



Sechsspänniger Frachtfahrer aus dem Jahre 1577

(Holzschnitt von Jost Amman)

Edmund Rauch

Die Fuhrleute von Frammersbach

einst eine weltberühmte Spessarter Gütertransportzunft

Im frühen Mittelalter war der Hochspessart noch ein menschenleeres Urwaldgebiet. Nur eine alte Handelsstraße überquerte die nördlichen Spessarthöhen von Ost nach West, die von Gemünden am Main nach Hanau und Frankfurt führte. Sie war mit Birkenhainen besäumt, deren weiße Rinde den Reisenden und Fuhrleuten im Dunkel des Waldes den Weg wies. Daher war sie als die Birkenhainerstraße bekannt. Nur von diesem Verkehrsweg aus konnte das riesige Gebirge erschlossen werden, das einst zum Kurfürstentum Mainz gehörte. So entstand am Rande der alten Straße schon im 8. Jahrhundert nächst der Lohrquelle der kleine Ort Lohrhaupten und bald darauf eine Wegstunde weiter südlich im Lohrthal die Siedlung Frammersbach, die erstmals im Jahre 974 genannt wird, als sie an das Kollegiatstift St. Peter und Alexander in Aschaffenburg übereignet wurde. In dieser Waldeinsamkeit konnten sich nur Jagdfrohner und Fuhrleute niederlassen. Für Ackerbau war wenig Raum in den engen Gebirgstälern, die fast nur Heu und Hafer für die Zug- und Reitperde der Siedler lieferten. So wies die Natur die regsamen Bewohner hinauf auf die belebte Handelsstraße, auf der sie Brot und Verdienst als Fuhrleute und Händler finden konnten. Die Fuhrleute waren auf ihren gefährvollen Touren aufeinander angewiesen und schlossen sich daher frühzeitig zu einer Zunft zusammen. Deren Blütezeit begann, nachdem um das Jahr 1300 im oberen Lohrthal die erste Glashütte entstanden war, deren Arbeiter alsbald in den umliegenden Spessarttälern den Wald zu lichten begannen und Gläser aller Art erzeugten, die in Stadt und Land verfrachtet werden sollten. Frammersbacher Fuhrleute übernahmen Transport und Verkauf der Gläser. Das Geschäft lockte sie in die berühmten Handelsstädte des Mittelalters. So kamen sie über Würzburg nach Nürnberg und über Regensburg bis nach Wien, teils auch nach Augsburg und München. Westwärts reisten sie über Hanau nach Frankfurt, Köln und bis nach Antwerpen und wurden so im 15. Jahrhundert berühmt in ganz Süd- und Westdeutschland. Die Fuhrleute zeichneten sich oft durch Gewandtheit und Schläue aus, die ihnen zeitweise sogar zu einigem Wohlstand verhalfen.

Bereits 1448 war es ihnen gelungen, die Stadt Lohr am Main „übers Ohr zu hauen“, nachdem sie die Geleitgeldzahlung an die Grafen von Rieneck umgangen hatten. Durch deren Herrschaftsgebiet verlief nämlich die Birkenhainer Straße, auf der die Grafen das Geleitrecht hatten, wo für jene von den diese Straße passierenden Fuhrwerken eine Abgabe verlangten. Deshalb mieden die Frammersbacher die Rienecker Straße und fuhren möglichst auf schlechten Wegen das Lohrtal hinab über Lohr, wo die Stadt Weg- und Stättgeld forderte; denn die schweren Frachtfuhren, mit vier bis sechs Pferden bespannt, erforderten ständig Wege-Ausbesserungen im Bereich der Stadt. Die Frammersbacher verstanden es, das Weg- und Stättgeld mit Hilfe einer um 1580 angeblich aufgefundenen Urkunde von 1448 abzustreiten: demnach dürfen sie infolge einer einmaligen Abfindungssumme von nur 24 Gulden zollfrei durch die Stadt fahren, was diese immerfort bestritt. Bis in das 18. Jahrhundert hinein bemühte sich die Stadt Lohr, oftmals mit Eingaben an die kurfürstliche Regierung, um Wiedererlangung des Wegzollrechts, gegenüber den Frammersbacher Fuhrleuten stets vergebens.

Schon um das Jahr 1500 war die Zunft mit etwa 50 Fuhrbauern so einheitlich geschlossen, daß sie sich stets durchzusetzen verstand. In Verbindung mit der reichen Handelsfirma Fugger in Augsburg, deren Kaufmannsgüter die Frammersbacher transportierten, erreichten sie im 16. Jahrhundert eine Blütezeit. Mit kostbaren Ladungen von Stoffen, Wolle, Leder, Getreide, Salz, Metallen, Glas usw. fuhren sie hinab an den Rhein und verhandelten die Waren in den Städten. Vom Welthandelshafen Antwerpen und teils von Amsterdam holten sie Schiffsgüter, um sie auf dem Rückweg im Landesinneren wieder abzusetzen. Es war aber nicht immer reines Gold, was sie dabei verdienten.

Von 1569 an hat Antwerpen in seiner Welthandelsstellung schwere Einbußen durch den Niederländischen Freiheitskrieg erlitten. Die Stadt wurde 1576 von den Spaniern gestürmt und 1586 nochmals ausgeplündert, was auch die deutschen Kauffleute und die Fuhrleute schwer getroffen hat. Daneben machten den Frammersbachern Wegelagerer und Räuberbanden zu schaffen, die jenen aber meist nichts anhatten, da die Fuhrleute in



Der Frammersbacher Fuhrmann von 1577
(Holzschnitt von Jost Amman)



Die Gippentracht nach Jost Amman
(Holzschnitt aus dem Jahre 1577)

Bilder aus Hans Hönlein: Die Frammersbacher Fuhrleute und die Gippentracht ihrer Frauen. Heft 1 (1949) der Schriftenreihe zur Geschichte der Stadt Lohr, des Spessarts und des angrenzenden Frankenlandes

Kolonnen fuhren und bewaffnet waren. Auch scharfe Wachhunde unterstützten die furchtlosen und handfesten Fuhrmänner, die alle erprobte Knechte zur Seite hatten. Größerer Schaden entstand oft durch Radbrüche auf den schlechten Wegen. Wenn dann eine Fuhr am Boden lag, hatte nach altem Recht der Gebietsherr der betreffenden Wegstrecke Anspruch auf das Frachtgut. Er konnte die Ladung kurzerhand beschlagnahmen. Wie oft mögen Bedienstete der Grafen von Rieneck auf solche Gelegenheiten gelauert haben, um sich und ihre Herrschaft zu bereichern!

Reges Leben mag manchmal zur Sommerzeit in dem zwei Kilometer langen Spessartdorf Frammersbach geherrscht haben, wenn gleichzeitig eine größere Zahl von Fuhrwerksbesitzern mit ihren Knechten von der Überlandfahrt auf einige Wochen heimgekehrt waren, um ihre Feld- und Erntearbeiten zu verrichten. Jeder Fuhrmann besaß vier bis zwölf Pferde, für die viel Heu- und Habervorräte zu beschaffen waren. Sie hatten natürlich auch viel Holz aus den Spessartwäldern abzufahren. Der Ort zählte schon um das Jahr 1600 240 Herdstätten mit 1440 Einwohnern, davon dürften wenigstens 350 Männer Fuhrleute gewesen sein, welche die meiste Zeit des Jahres unterwegs waren.

Furchtbar dezimierte der 30jährige Krieg die Zahl der Bewohner der Spessart- und Maintalorte, die großenteils beinahe ausgestorben waren. Auch Frammersbach verlor die Hälfte der Häuser. Zwanzig Jahre später hatte Frammersbach bereits wieder mehr als 1000 Einwohner, eine Zahl, die bis zum Jahre 1777 auf 1600 anwuchs.

Schon frühzeitig hatte der Ort das Marktrecht erhalten; dazu kamen ab 1665 auch zwei Roßmärkte, was beweist, daß die Fuhrmannszunft nach der schweren Kriegszeit wieder eine beachtliche Stärke erlangt hatte. Ihr waren auch Fuhrleute in den benachbarten Orten Lohrhaupten und Wiesen angeschlossen, die zusammen mit den Frammersbachern auf weiten Touren waren. Im Laufe des 18. Jahrhunderts scheinen die Fuhrleute schwere Einbußen erlitten zu haben, da nun größere Abwanderungen in die benachbarte Glasindustrie registriert wurden. Manche Fuhrleute machten sich auch unterwegs, bis nach Ungarn hinein, seßhaft. Die Birkenhainer Straße wurde nun mehr von hessischen Fuhrleuten befahren, die man schließlich allgemein „die Hessen“ nannte, gleichgültig, ob sie aus Hessen oder aus Frammersbach stammten. Letztere ließen sich aber trotz aller Konkurrenz nicht unterkriegen, auch wenn sie nicht mehr so weite Strecken fuhren. Als im Spessart mehrere Eisenhämmer entstanden waren und in Lohr eine Papierfabrik, dazu noch eine größere Spiegelmanufaktur, bekamen die Fuhrleute auch in der Nähe reichlich Transportaufträge. Einige betätigten sich auch als „Leinreiter“: Sie zogen mit ihren Pferden die Schiffe am Mainufer stromaufwärts. Viel verschleißten die Fuhrleute ständig an ihren Fuhrwerken, den „Holländerwägen“, so daß im Jahre 1784 in Frammersbach noch sechs Wagner und 16 Schmiede tätig waren. Die napoleonischen Kriege legten dann den Verkehr lahm.

Auch Handel und Industrie lagen zu Beginn des 19. Jahrhunderts darnieder und als 1814 der Spessart bayerisch geworden war, nahm die Not und Armut noch mehr überhand, da die Bevölkerung nun allein auf den Ertrag ihrer mageren Berggäcker angewiesen war. Doch in dieser Notzeit zeigte sich erst recht der Gewerbefleiß der Frammersbacher: Die Zahl der Häuser vermehrte sich von 268 im Jahre 1808 bis 1823 auf 420 mit 2100 Bewohnern, diese Zahl hat sich bis zur Gegenwart fast verdoppelt.

Auch zur Zeit des Eisenbahnbaues in den 1850er Jahren war der Fuhrmannsbetrieb noch bedeutend. Erst um 1875 verschwanden die Frachtfuhren allmählich von der Straße. Das nun ausgebaut Eisenbahnnetz hatte den Frachtverkehr übernommen. Die Intelligenz und der Unternehmegerist der Fuhrleute ließ sie aber dennoch nicht etwa zu Tagelöhnern und Industriearbeitern werden. Sie suchten sich vielmehr ein neues Gewerbe und verlegten sich größtenteils auf den Hausierhandel. Im Jahre 1898 wurden in Frammersbach 80 Hausierer gezählt, davon 59 Schreibwarenhändler und 19 Alteisensammler; 1905 gab es dort sogar 150 Schreibwarenhändler. Dennoch gab es auch noch 22 Fuhrunternehmer, die sich mit der Zeit beinahe alle dem Kraftwagenverkehr zuwandten. Schon 1912 lief der erste Lastkraftwagen; 1961 waren es 93.

Viel größere Bedeutung hat jedoch die Industrie in Frammersbach gewonnen. Schon 1890

wurde dort die erste Kleiderfabrik gegründet; seit 1956 besteht eine weitere, die 1000 Personen beschäftigt und 600 Nähmaschinen laufen läßt. So hat die Industrie der rund 4000 Einwohner zählenden Spessartgemeinde einen neuen, ansehnlichen Wohlstand gebracht. Auch zahlreiche Frauen und Mädchen der ganzen Umgebung finden nun in Frammersbach guten Verdienst. Es braucht von dort niemand mehr auszuwandern, wie einst in dem einen Jahr 1784 allein 79 Frammersbacher nach Ungarn und teils nach Holland abgewandert sind, außerdem 50 Personen von 1918 bis 1961 nach Amerika.

Viele Frammersbacher Fuhrleute haben im Laufe der Jahrhunderte ihr Grab in der weiten Welt gefunden als Opfer ihres schweren, gefährvollen Berufes, der sie bis nach Danzig, Königsberg und Moskau geführt hatte. Mancher wurde auf solchen Fahrten erschlagen und beraubt, wie noch im Jahre 1834 einer in Rußland an der Beresina: Der Fuhrmann Weis liegt an einer Brücke begraben.

Abgelegt haben die Frammersbacher längst ihre weitbekannte malerische Gippentracht. Aber ihre eigenartige melodische Mundart können sie bis heute nicht verleugnen. „A-ich li-ab Da-ich, un li-abst Dou a ma-ich?“ Auf hochdeutsch: „Ich liebe Dich, und liebst Du auch mich?“ Daran erkennt man noch die Nachkommen der Gippen und Fuhrleute von Frammersbach.

Edmund Josef Rauch, Josephshof, 8781 Neuendorf 65

Karl F. Borneff

Verschollenes Siegel der Sonnefelder Hafner wieder aufgefunden

Von der einst großen Zahl der im Coburger Land und im umliegenden Gebiet arbeitenden Töpfereien konnte sich die Werkstätte in Wattersdorf bei Seßlach (Hafnermeister Hollfelder) bis nach dem Ersten Weltkrieg wirtschaftlich mit einer künstlerisch-schöpferischen Produktion halten. Im thüringischen Ummerstadt wurde noch nach 1945 getöpft und kunsthandwerklich gearbeitet (Leopold Berghold). Die wohl älteste Hafnerwerkstätte im Coburger Land aber, die sich über mehrere Jahrhunderte im Besitz der Sonnefelder Familie Hummel befand, wurde erst in den letzten Jahren modernen Gegebenheiten angepaßt und ging schließlich in andere Hände über.

Über alle drei hier genannten Hafnerwerkstätten gibt es eine Reihe von Veröffentlichungen, die zum Teil in der Coburger Tagespresse, oder wie im Fall der Hafner Hummel, im Jahrbuch der Coburger Landesstiftung (1969) abgedruckt wurden. Durch besonders günstige Umstände konnte die Tätigkeit der Sonnefelder Handwerkerfamilie Hummel, wo sich der Hafnerberuf stets vom Vater auf den Sohn vererbte, bis in das 16. Jahrhundert zurückverfolgt werden. Es ist nämlich auf Grundbuch (Urbar) des Sonnefelder Klosters erhalten (im Coburger Staatsarchiv befindet sich eine Abschrift von 1530 (31) und dort wird ein Hans Hummel ausdrücklich vermerkt. Außerdem sind die Sonnefelder Kirchenbücher fast lückenlos vorhanden. Von besonderem dokumentarischem Wert aber ist ein seit 1686 vom Hafnerhandwerk in Sonnefeld geführtes Handwerksbuch, das genaue Hinweise über die Obermeister, Meister und Lehrlinge der gesamten Zunft und damit auch über die im Handwerk tätigen Mitglieder der Familie Hummel gibt.



Sonnefelder Hafnersiegel von 1743