk 1998, S. 442f., 732.

67 Eißing 2010, S. 162f.

68 von Looz-Corswarem 1996, S. 11.

69 Jauernig-Hofmann, Heidrich 1993, S. 19.

70 Burgard, Kessel, Mötsch 1995, S. 232, 255.

71 Volk 1990. 1998, S. 459, 732ff.

72 Kuske Bd. 1, 1923, Nr. 886. Volk 1998, S. 732. Irsigler 1974, S. 15.

73 Irsigler 2010, S. 53.

Die Bedeutung der auf dem Main nach Mainz gehandelten Güter Wein und Holz spiegeln auch die für die Jahre 1486 bis 1492 erhaltenen Register des Rheinzolls von Vilzbach wider. Am Warenwert gemessen dominiert der Wein, gefolgt vom Holz, das nicht nur in Form von Bauholz und Brettern mainabwärts befördert wurde, sondern eine breite Produktpalette umfasste: Fässer, Reifen, Pfähle, Latten, Fassdauben und anderes mehr. Auch landwirtschaftliche Güter wurden in großen Mengen auf dem Wasserwege transportiert: neben Getreide und Knoblauch spielten der als Grundnahrungsmittel fungierende, eingelegte und somit lange haltbare Weißkohl (Kappes) sowie Zwiebeln (*ollauch*) eine wichtige Rolle, während als Gegenfracht vor allem Fisch (Stockfisch und Hering) genannt wird.⁷⁴ Im Unterschied zum Handel mit Fischen blieb der von Kölner Kaufleuten betriebene Getreidehandel eher unbedeutend, doch lieferten in Zeiten des Mangels Städte an Mittel- und Oberrhein sowie am Main dieses Grundnahrungsmittel in die rheinische Metropole.⁷⁵ So stammte ein Teil der Getreidevorräte, die Köln die Hungersnot der Jahre 1437/38 zu überstehen halfen, aus dem Mainzer Hinterland.⁷⁶ Als der Kölner Fischgroßhändler Herden Dude 1462 wie andere Kölner infolge der Eroberung der Stadt Mainz 1462 ihre in der Stadt lagernden Güter verloren, hatte er den Verlust von 200 Malter Hafer, 300 Malter Roggen und zwölf Säcken Färberröte zu beklagen.⁷⁷ Von großer Bedeutung war in Mainz und am Mittelrhein neben dem Handel mit Gemüse der Handel mit Obst (vor allem Nüsse zur Ölgewinnung, Äpfel, Kirschen und Birnen als Frisch- und Trockenprodukte).⁷⁸

Zur Handelsinfrastruktur einer Stadt am Strom

Die Entwicklung einer leistungsfähigen Handelsinfrastruktur wurde im Verlaufe des Mittelalters von immer größerer Bedeutung. Für an Wasserwegen gelegene Zentralorte war ein Hafen mit Hebewerken zum Ein- und Ausladen von Waren unverzichtbar. Zu den benötigten Einrichtungen zählten Stapel- und Lagerplätze sowie nicht immer, aber oft die seit dem 12. Jahrhundert nachzuweisenden Kaufhäuser zum Aufbewahren und Anbieten von Gütern⁷⁹ und ferner Waagen zum Messen und Wiegen der Waren als Grundlage für Zölle und Abgaben,⁸⁰ um nur die wichtigsten zu nennen.⁸¹ Diese Einrichtungen leisteten zugleich einen wichtigen Beitrag zur angestrebten Rechtssicherheit im überregionalen Handel. Dabei entwickelte Mainz in vergleichender Perspektive über das vor 1317 errichtete Kaufhaus hinaus bis zum 14. Jahrhundert ein bemerkenswert komplexes Gefüge von Verkaufseinrichtungen.⁸²

74 Groß 1923/24, S. 47f. Zur Rolle von Wein, Bausteinen und Bauholz als Handelswaren auf dem Main vgl. auch Hummel 1892, S. 37ff. Zu Getreide, das schon im frühen Mittelalter den Main abwärts nach Mainz transportiert wurde vgl. Volquartz 2017, S. 71, 105, 125f.

75 Hirschfelder 1994, S. 546.

76 Irsigler 1972, S. 588ff.

77 Hirschfelder, 1994, S. 511. Zur Bedeutung der Färbemittel Saflor und Krapp als Handelsgüter vgl. Irsigler 2010, S. 51.

78 Mone 1861. Volk 1998, S. 244. Matheus 1999, S. 192. Irsigler 2010.

79 Zum Mainzer Kaufhaus und zu Kaufhäusern allgemein vgl. (in Auswahl): Jacobi 1925, S. 32ff. Schällicke-Maurer 1966. Nagel 1971. Grathoff, Rettinger 2013. Felten 2015. Ochs, Zeilinger 2019. Israel 2019. Hippchen 2019, S. 58ff., 63, 70ff., 82.

80 Trapp 1985. Ellmers 1996.

81 Jacobi 1925, S. 9ff.

82 Nagel 1971, S. 79ff. Matheus 2000. Zum ausgedehnten Hafenbereich in Mainz bis zum Zollturm in Vilzbach vgl. Grathoff 2013, S. 74f.



Das Kaufhaus am Brand, von Franz Graf v. Kesselstatt 1812 (Original „François Comte de Kesselstatt“).

Beim Kaufhaus handelt es sich nicht nur um das älteste und eines der größten Gebäude dieser Art im deutschsprachigen Südwesten, es ist zugleich auch Ausdruck einer selbstbewussten städtischen Wirtschaftspolitik, die in innovativer Weise auf das wachsende Handelsvolumen reagierte.⁸³

⁸³ Das Institut für Geschichtliche Landeskunde an der Universität Mainz (IGL) und das Institut für Mediengestaltung (IMG) der Hochschule Mainz haben ab 2011 das 1812 abgerissene Gebäude anhand von 3D-Visualisierung „wiederaufstehen“ lassen. <https://www.regionalgeschichte.net/rheinessen/mainz/kulturdenkmaeler/kaufhaus-am-brand/startseite.html> vgl. auch: Liedtke, Manfred Große 2013.

Stapel- und Umschlagsrecht

Mainz zählt wie Köln und viele andere Handelsstädte in Europa zu jenen, deren Akteure jahrhundertlang vor allem auf das Stapel- bzw. Nieder- und Umschlagsrecht setzten.⁸⁴ Damit war der Anspruch verbunden, vorüberziehende Kaufleute zu zwingen, ihre Waren am Stapelort für eine bestimmte Zeit niederzulegen und zum Verkauf anzubieten. Zwar wurde immer wieder versucht, solche Stapelplätze zu umgehen bzw. zu umfahren,⁸⁵ doch gerade für schwere auf dem Wasserweg transportierte Güter war dies nur in begrenztem Umfang möglich. Zudem gelang es in einigen Fällen, den Handelsverkehr auch im städtischen Umfeld zu kontrollieren. Wie viele andere Stapelorte beanspruchte Mainz zudem für bestimmte Waren ein zeitlich wohl wie in Köln später anzusetzendes Umschlagsrecht, das sich vermutlich vor allem im Anspruch auf einen Zwangsumschlag von einem Schiff auf das andere manifestierte. Bei den entsprechenden durch Privilegien garantierten Festsetzungen handelt es sich aber weder in Mainz noch andersorts um ein statisches Normensystem oder gar um praktizierte Realität, sondern um ein dem Wandel unterliegendes „*Bündel von Geltungsansprüchen*“.⁸⁶

Auf diese Weise sollte über das lokale Angebot hinaus die Versorgung der Bevölkerung sowie des einheimischen Gewerbes mit Produkten sichergestellt bzw. verbessert werden. Eng damit verknüpft war das Verbot, Geschäfte zwischen Gästen ohne Einschaltung eines einheimischen Maklers oder Unterkäufers abzuschließen. Von den sich daraus ergebenden Kommissionsgeschäften und der Logistikfunktion profitierten Mainzer Akteure über Jahrhunderte hinweg. Zur Überwachung und Gewährleistung dieser und anderer Rechte wie der Erhebung von Wegegeld, Zöllen und Verbrauchssteuern wurden Betrieb und Unterhalt von Kranen, Waagen, Lagerschuppen und Kaufhäusern eng aufeinander abgestimmt.⁸⁷

Zwar existierten – worauf an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden kann – unterschiedliche Typen von Kaufhäusern;⁸⁸ die Errichtung (mindestens) einer (nicht selten multifunktional genutzten)⁸⁹ derartigen Einrichtung galt aber „*geradezu als Pflicht der Stapelstädte*“.⁹⁰ Eine Mainzer Denkschrift zum Stapelrecht aus dem Jahre 1472 unterstreicht zudem die Bedeutung von Hebewerken und nennt einen Kran als die für einen Stapelplatz unverzichtbare Einrichtung an erster Stelle.⁹¹ Wie in Köln und anderen wichtigen Handelsplätzen⁹² wurden auch in Mainz komplexe Verfahren der Wareninspektion, von Messungen und Kontrollen entwickelt, die zugleich Buchführung an verschiedenen Knotenpunkten des Warenhandels (wie Kaufhaus, Kran und Waagen) sowie nach Zahlungen ausgestellte Quittungen implizierten. Dank dieser umfangreichen Dokumentation erhielten Händler und Konsumenten einen Überblick über die gehandel-

⁸⁴ Gönnerwein, 1939. Jacobi 1925. Sprandel 1997.

⁸⁵ Grathoff 2014 Stapel

⁸⁶ Schwerhoff 2009/10, S. 44.

⁸⁷ Jacobi 1925, S. 7. Grathoff 2013, S. 78ff.

⁸⁸ Zu einem im Jahre 1511 genannten Mainzer Lederhaus vgl. Staatsarchiv Würzburg MIB 54 fol. 238v.

⁸⁹ Israel, 2013, S. 43. Ochs, Zeilinger 2019, S. 4. Zum Konklave im Konstanzer Kaufhaus 1417 und alternativen Nutzungen von Kaufhäusern vgl. Gallion 2019, S. 9ff., 23ff. Olivier 2019. Hippchen 2019, S. 71ff. von Dittfurth 2019.

⁹⁰ Gönnerwein 1939, S. 315ff.

⁹¹ Kuske Bd. 2, S. 277ff. Schmandt 2008, S. 94.

⁹² Für Köln vgl. Kuske 1913. Kuske 1939, bes. S. 122ff. Pitz 1959. Matheus 1985, S. 53ff. Für Lüneburg und Köln vgl. auch Witthöft 1962 und Selzer 2019, S. 89ff.

ten Waren und Preise, und zudem wurde eine Verschriftlichung der Warenbewegungen geschaffen, die über die mit diesen verbundenen städtischen Einnahmen Kontrollen und Transparenz ermöglichten bzw. ermöglichen konnten. Ferner war eine sichere Lagerung von Waren und deren Schutz vor ungünstiger Witterung, Feuer, Diebstahl und Hochwasser zumindest angestrebt. Als Orte der Geschäftskontakte und der Vertragsabschlüsse galten die Kaufhäuser vielen Akteuren als unverzichtbare wirtschaftspolitische Instrumente.⁹³ Sie erleichterten die Abschöpfung und Reglementierung des Warenflusses, die Konzentration und Kontrolle des Marktgeschehens sowie die Qualitätskontrolle der gehandelten Produkte, nicht zuletzt der Lebensmittel.⁹⁴

Insbesondere das Stapelrecht, aber auch die mit ihm verknüpften Einrichtungen, hatten schon unter Zeitgenossen nicht immer einen guten Ruf. Sie galten verstärkt seit dem 18. Jahrhundert als von der jeweiligen Obrigkeit verfügte Behinderungen und Einschränkungen des Handels.⁹⁵ Vor allem seit dem 19. Jahrhundert fielen sie aus liberaler, freihändlerischer Perspektive als Handelshemmnisse in Misskredit. Sie wurden als schädliche städtische oder/und landesherrliche Instrumente einer rückständigen Wirtschaftspolitik abgestempelt. Die neuere wirtschaftsgeschichtliche Forschung ist zu einem differenzierteren Urteil gelangt und würdigt die erbrachten Leistungen der in Mainz und am Rhein bis ins 19. Jahrhundert im Wesentlichen fortbestehenden Strukturen.⁹⁶ So waren die Belastungen des Warenverkehrs auf dem Rhein wiederholt für die betroffenen Händler schmerzlich und hinderlich, sie brachten aufs Ganze gesehen aber den Rheinhandel keineswegs zum Erliegen, sondern ermöglichten explizite Blütephasen des Warenaustauschs.⁹⁷ Ohne die finanziellen Ressourcen aus Zöllen und Handelsabgaben wären die benötigte Infrastruktur nicht zu finanzieren und Städte und Territorien nicht lebensfähig gewesen. Aus solchen Perspektiven erweisen sich entsprechende Rechtsansprüche und ihre immer nur partielle, flexible Realisierung als jahrhundertlang praktizierte wirtschaftliche Steuerungsinstrumente.⁹⁸

In Ansätzen wurde in Mainz spätestens im 13. Jahrhundert versucht, zumindest zeitlich befristet, so während einer Teuerung, mit Gütern beladene Schiffe zur Landung zu zwingen;⁹⁹ für Köln sind entsprechende Bemühungen schon seit dem 12. Jahrhundert dokumentiert.¹⁰⁰ Präzisere Bestimmungen des Stapelrechts sind aber mit Blick auf bestimmte Waren erst aus dem 14. Jahrhundert in Form kaiserlicher Privilegien überliefert. So konzedierte Kaiser Ludwig der Bayer am 15. Mai 1336 dem Mainzer Rat – wie angeblich schon seit hundert Jahren gehandhabt –, niemand dürfe Brennholz und Kohlen gegen den Willen der Mainzer an der Stadt vorbei den Rhein hinabtransportieren.¹⁰¹ Dieses Stapelrecht bekräftigte Kaiser Karl IV. am 12. Dezember 1347.¹⁰² Zudem hatte Karl am 21. Dezember 1353 das für Mainz bestimmte Brennholz von

93 Vgl. zu positiven zeitgenössischen Stimmen Selzer 2019.

94 von Looz-Corswarem 2000. Zum Argument der Warenkontrolle vgl. auch Gönnerwein 1939, S. 149.

95 Dirlmeier 1987, S. 19f. Von Looz-Corswarem 2014, S. 19 u. ö. Schwerhoff 2009/10, S. 45. Selzer 2019, S. 91ff.

96 Selzer 2019, S. 94ff.

97 Henning 1970, bes. S. 47ff. Henning 1984. Dirlmeier 1987. Gorißen 2005/2007. Irsigler 2007, Rhein, Maas und Mosel, S. 27.

98 Schwerhoff 2009/10, S. 45.

99 Grathoff 2014 Stapel

100 Schwerhoff 2009/10, S. 45ff.

101 Hegel 1882, Teil 2, S. 142. Falck, 1973, S. 102. Vgl. auch: <https://www.regionalgeschichte.net/rheinhausen/mainz/kulturdenkmaeler/kaufhaus-am-brand/kaufhausordnung/nachrichten-regesten-zum-kaufhaus.html#cLL16> (abgerufen am 12. 11. 2021).

102 Böhmer-Huber 1877, S. 43 Nr. 47; Staatsarchiv Würzburg MIB 23, S. 82.

allen Zahlungen an seinem neu eingerichteten Zoll in Oppenheim befreit und verfügt, niemand dürfe Zimmerholz zwischen Oppenheim und Mainz anlanden, verarbeiten oder verkaufen. Der Kaiser sicherte der Stadt am 25. Juli 1355 ferner ein Monopol für Floß- und Zimmermannsholz zu.¹⁰³ Mit diesen Bestimmungen wollte die städtische Obrigkeit nicht zuletzt jene Rohstoffe sichern, die in der Bau- und Weinwirtschaft, im Transportgewerbe sowie von der Schiffswerft in Vilzbach benötigt wurden, über deren wohl nicht zu unterschätzende Produktion dank ungünstiger Überlieferung bisher keine Einschätzungen möglich sind.¹⁰⁴ Zugleich unterstreichen die für Mainz ausgehandelten Privilegien auch in vergleichender Perspektive die große Bedeutung von Holzwirtschaft und Holzhandel.¹⁰⁵ Für Holz beanspruchte die Metropole Köln erst einige Jahrzehnte später eine Stapelpflicht.¹⁰⁶ Mit dem Aushandeln der genannten Privilegien verfolgte der Mainzer Magistrat eine den Kölner Bemühungen durchaus vergleichbare Politik. Kaiserliche Bestätigungen des Kölner Stapelprivilegs sind auch erst für die Jahre 1349 und 1355 bezeugt.¹⁰⁷ Zu Versuchen, in Mainz einen allgemeineren Zwang durchzusetzen, Waren zum Kauf anzubieten, kam es wohl erst nach dem Verlust der Stadtfreiheit im Jahr 1462. Der Stapel wandelte sich zudem von einem wirtschaftspolitischen städtischen Instrument zu einem Mittel landesherrlicher Wirtschaftspolitik. Mit den Argumenten, dass die auf dem Oberrhein eingesetzten Schiffe für die Passage durch das Engtal des Mittelrheins nicht geeignet und fremde Schiffsführer für die gefährliche Fahrt nicht geschult seien, versuchte man zu begründen, weshalb an keiner anderen Stelle zwischen Köln und Straßburg Waren umgeschlagen werden sollten. Kurfürst Friedrich der Siegreiche von der Pfalz, Köln und andere Städte protestierten gegen den Versuch des Mainzer Erzbischofs Adolf von Nassau, in den 1470er Jahren die Neckarschiffer zu zwingen, in Mainz ihre Waren auf andere Schiffe umzuladen. Wiederholt kam es zu Auseinandersetzungen mit der Stadt Frankfurt, wenn Mainz für Köln bestimmte Transporte in Frankfurter Schiffen zur Landung zwingen wollte.¹⁰⁸

Im Kontext der Errichtung von Kranen waren Mainzer Nachbarorte wiederholt bemüht, ihrerseits Stapelrechte in Anspruch zu nehmen. Der Verfasser der bereits genannten Mainzer Denkschrift aus dem Jahre 1472 beklagte, Bingen, Oppenheim und andere kleinere Städte, die nie über das Stapelrecht verfügt hätten, beschnitten nun herkömmlichen Stapelorten wie Mainz deren Rechte.¹⁰⁹ In Bingen existierte im späten Mittelalter zunächst nur ein Schiffskran. Er wurde spätestens 1487 durch einen Hauskran ergänzt, wobei der Schiffskran noch eine Zeit lang daneben weiter betrieben wurde.¹¹⁰ Während der wichtigste Exportartikel der Binger Wirtschaft der vor allem nach Köln verhandelte Wein war, gelangte über Köln Salz als wichtiges Importgut in die Stadt. Die in Bingen vom Hafen zum Markt führende Verbindung trug schon um 1200 den Namen Salzgasse, und in ihr befand sich analog zu einer entsprechenden Einrichtung in Mainz

103 Böhmer-Huber 1877, S. 178 Nr. 2193; Hegel 1882, Teil 2, S. 146. Falck 1973, S. 102;

104 Falck 1973, S. 102. Matheus 1999, S. 189f., 195f. Zum Kohle- und Holzhandel vgl. auch Jacobi 1925, S. 37ff. Grathoff, Rettinger 2013, S. 206ff.

105 Matheus 1999, S. 189f.

106 Schwerhoff 2009/10, S. 52, 62.

107 Schwerhoff 2009/10, S. 47f.

108 Gönnerwein 1939, S. 148. Dirlmeier 1987, S. 37f. Grathoff 2014 Stapel.

109 Kuske Bd. 2, 1917, Nr. 571, S. 277ff. Schmandt, 2008. Rumeney 2010. Hippchen 2019, S. 49. Zum Stapelrechtsanspruch in Oppenheim vgl. Gönnerwein 1939, S. 148. Zu bis Oppenheim fahrenden Kölner Schiffen vgl. Eckert 1898.

110 Reidel 1965, S. 116ff. Schmandt, 2008. Hippchen 2018, S. 53.

auch ein Gebäudekomplex „zum Salzkasten.“¹¹¹ An diese Tradition der Umschlagfunktion für Salz knüpfte Bingen an und konnte langfristig wohl mit der Durchsetzung dieses Anspruchs die Reichweite des Mainzer Stapelzwangs begrenzen.¹¹² Auch in dieser Hinsicht erweist sich die Realisierung des Stapelrechts als ein flexibles Instrument, das ökonomischen Realitäten Rechnung trug. Denn ein auch die Stadt an der Nahe umfassendes Mainzer Stapelrecht für das leicht verderbliche Salz, sofern es aus dem Norden und nicht von der Nahe bezogen wurde, hätte bedeutet, dass man die Salzfüßer an Bingen vorbeigeführt und erst nach dem Aus- und Umladen in Mainz wieder stromabwärts transportiert hätte.¹¹³

Stapel, Niederlage bzw. Umschlag wurden in königlichen bzw. kaiserlichen Privilegien dem Mainzer Landesherrn im ausgehenden 15. Jahrhundert und in der Folgezeit immer wieder zugestanden, doch blieb meist unklar, auf welche Waren sich diese Privilegien bezogen.¹¹⁴ Dabei ist in Köln und Mainz erst um 1500 von einem Zwangsumschlag bzw. Umschlagsrecht explizit die Rede.¹¹⁵ Allerdings gelang es auch seit dem 16. Jahrhundert nicht, die aus den Niederlanden und Köln nach Oppenheim, Worms und Speyer fahrenden Frachtschiffe zum Umschlag auf Schiffe in Mainz zu zwingen.¹¹⁶ Dabei ist mit Blick auf die von der Überlieferung weniger begünstigten Mainzer Verhältnisse zu berücksichtigen, dass auch in Köln erst seit dem letzten Drittel des 14. Jahrhunderts eine Ausweitung und Intensivierung der städtischen Stapelansprüche zu registrieren ist und selbst die mächtige Handelsstadt ihre Ansprüche auf einen einheitlichen, möglichst alle Waren einbeziehenden Stapel auch in der Frühen Neuzeit nicht durchsetzen konnte.¹¹⁷ Am Rhein wurden erst mit der am 31. März 1831 vereinbarten so genannten „Mainzer Akte“ bzw. der am 17. Oktober 1868 revidierten „Mannheimer Akte“ die herkömmlichen, lange zuvor meist schon zum Umschlagsrecht gewordenen Stapelrechte sowie Privilegien von Schifferzünften und alle damit verbundenen Einkünfte endgültig beseitigt.¹¹⁸

Hafenkrane in Mainz

An Flussufern wichtiger Häfen wie in Mainz besorgten zahlreiche Berufsgruppen wie Hafenarbeiter, Kranknechte, Schröder, Fuhrleute, Träger sowie bei hohem Warenaufkommen zeitlich befristet beschäftigte Helfer neben Schiffern, Steuerleuten und Schiffsknechten den Transport

¹¹¹ Zuletz Hippchen 2018, S. 53.

¹¹² Reidel 1965, S. 98f. Zu Schiffen aus Speyer, Worms und vom Neckar, die im 16. Jahrhundert Fische, Salz, Wein und Eisen in Bingen luden und ungehindert an Mainz vorbei transportierten vgl. Gönnerwein 1939, S. 147.

¹¹³ Zu einer vergleichbaren Konstellation zwischen Köln und Neuss mit Blick auf die Handelsware Fisch vgl. Schwerhoff 2009/10, S. 52ff.

¹¹⁴ Grathoff 2014, Stapel.

¹¹⁵ Schwerhoff 2009/10, S. 57ff., 61ff. Grathoff 2014, Stapel.

¹¹⁶ Denz 1909, S. 15ff. Bisher weitgehend unbekannte Quellen zu verschiedenen Aspekten des hier behandelten Themas (Kaufhaus, Krane, Stapel etc.) werden derzeit in einem Projekt zur erzstiftischen kopiaalen Überlieferung aus der Zeit Kurfürst Albrechts von Brandenburg bearbeitet. <https://www.igl.uni-mainz.de/forschung/albrecht-von-brandenburg/> Vgl. z. B. Staatsarchiv Würzburg MIB 53 fol. 76, MIB 54 fol. 201-202v; fol. 228-245; fol. 238v- 241r; MIB 57 fol. 87-9, fol. 197-200v; fol. 210-205; MIB 57 MIB 57 fol. 201-251; fol. 254-266v; fol. 291v; fol. 292-292v; fol. 292v-306; fol. 370-371; fol. 379-380v; fol. 332v-336v; MIB 60 fol. 7v-8; fol. 45-47.

¹¹⁷ Schwerhoff 2009/10, S. 50f., 55ff., 63.

¹¹⁸ Vomhoff, 1925. Gorißen 2005/2007, S. 79. Strauch 2007. Kümper, Maurer 2018. von Looz-Corswarem 2020.

von Waren zwischen Land und Wasser.¹¹⁹ Um das wachsende Frachtaufkommen bewältigen zu können, wurden seit dem 13. Jahrhundert nördlich der Alpen in zunehmendem Umfang aus der Antike stammende Hebetechniken zum Transport eingesetzt und weiterentwickelt. Spielten entsprechende Verfahren schon auf den großen Kirchenbaustellen eine wichtige Rolle, wurden von Treträdern getriebene Hebewerke nun auch in vielen Häfen errichtet. Am Rhein und seinen Nebenflüssen wurden sie nicht zuletzt zum Verladen der Fässer (den Containern der Vormoderne) zwischen Land und Fluss benutzt. Auch in den wichtigen Absatzgebieten des Rheinweins, wie in Flandern und Brabant sowie im hansischen Raum, setzte man die neuen Verladetechniken ein.¹²⁰

Zwischen Koblenz und Mainz wuchs die Zahl der betriebenen Anlagen seit dem 14. Jahrhundert erheblich an. Diese Maschinen wurden entweder auf dem Ufer fest installiert (Landkrane) oder als Schiffskrane im Fluss verankert. Mit Schwimmkranen konnte auf unterschiedliche Wasserstände reagiert und die Anlagen, wenn notwendig, an andere Ladestellen verbracht werden. Zudem war das Umladen von größeren in kleinere Schiffe sowie das Abladen von auf Flößen beförderten Schwerlasten mittels dieser Hebewerke relativ leicht zu bewerkstelligen. In wichtigen Handels- und Umschlagplätzen existierten oftmals sowohl Schiffs- als auch Landkrane. Der Bau von Landkranen implizierte vielfach die Errichtung von Hafenkais, an denen Schiffe auch im Falle von niedrigem Wasserstand anlegen konnten.

Es lassen sich verschiedene Bauweisen ermitteln, wobei im rheinischen Flusssystem Turmkräne mit feststehendem hölzernem, später oft steinernem Kranhaus besonders verbreitet waren. Bei ihnen konnte nur ein Teil des Daches und der Ausleger um die Kranachse gedreht werden, um Lasten zwischen Ufer und Schiffen verladen zu können. Diese bisweilen bis ins 20. Jahrhundert betriebenen und immer wieder erneuerten Großmaschinen dienten auch als Instrumente städtischer und territorialer Politik, als Mittel der Warensteuerung und Kontrolle und setzten vor allem als Landkrane im Uferbereich städtebauliche Akzente. Hebewerke, die über ein Krangehäuse aus Stein verfügten, konnten auch als militärische Bollwerke fungieren.¹²¹

Für die Zeit des Mittelalters lässt sich für Mainz die Geschichte dieser Anlagen vor allem deshalb nur ansatzweise rekonstruieren, weil lediglich eine bruchstückhafte Rechnungsüberlieferung erhalten ist und zudem die wenigen überlieferten städtischen Rechnungen bisher wissenschaftlich nicht ediert und auch nicht systematisch inhaltlich erschlossen wurden. In nahezu allen Fällen, in denen Hebewerke dank erhaltener Schriftquellen früh dokumentiert sind, handelt es sich um dem Überlieferungszufall geschuldete Zeugnisse, die wenig über das Alter des jeweiligen Bauwerks aussagen.

Frankfurt verfügte spätestens um die Mitte des 14. Jahrhunderts über mindestens zwei Schwimmkrane, 1362 werden mit dem obersten, mittelsten und niedersten Kran schon drei Anlagen genannt. Seit den 1380er Jahren waren in der Messestadt wohl zwei steinerne Landkrane im Einsatz.¹²² In einer Urkunde König Wenzels aus dem Jahre 1379 soll bestimmt worden sein,

¹¹⁹ Matheus 1986, S. 100. Volk 1998, S. 475ff.

¹²⁰ Matheus 1985, 1986, 2014.

¹²¹ Matheus 1985. Zum Bopparder Beispiel vgl. Schmandt 2008, S. 96.

¹²² Dietz 1910, S. 359. Matheus 1985, S. 15f. Rothmann 1998, S. 121. Zu den Frankfurter Hebewerken vgl. auch die Urkunde Karls IV. vom 3. Januar 1366 RI VIII n. 4252, in: Regesta Imperii Online, URI: http://www.regesta-imperii.de/id/1366-01-03_2_0_8_0_0_4647_4252 (Abgerufen am 20.09.2021). Konrad Schneider 2019, S. 201f.

dass den Bürgern von Mainz auf ihre Gefälle, „*die sie gemeinlich haben an dem kaufhause, an den zöllen, an den krahnen, an dem ungelde, an der wage der gemeinen stadt und an dem lagerhause daselbst und alle rechte an dem ryne, so sich das weichbild der stadt wendet, und an der kaufmannschaft uff dem selben ryne kein eintrag und minderung geschehen soll*“.¹²³ Von dieser Urkunde fehlt freilich derzeit jede Spur, und so muss offenbleiben, ob – wie der Text suggeriert – in Mainz in den 1370er Jahren bereits mehrere Hebewerke eingesetzt wurden.¹²⁴ Von einem *kranen* ist im Jahre 1383 in den Mainzer Präsenzrechnungen des Liebfrauenstiftes die Rede, mit dessen Hilfe aus Oestrich stammende Weine verladen wurden.¹²⁵ Ein *kranenmeister* Wycker wird im Jahr 1395 genannt.¹²⁶ Von der Lieferung von Weinen aus Oestrich ist erneut in einer Urkunde vom 28. April 1421 die Rede. Sie sollten zur Zeit der Weinlese an den *nydder kranen* in Mainz geliefert werden.¹²⁷ Diese Quelle verweist indirekt auf die Existenz mindestens eines weiteren Hebewerks. Möglicherweise wurden die Weinfässer im Jahre 1421 nicht nur in Mainz, sondern auch in Oestrich mittels eines Krans verladen. Jedenfalls existieren entsprechende Maschinen seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in einer Reihe von oft als Winzerdörfer und Weinstädte anzusprechenden Siedlungen am Mittelrhein und im Rheingau.¹²⁸ Der Einsatz eines Krans in Oestrich in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts würde zum bisher ermittelten Gesamtbild passen, und der Wein wäre dann aus dem Rheingau nach Mainz von Kran zu Kran transportiert worden.¹²⁹ Bei dem in Oestrich für diese Zeit lediglich zu vermutenden Hebewerk handelte es sich aber jedenfalls um einen seit dem 15. Jahrhundert schriftlich dokumentierten Schwimmkran, an dessen Stelle erst 1744/45 ein hölzerner Land- bzw. Hauskran zusammen mit der notwendigen Kaianlage errichtet wurde, noch heute das Wahrzeichen der Rheingauer Gemeinde.¹³⁰

In Mainz waren spätestens im 15. Jahrhundert (von den grundsätzlich weiterhin und oft in Kombination mit Kranen wichtigen Winden und Wippen abgesehen)¹³¹ zwei Hebewerke zum Verladen schwerer Güter im Einsatz. Ob sie freilich durchgängig und über den Verlust der Stadtfreiheit hinaus im Jahre 1462 betrieben wurden, ist derzeit eine offene Frage.¹³² Die städtische Rechnung des Jahres 1410 verzeichnet unter den Einnahmen eine Rubrik *kraniche*. Die Ein-

¹²³ Jacobi 1925, S. 11.

¹²⁴ Im Stadtarchiv Mainz existieren (so auch die Auskunft von Wolfgang Dobras) zu dieser Urkunde keine Hinweise. Am 10.11.2021 schrieb (per Mail) Ivan Hlaváček, ein Experte zur Geschichte des böhmischen und römisch-deutschen Königs Wenzels, seine Nachforschungen zur Urkunde seien ergebnislos geblieben. „Am 3. März (1379) weilte Wenzel in Oppenheim, wo er etliche Urkunden für Städte ausstellte, so dass es möglich sein kann, dass auch Mainz dabei war. Kann es sich nicht um ein Deperditum handeln? Oder um einen Kriegsverlust, den nur die Dissertation von Frau Jacobi teilweise edierte?“

¹²⁵ Stadtarchiv Mainz 13/290, S. 141.

¹²⁶ Dertsch, Bd. 3, 1965, Nr. 2549.

¹²⁷ Stadtarchiv Mainz, Kopialbuch 13/231, fol. 122r.

¹²⁸ Matheus 1985, bes. S. 35, 46ff., Volk 1998, S. 476ff. Schmandt 2008, S. 92. Zu Weinstädten und Winzerdörfern vgl. Matheus 2020.

¹²⁹ Zum Kran in Eltville sowie zum Schwimmkran in Rüdesheim, der bei Bedarf auch in Oestrich zum Einsatz kommen konnte, vgl. die Urkunde vom 31. Juli 1441, Staatsarchiv Würzburg, MIB 24 fol. 141v [01], in: Die Regesten der Mainzer Erzbischöfe, URL: <http://www.ingrossaturbuecher.de/id/source/16331> (Zugriff am 20.09.2021). Schmandt 2008, S. 93.

¹³⁰ Rosensprung 1983. Gebauer 1995.

¹³¹ Ellmers 1996.

¹³² Ricarda Matheus 2000. Grathoff 2014, Hafen. Zum oberen und unteren Kran vgl. auch Schaab, Bd. 1, 1841, S. 415ff. Falck 1973, S. 75.

nahmen aus den Krangebühren waren im laufenden und folgenden Jahr an zwei Pächter und deren *gesellen* verpachtet.¹³³ Für die Jahre 1436 und 1449 werden entsprechende Rubriken und Einkünfte in unterschiedlicher Höhe verzeichnet.¹³⁴

Die genannten Rubriken sowie die dort genannten Einträge gestatten wohl keine Rückschlüsse auf die Infrastruktur oder die Zahl der Hebewerke. Wie in den zwanziger Jahren bestanden auch in den dreißiger Jahren zwei Hebewerke. In einer nach 1437 niedergeschriebenen Kaufhausordnung wird der Hauskran (*huß kranne*) mehrfach genannt, an anderer Stelle ist von mehreren Hebewerken die Rede (*an den kranen*).¹³⁵ Bei dem zweiten Kran könnte es sich zu diesem Zeitpunkt noch um einen Schwimmkran gehandelt haben. Beide bildeten offenkundig zusammen den Mainzer Kranbetrieb.

Mit dem Hauskran ist wahrscheinlich der Obere Kran angesprochen.¹³⁶ Einer Übereinkunft des Jahres 1439 zufolge sollte der in Frankfurter Diensten stehende Eberhard Friedberger umfangreiche Steinmetzarbeiten *an dem luer of dem ryne an dem oberkranen* ausführen und dafür 320 Gulden erhalten.¹³⁷ Es handelt sich um eine kostspielige und großformatige Baumaßnahme, berücksichtigt man, dass das Mainzer Domkapitel am 11. August 1487 für die Errichtung des Binger Hauskrans Investitionsmittel von 500 Gulden bewilligte,¹³⁸ wobei offen bleiben muss, ob diese Summe tatsächlich für den Bau des Hebewerks ausreichte. Der wohl in Friedberg geborene Baumeister, Steinmetz und Ingenieur Eberhard Friedberger (†1458 in Frankfurt am Main) war hauptsächlich in der Messestadt tätig (Stadtbesetzung und öffentliche Bauten), zudem aber auch an der Errichtung bzw. am Umbau von Kirchen und Kapellen in Würzburg, Friedberg und Frankfurt beteiligt.¹³⁹ Die Finanzierung der Maßnahme am Rheinufer bzw. die darüber erfolgte Rechnungslegung wurden auch wegen stockender Baumaßnahmen zum Gegenstand der jahrelang andauernden innerstädtischen Mainzer Auseinandersetzungen, die aus heutiger Sicht freilich willkommene Schriftdokumente generierten.¹⁴⁰ Bei den unter der Regie Friedbergers durchgeführten umfangreichen Baumaßnahmen handelt es sich allerdings nicht um die Errichtung eines „Kranhebewerks“,¹⁴¹ sondern vornehmlich um Arbeiten an der befestigten Anlagestelle bzw. Kaimauer im Umfeld des Oberen Krans.¹⁴² Mit der Kaimauer am Oberen Kranen

133 Staatsarchiv Würzburg Rechnungen 40576 fol. 8v, 9r.

134 Staatsarchiv Würzburg, Rechnungen 40577, Fol. 9v, 10r: Rubrik *der kranen*; ebd. 40578 fol 6v, 7r: Rubrik *der kranen*. Vgl. auch Hegel Chroniken, Bd. 18, Abt. 2, 1882, S. 96, 102, 104, 110. Ricarda Matheus 2000. Grathoff 2014, Hafen. Seriell überlieferte Einnahmen aus dem Kraneinnahmen bieten andernorts und für die Frühe Neuzeit auch mit Blick auf Mainz wichtige Indikatoren für das Handelsvolumen am jeweiligen Wirtschaftsstandort.

135 Grathoff, Rettinger 2013, S. 188f.

136 „Der obere Kran lag zwischen dem Roten Tor und dem Eisernen Türrchen.“ Stadtarchiv Mainz 60/900, S. 8.

137 Hegel Chroniken, Bd. 17, 1881, S. 251ff. und S. 277ff. In Variationen ist die Rede vom *buwe des luweres*, vom *nuwen buwe an dem luwer* bzw. vom *buwe an dem Ryne*.

138 Schmandt 2008, S. 95.

139 Zülch 1935, S. 109ff. Klötzer 1994, S. 221.

140 Dobras 1999, S. 252ff.

141 So Zülch 1935, S. 110. Schäfer 2021, S. 235. https://de.wikipedia.org/wiki/Eberhard_Friedberger (abgerufen 22. 9. 2021). Es handelt sich um eines von vielen Beispielen arbeitsteiliger Produktion von Spezialisten aus Frankfurt und Mainz. Der Mainzer Zimmermann Niklas Königshofer übernahm bei der Maßnahme die anfallenden Holzarbeiten. Dieser Aspekt der wirtschaftlichen Symbiose zwischen beiden Wirtschaftsstandorten wurde bisher kaum berücksichtigt. Vgl. Schäfer 2021.

142 Rudolf Mulch, Roland Mulch 1985, mit dem Eintrag: „Lauer M./N. Schiffsanlagestelle“; bastioniertes Uferstück unterhalb des Holzturms zu Mainz. Der Mainzer Stadtplan von 1625 verzeichnet am Rheinufer die Bockslauer, die Hochlauer und die Under Lauer.“ Freundlicher Hinweis von Rudolf Steffens.

schuf Friedberger ein Werk, das auf Stadtansichten wie denen von Beheim (1565) und Merian (1633) vor der rheinseitigen Stadtmauer einen städtebaulichen Akzent setzte.¹⁴³



Stadtansicht von Beheim 1565, Ausschnitt.

Die kostspieligen Baumaßnahmen dürften mit Schäden in Zusammenhang stehen, welche infolge von Überschwemmungen und von Eisgang in mehreren sehr kalten Wintern nicht nur in Mainz eingetreten waren. So erinnert sich der Mainzer Eberhard Windeck (ca. 1380–1440/41) in seiner gegen Ende der 1430er Jahre niedergeschriebenen Chronik sehr anschaulich an die Rheinhochwasser, die er nach 1424, dem Jahr seiner Rückkehr in seine Geburtsstadt, in den Jahren 1425, 1431 und 1433 erlebt hatte und die erhebliche Teile der Stadt betroffen hatten.¹⁴⁴

¹⁴³ Zur bisherigen Einschätzung von Kaimauern in Mainz vgl. Grathoff, Rettinger 2013, S. 20. Grathoff 2013, S. 74.

¹⁴⁴ Joachim Schneider 2019, S. 151.

Aus klimahistorischer Perspektive kann mit Blick auf die Flusssysteme von Rhein, Main und Donau für das 15. Jahrhundert eine Zunahme der Hochwässer mit einem Maximum zwischen 1425 und 1450 angenommen werden, was den Unterhalt von Hafeninfrastrukturen und insbesondere von kostspieligen Hebewerken vor Herausforderungen stellte.¹⁴⁵ Seit dem Jahre 1431 kam es für einige Jahre zu einem regelrechten Kälteeinbruch. So froren 1435 infolge eines besonders strengen Winters nicht nur kleinere Gewässer, sondern auch der Rhein bei Köln (und wohl nicht nur dort) zu. 1438 folgte ein Hungerjahr nach einem erneut strengen Winter mit einem für Hebewerke, Schiffe und Mühlen gleichermaßen ruinösen Eisgang.¹⁴⁶ Auch der im Jahr 1437 vorgenommene Neubau bzw. die umfassende Reparatur des Hebewerks in St. Goar dürfte im Zusammenhang mit solchen Naturereignissen und den damit einhergehenden Beschädigungen an der dortigen Anlage erfolgt sein.¹⁴⁷

Vor allem aus erhaltenen Kaufhausordnungen des 15. Jahrhunderts lassen sich Betrieb und Funktionen der Hebewerke teilweise detailliert rekonstruieren.¹⁴⁸ Wie andernorts erhoben Mainzer Kranmeister und Kranknechte im Falle der Nutzung des unter städtischer Regie betriebenen Kranbetriebs Gebühren, das sogenannte Krangeld. Zugleich versuchte der Rat einen möglichst großen Personenkreis zur Nutzung der Anlagen zu zwingen. Sogfältig wurde darauf geachtet, dass die durch Quittungen (*zeichen*) dokumentierten Zahlungen von verschiedenen Gebühren und Zöllen in den darüber geführten Büchern im Kaufhaus und am Kranbetrieb schriftlich festgehalten wurden. Diese Verschriftlichung der Güterbewegungen war der Versuch einer umfassenden Kontrolle über den Warenverkehr und der aus ihm resultierenden Einkünfte. Dank eines Vergleichs der Buchführung im Kaufhaus mit jener des Kranmeisters konnten Unregelmäßigkeiten und Verstöße festgestellt werden.

Die beiden in Bildquellen seit dem 16. Jahrhundert dargestellten Landkrane vor dem Holztor und dem Eisenturm markierten jedenfalls das Zentrum des Hafenbetriebs auf dem Ufer vor der rheinseitigen Stadtmauer. Sie befanden sich in Nachbarschaft zu einer der städtischen Waagen und zu Markt- und Stapelplätzen sowie Lagerhäusern und Schuppen am Rheinufer. Auf diese Weise konnten Güter gewogen und die Krangefälle festgesetzt werden.¹⁴⁹ Eine reizvolle Aufgabe künftiger Forschung besteht darin, die auf Mainzer Stadtdarstellungen der Frühen Neuzeit dargestellten Anlagen noch detaillierter (auch unter bau- und architekturgeschichtlichen Aspekten) zu untersuchen und auf diese Weise die Geschichte der Mainzer Hebewerke als wichtige Bestandteile der wirtschaftlichen Infrastruktur der Stadt weiter zu erschließen.

¹⁴⁵ Glaser, Riemann u. a. 2009.

¹⁴⁶ Glaser 2013, S. 79f. Heinicker 2012.

¹⁴⁷ Volk 1998, S. 478ff. Dollhoff 1999, S. 57ff. Schmandt 2008, S. 96. Zu Reparaturen der Frankfurter Hebewerke nach Eisgang vgl. Konrad Schneider 2019, S. 205.

¹⁴⁸ Ricarda Matheus 2000. Grathoff, Rettinger 2013. Grathoff 2014, Hafen.

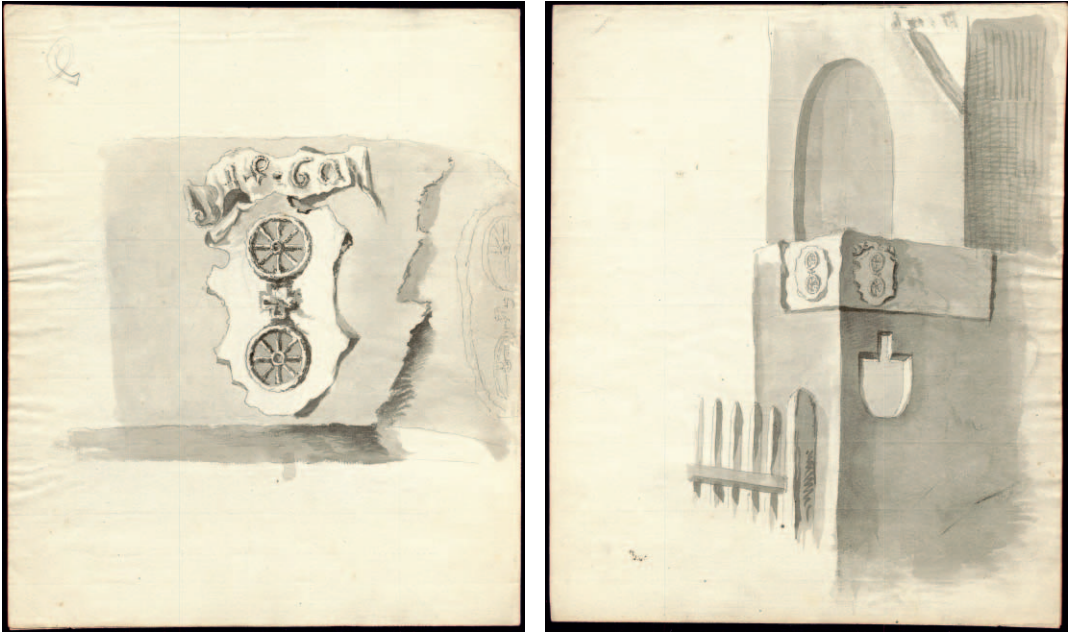
¹⁴⁹ Jacobi 1925, S. 31.



Stadtansicht von Matthaeus Merian 1633, Ausschnitt (Kupferstich).



Rheinufer vor Mainz um 1635, Blick stromaufwärts, Radierung von M. Merian d.Ä./P. Aubry.



Zwei Federzeichnungen (Fundament und Wappen mit Jahreszahl 1460) des alten Oberkrans, ca. 1800.

Anlässlich des Abrisses des alten Oberkrans und vor der Inbetriebnahme einer neuen Anlage am 14. Juli 1802 wurden u. a. lavierte Federzeichnungen angefertigt, welche das Fundament des alten Mainzer Hebewerks mit den teilweise eingemauerten, teilweise gemalten Wappensteinen der Stadt Mainz zeigen sollten.¹⁵⁰ Die oberhalb des Wappens eingemeißelte Jahreszahl 1460 galt bei der Sicherung des Befunds um 1800 als ein Beleg dafür, dass vor der Eroberung der Stadt Mainz im Jahre 1462 die Kranbetriebe unter städtischer Regie geführt wurden.¹⁵¹ Am 26. Juli 1802 erklärte der Gemeinderat der Stadt Mainz u. a.:¹⁵² Mainz sei bis zum „*unglücklichen Jahre 1462*“ eine „*anerkannte freie Stadt gewesen*“. Die „*Freiheiten und Gerechtsame hätten besonders darin bestanden, dass alles, was den Handel, die Handwerke und Gewerbschaften betraf, lediglich von der Stadt abhingen*“. Besondere „Beweiskraft“ für die Argumentation wurde schriftlichen Zeugnissen zu den Kranen, zur Rente und zum Kaufhaus als ehemals städtischem Eigentum zugeschrieben. Verwiesen wurde auf entsprechende Dokumente, die der Theologe, Weihbischof von Worms und Historiker von Stadt und Kurfürstentum Mainz, Stephan Alexander Würdtwein (1719-1796), ediert hatte, ein zu seiner Zeit als vorbildlich geltender Sammler und Forscher. Erzbischöfliche Wappen an solchen Gebäuden hätten als „*Ursurpation unserer Regenten*“ zu gelten. Der Gemeinderat forderte nun eine Übergabe von Kranen, Rente und Kaufhaus.

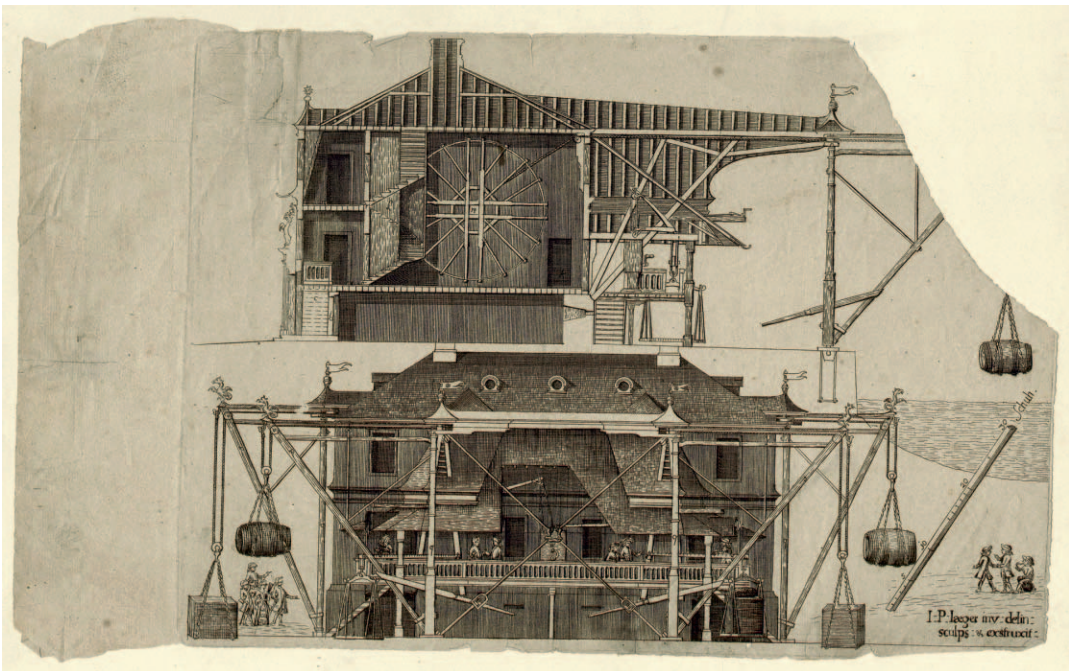
¹⁵⁰ Stadtarchiv Mainz 60/900, S. 32, 34. Zu Jahreszahlen in den Fundamenten Frankfurter Krane vgl. Konrad Schnieder 2019, S. 205 sowie zu Mainz S. 208.

¹⁵¹ Dumont 1999, S. 368. Ricarda Matheus 2000, S. 42f.

¹⁵² Stadtarchiv Mainz 60/900, S. 11ff.

Dabei handele es sich nicht um eine neue „Acquisition“, sondern um eine „Restitution“ bzw. „Reintegration“ von „beraubten Gütern, Rechten und Nutznießungen“. ¹⁵³

Ob die Jahreszahl 1460 auf eine umfangreiche Kranbaumaßnahme oder sogar einen Neubau hinweist, muss offenbleiben, auch wenn sie Grundlage für die Annahme war, ein zweiter Landkran sei noch zur Lebenszeit des Johannes Gutenberg vor dem Verlust der Mainzer Stadtfreiheit im Jahre 1462 errichtet worden. ¹⁵⁴ Die im Mittelalter grundgelegte Hafenstruktur mit zumindest zeitweise zwei Hebewerken wurde immer wieder erneuert, ergänzt und mit neuer Technik ausgestattet. ¹⁵⁵ Im Jahre 1768 war auf der Höhe des 1833 abgerissenen Roten Turmes ein neuer, viel beachteter sogenannter „Roter Kran“ errichtet worden. ¹⁵⁶ Diese Anlage fiel 1860 der Rheinufererweiterung zum Opfer. Seit der Eröffnung des Freihafens im Jahre 1887 entluden drei schwenkbare Portalkräne auf Schienen die Waren vor dem Herzstück des neuen Hafens, dem großen Lagerhaus des Hauptsteueramtes. ¹⁵⁷



Kupferstich des von Johann Peter Jäger 1768 konstruierten und erbauten unteren Krans, des so genannten roten Krans.

¹⁵³ Stadtarchiv Mainz 60/900, S. 20.

¹⁵⁴ Jacobi 1925, S. 13.

¹⁵⁵ Stöckel 1986.

¹⁵⁶ Krauß d'Avis 1916, S. 8f., 34. Dietz-Lenssen 2007, S. 9. Zu Jäger vgl. auch Hellmann 2015, S. 50, 158ff., bes. S. 427ff. u. ö. über Register S. 467, Im Abschnitt über die Wasserbauten (ebd. S. 58ff.) finden sich keine Hinweise zu den Hebewerken am Rhein. Im Jahre 1786 beschreibt Leopold Westen (1750-1804) bei seinem Besuch in Mainz Jägers „vierschneeblichen Cranich“, „wovon ein Modell in der kaiserlichen Kunstkammer aufbehalten wird.“ Arens 1986, S. 120.

¹⁵⁷ Custodis 2007, S. 35. Zu den seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert aufkommenden neuen Hebewerken aus Guss- und Schmiedeeisen mit Dampf- und später Elektroantrieb vgl. Konrad Schneider 2019.

Hochentwickelte Marktschifffahrt als Spezifikum von Waren- und Personenverkehr sowie Nachrichtenwesen im Rhein-Maingebiet

Zu einem erheblichen Teil wurden im Rhein-Main-Gebiet Transporte auf den Flüssen im Rahmen individueller Vereinbarungen mit genossenschaftlich organisierten Schiffseignern durchgeführt. Zudem kamen die vor allem dem Personenverkehr dienenden Schiffe der Mainzer Kurfürsten und des Frankfurter Rates zum Einsatz.¹⁵⁸ Darüber hinaus profitierte die Beförderung von Waren und Menschen in besonderer Weise von regelmäßigen Verkehrsangeboten.¹⁵⁹ So fuhren im 14. und 15. Jahrhundert zwischen Mainz und Oppenheim sowie Mainz und Bingen Marktschiffe, welche die wöchentlich abgehaltenen Märkte miteinander verbanden.¹⁶⁰ Damit war u. a. eine gute Verkehrsanbindung zu wichtigen kleineren Zentren des Rheingaus gesichert, denn das Schiff legte dort in verschiedenen Orten an.¹⁶¹ In der Frühen Neuzeit verkehrten ferner wöchentlich Marktnachen von Rüdesheim, Raunheim und Flörsheim nach Mainz.¹⁶² Diese Verkehrsdichte zu Wasser war auch dem ausgeprägten Handel mit Obst und Gemüse geschuldet und diente einer regelmäßigen und raschen Beförderung dieser Waren, die möglichst frisch den Konsumenten angeboten werden sollten.¹⁶³

Darüber hinaus waren Mainz und Frankfurt spätestens im 14. Jahrhundert durch täglich fahrende, zeitweise mit Waffen bestückte bzw. von berittenen Söldnern begleitete Marktschiffe miteinander verbunden. Im Jahre 1391 verlieh König Wenzel die beiden (zu diesem Zeitpunkt wohl schon seit langer, freilich unbekannter Zeit existierenden) Marktschiffe der Stadt Mainz, die damit den Auftrag erhielt, willkürlich festgesetzten Fahrpreisen entgegenzuwirken.¹⁶⁴ Dank königlicher Privilegierung kamen (zumindest der Rechtsnorm zufolge) die auf Risiko und Rechnung des jeweiligen Eigentümers unterhaltenen Verkehrsbetriebe in die Verantwortung des Mainzer Stadtrates.

158 Bettgenhäuser 1896, S. 6, 13. Am 29. April 1437 reisten zusammen mit dem Mainzer Erzbischof Dietrich Schenk von Erbach in dessen Schiff zweihundert Personen. Sauer 1885/86, S. 46f. Nutzte der Kurfürst eines der zwischen Mainz und Frankfurt verkehrenden Schiffe? Auch diese Marktschiffe transportierten bis zu zweihundert Personen, Luschberger 1996, S. 37.

159 Bettgenhäuser 1896, bes. S. 7ff. Steins 1911. Steins 1913, S. 26f. Jacobi 1925, S. 54ff. Volk 1998, S. 255, 463f., 689f., 808. Heinicker 2012. Grathoff, Rettinger 2013, S. 21. Zu den Anfängen der Marktschifffahrt vgl. auch Weber 1978, S. 200.

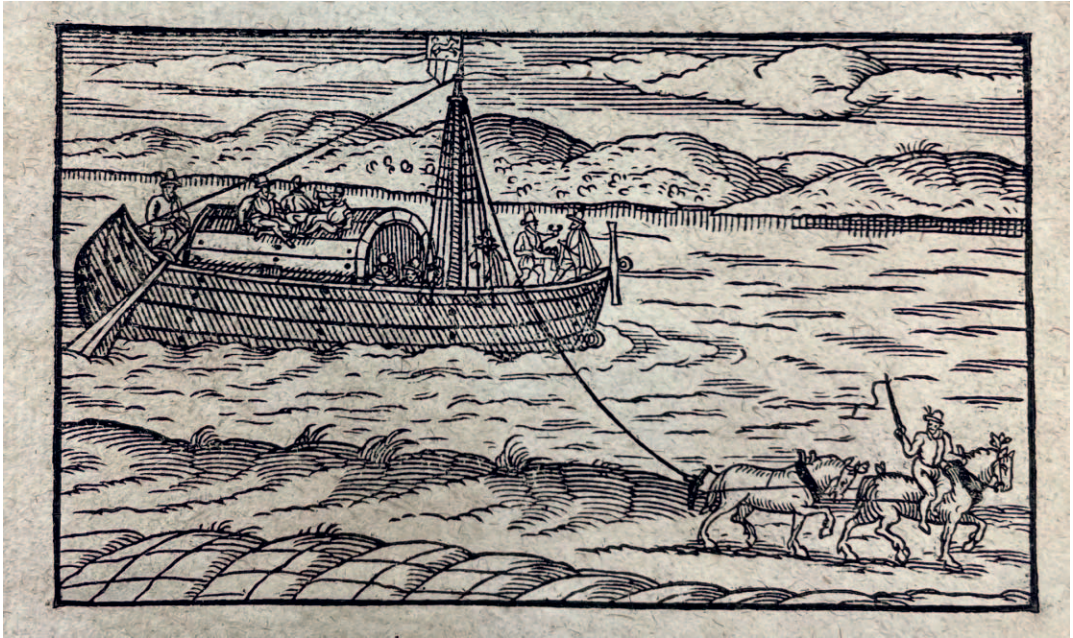
160 Bettgenhäuser 1896, S. 6.

161 Volk 1998, S. 690. Grathoff, Rettinger 2013, S. 222ff.

162 Luschberger 1996, S. 38.

163 Weber 1978, S. 200.

164 Bettgenhäuser 1896, S. 16f., 40ff., 64f. Das Original der Urkunde ist verloren. Abgebildet ist eine Abschrift aus dem 16. Jahrhundert, Hessische Staatsarchiv Darmstadt (HStAD), E 10 Nr. 823. [RIplus] Regg. Wenzel [n. 2073], in: Regesta Imperii Online, URI: <http://www.regesta-imperii.de/id/fc5425bf-859a-48b7-b587-e2489c1bc17f> (Abgerufen am 18.09.2021).



Das Mainz-Frankfurter Marktschiff im Jahr 1596.

Die im Jahre 1596 gedruckte Darstellung eines Mainz-Frankfurter mainaufwärts getreidelten Marktschiffs deutet an, dass die Personenbeförderung zumindest flussaufwärts eine dominante Rolle spielte, und dies wohl nicht erst zum Zeitpunkt der Herstellung dieser Bildkomposition.¹⁶⁵ Für den Reisegepäck- und Warentransport konnten einige Kähne angehängt werden.¹⁶⁶ Wiederholt wurden nach 1391 Tarife für die Beförderung von Personen festgesetzt. Dabei wirkten im 15. Jahrhundert die Stadträte von Mainz und Frankfurt mehrfach zusammen, um aus ihrer Sicht ausgewogene Tarife insbesondere für die eigenen Bürger zu garantieren.¹⁶⁷ So wurde im Jahr 1413 eine differenzierte Gebühr ausgehandelt, der zufolge für die Bergfahrt zwölf alte Heller, für die Talfahrt neun Heller zu entrichten waren. Bei Eisgang und anderen die Schifffahrt behindernden Ereignissen konnte der Fahrpreis höher ausfallen.¹⁶⁸ Die unterschiedlichen Tarife trugen der Tatsache Rechnung, dass in Mainz startende Schiffe auf dem Weg nach Frankfurt flussaufwärts vom Ufer her von auf dem Leinpfad angetriebenen Pferden gezogen werden mussten. Rechnete man angesichts dieser Tarife vor allem oder ausschließlich – wie angenommen wurde – „mit vermögender Kundschaft“?¹⁶⁹

165 Bettgenhäuser 1896, S. 10f., 13. Skala 1991, S. 290. Zu den prominenten Passagieren von Marktschiffen zählten Albrecht Dürer und Johann Wolfgang von Goethe, Luschberger 1996. Zur Reise des schon genannten Leopold Westen mit dem Marktschiff von Frankfurt nach Mainz im Jahre 1786 vgl. Arens, 1986, S. 117.

166 Luschberger 1996, S. 34f, 37. So auch in Köln: Weber 1978, S. 201f.

167 Zu Mainz und Frankfurt und der Marktschiffahrt vgl. Luschberger 1996, S. 33. Grathoff, Rettinger 2013, S. 13.

168 Bettgenhäuser 1896, S. 17f., 44ff. Zu auch in Köln, vgl. Weber 1978, S. 209f.

169 So Schubert 1998, S. 63. Mit den zwölf Hellern sei „immerhin mehr als der Taglohn des höchstbezahltesten Weinbergarbeiters ... pro Person als Fahrpreis verlangt“ worden.

Dies erscheint wenig plausibel. Bei den genannten zwölf Hellern handelt es sich wohl kaum um einen festen Fahrpreis, sondern um einen im Regelfall geltenden Maximaltarif. So hatten die Mitglieder des rheinisch-wetterauischen Landfriedensbundes in Reaktion auf Klagen der Nutzer der Mainz-Frankfurter Marktschiffe bereits 1399 die Höhe der Transportpreise für Berg- und Talfahrten einheitlich auf die im Jahre 1413 erneut genannten zwölf alten Heller festgesetzt, aber zugleich explizit niedrigere Tarife gestattet.¹⁷⁰ Solche Maximalpreise dürften vor allem bei guter Auslastung der Boote etwa zu Messezeiten unterschritten worden sein. Zwar sind nur gelegentlich Quellen zu den Passagieren der Marktschiffe überliefert. Das aus Quellsplittern zu ermittelnde Berufsspektrum spricht aber dagegen, dass für Fahrten zwischen Mainz und Frankfurt ausschließlich die 1399 und 1413 vereinbarten Tarife entrichtet wurden: genannt werden Loher, Färber, Wollenschläger, Beutler, Hutmacher, Pergamentmacher, Ringler, Messerschmied, Kanengießer, Zimmerleute, Scherer, Bader, Fischer, Selzer.¹⁷¹

In Ergänzung zur Marktschiffahrt entwickelte sich spätestens im ersten Drittel des 15. Jahrhunderts die sogenannte Frühschiffahrt. Diese kleineren, oft als Nachen bezeichneten Schiffe befuhren Rhein und Main zwischen Mainz und Frankfurt bereits um 1430 täglich zu Berg und Tal. Sie starteten ursprünglich zu einem früheren Zeitpunkt als die Marktschiffe. Die Betreiber der Frühschiffe verzögerten freilich immer wieder die Abfahrtszeiten und wurden zu Konkurrenten der Marktschiffer. Stets aufs Neue mussten die Betreiber der Frühschiffe angehalten werden, die früheren Startzeiten einzuhalten.¹⁷²

Schon vor 1462 wurde die Einsetzung von Marktschiffen vom Mainzer Kurfürsten in der Regel bestätigt.¹⁷³ Nach 1462 führte der Verlust der Mainzer Stadtfreiheit dazu, dass die Mainzer Kurfürsten Markt- und Frühschiffahrt nun als territorialherrschaftliche Einrichtungen in Anspruch nahmen. Die Inhaber der Verkehrsmittel wurden zu landesherrlichen Schiffen, und nach und nach wurde ein gemeinschaftlicher Betrieb von Markt- und Frühschiffahrt unter landesherrlicher Hoheit organisiert.¹⁷⁴ Die Mainzer Kurfürsten verteidigten energisch ihre Rechtsansprüche und wehrten sich gegenüber Eingriffen.¹⁷⁵

Die Marktschiffe verkehrten unabhängig von der Zahl der zu befördernden Personen sowie vom anstehenden Frachtvolumen. Die Schiffe waren verpflichtet, täglich „*ungeladen und geladen*“ ihre Transportdienste anzubieten.¹⁷⁶ Sie wurden wohl kaum erst im 15. Jahrhundert zudem auch für die Zustellung von Briefpost, und damit als Mittel der Nachrichtenübermittlung, genutzt.¹⁷⁷ Fahrtzeiten mussten nicht individuell vereinbart werden. Vielmehr wurden regelmäßige Abfahrtstermine festgesetzt, die Verkehrsangebote auf diese Weise durch die zuständigen Herrschaftsträger, gleichsam Keimzellen späterer öffentlicher Verkehrssysteme. Im späten Mittelalter startete das Mainzer Marktschiff seine Fahrt je nach Jahreszeit um 8 bzw. 9 Uhr, hielt

¹⁷⁰ Bettgenhäuser 1896, S. 16f.

¹⁷¹ Bettgenhäuser 1896, S. 11. Beim Selzer handelt es sich um einen Salzverkäufer.

¹⁷² Bettgenhäuser 1896, S. 36ff.

¹⁷³ Bettgenhäuser 1896, S. 75f. In Ausnahmesituationen wie der Mainzer Stiftsfehde wurden die Marktschiffe zu Kriegsschiffen umfunktioniert. Sprenger 1999, S. 221.

¹⁷⁴ Bettgenhäuser 1896, S. 47ff., 53ff., 79ff., 96ff.

¹⁷⁵ Zu einem Beispiel aus dem 16./17. Jahrhundert HStAD Bestand E 10 Nr. 823. Freundlicher Hinweis von Julian Freche.

¹⁷⁶ Bettgenhäuser 1896, S. 30f.

¹⁷⁷ Bettgenhäuser 1896, S. 14f., 21ff. Zu ersten Beispielen am Rhein vgl. Weber 1978, S. 200.

unterwegs in Höchst (im Bedarfsfall auch an anderen Orten, etwa zur Zustellung von Briefpost)¹⁷⁸ und kam in Frankfurt zwischen 16 und 18 Uhr an. Mit einem Trompetensignal wurde seine Ankunft von den Wächtern auf dem Turm der Nikolaikirche aus öffentlich angezeigt.¹⁷⁹ Die kürzere Rückfahrt nach Mainz begann am nächsten Tag um 10 bzw. 11 Uhr, und das Schiff traf am Zielort zwischen 15 und 17 Uhr ein.¹⁸⁰ Während der Sommermonate verkehrte ferner ein mehrfach bzw. auf längere Zeit von den Frankfurter Gärtnern gemietetes – von den Marktschiffern wiederholt als lästige und unzulässige Konkurrenz empfundenes – Schiff von Frankfurt nach Bingen, das landwirtschaftliche Spezialprodukte wie Zwiebeln und Kraut in großen Mengen beförderte.¹⁸¹

Das Verkehrsangebot auf den Flüssen im Rhein-Main-Gebiet spiegelt in eindrucksvoller Weise den vergleichsweise früh entwickelten hohen Grad von Warenaustausch, Personenverkehr und das Ausmaß der Kommunikation in diesem Raum zwischen den vielfach geradezu symbiotisch zusammenwirkenden Zentren Mainz und Frankfurt.¹⁸² Die Marktschifffahrt kann im Rahmen einer Entwicklung hin zu öffentlichen Verkehrsangeboten als eine Form innovativer obrigkeitlicher Verkehrs-, Wirtschafts- und Handelspolitik gelten, die zugleich mit in die Zukunft weisenden „Nebeneffekten“ im Bereich der sich weiterentwickelnden Institutionalisierung des Nachrichten- und Kommunikationssektors verbunden war.¹⁸³ Diese teilweise auf antiken Grundlagen basierenden und im Mittelalter weiter entwickelten Verkehrsstrukturen mit ihren hölzernen, von Pferden zu Berg getreidelten und mit der Strömung flussabwärts treibenden, von Segeln unterstützten Schiffen blieben bis zum Aufkommen der Dampfschifffahrt in den 1820er Jahren weitgehend intakt. Im Jahr 1827 setzte eine mit Frankfurter Beteiligung gegründete Schifffahrtsgesellschaft für die Marktschifffahrt Dampfschiffe ein, musste ihren Betrieb aber fünf Jahre später wieder einstellen.¹⁸⁴

178 Bettgenhäuser 1896, S. 12, 21ff., 74f.

179 Bettgenhäuser 1896, S. 25, 100ff.

180 Bettgenhäuser 1896, S. 36, 47. Jacobi 1925, S. 56, 69. Luschberger 1996, S. 33.

181 Bettgenhäuser 1896, S. 7. Zu Frankfurter Knoblauch und Zwiebeln in Mainz vgl. Grathoff, Rettinger 2013, S. 186f.

182 Die mit Köln verbundene Marktschifffahrt ist in Schriftquellen zeitlich erst später fassbar. Weber 1978, S. 201ff. Fimpele-Philippin 2008, S. 214ff., 254ff.

183 Mit weiteren Literaturhinweisen Freund 2007.

184 Konrad Schneider 2019, S. 199.