

# Hohlwege

## Zubringer zu den Fernverkehrswegen der Frammersbacher Fuhrleute

Bis zu sechs Meter tief haben sich die Fuhrwerke der Frammersbacher Fuhrleute in die Kulturlandschaft eingegraben. Dies ist ein Beweis für die Leistungsfähigkeit dieser gefragten Spediteure der frühen Neuzeit, die regelmäßig die steilen Auf- und Abfahrten meisterten. Die Hohlwege wurden oft ausgebessert oder gepflastert, doch sorgte die Erosion dafür, dass sich die Fahrspur unter das Geländeniveau absenkten, bis regelrechte Tunnelwege entstanden.



Als einer der wichtigsten Träger des

Antwerpenhandels in Deutschland waren die Frammersbacher Fuhrleute um 1500 eine Institution europäischen Ranges. Zwei Faktoren begründeten ihren Erfolg als europäische Transportunternehmer:

Der Hohlweg „Untere Hofraith“ dokumentiert das Verkehrsaufkommen in der frühen Neuzeit durch seine Tiefe.

1. Die natürliche Lage des Ortes im Lohrtal in der Nähe zu überregionalen Verkehrswegen. Die auf der Höhe verlaufende Wiesener Straße erlaubte eine Anbindung nach Norden an den Eselsweg, die wichtigste Nord-Süd-Route im Spessart, und weiter auf die Hauptverkehrsader Frankfurt-Leipzig im Kinzigtal. Diese Route erlebte ihren Aufschwung, als der europäische West-Ost-Handel wegen der Hussitenkriege in Böhmen seit den dreißiger Jahren des 15. Jahrhunderts nicht mehr wie gewohnt über Prag, sondern nun nördlich über Leipzig abgewickelt wurde. Ebenso wurde auf dieser Route die Birkenhainer Straße als West-Ost-Trasse (Hanau-Gemünden) erreicht und damit die Anbindung an die Route Nürnberg-Antwerpen. Nach Süden führte der Weg auf der Wiesener Straße an Burg Partenstein vorbei nach Lohr an den Main.

1.

Die natürliche Lage des Ortes im Lohrtal in der Nähe zu überregionalen Verkehrswegen. Die auf der Höhe verlaufende Wiesener Straße erlaubte eine Anbindung nach Norden an den Eselsweg, die wichtigste Nord-Süd-Route im Spessart, und weiter auf die Hauptverkehrsader Frankfurt-Leipzig im Kinzigtal. Diese Route erlebte ihren Aufschwung, als der europäische West-Ost-Handel wegen der Hussitenkriege in Böhmen seit den dreißiger Jahren des 15. Jahrhunderts nicht mehr wie gewohnt über Prag, sondern nun nördlich über Leipzig abgewickelt wurde. Ebenso wurde auf dieser Route die Birkenhainer Straße als West-Ost-Trasse (Hanau-Gemünden) erreicht und damit die Anbindung an die Route Nürnberg-Antwerpen. Nach Süden führte der Weg auf der Wiesener Straße an Burg Partenstein vorbei nach Lohr an den Main.



Die „Wiesener Straße“ auf der Höhe von Tafel 3 des Kulturweges

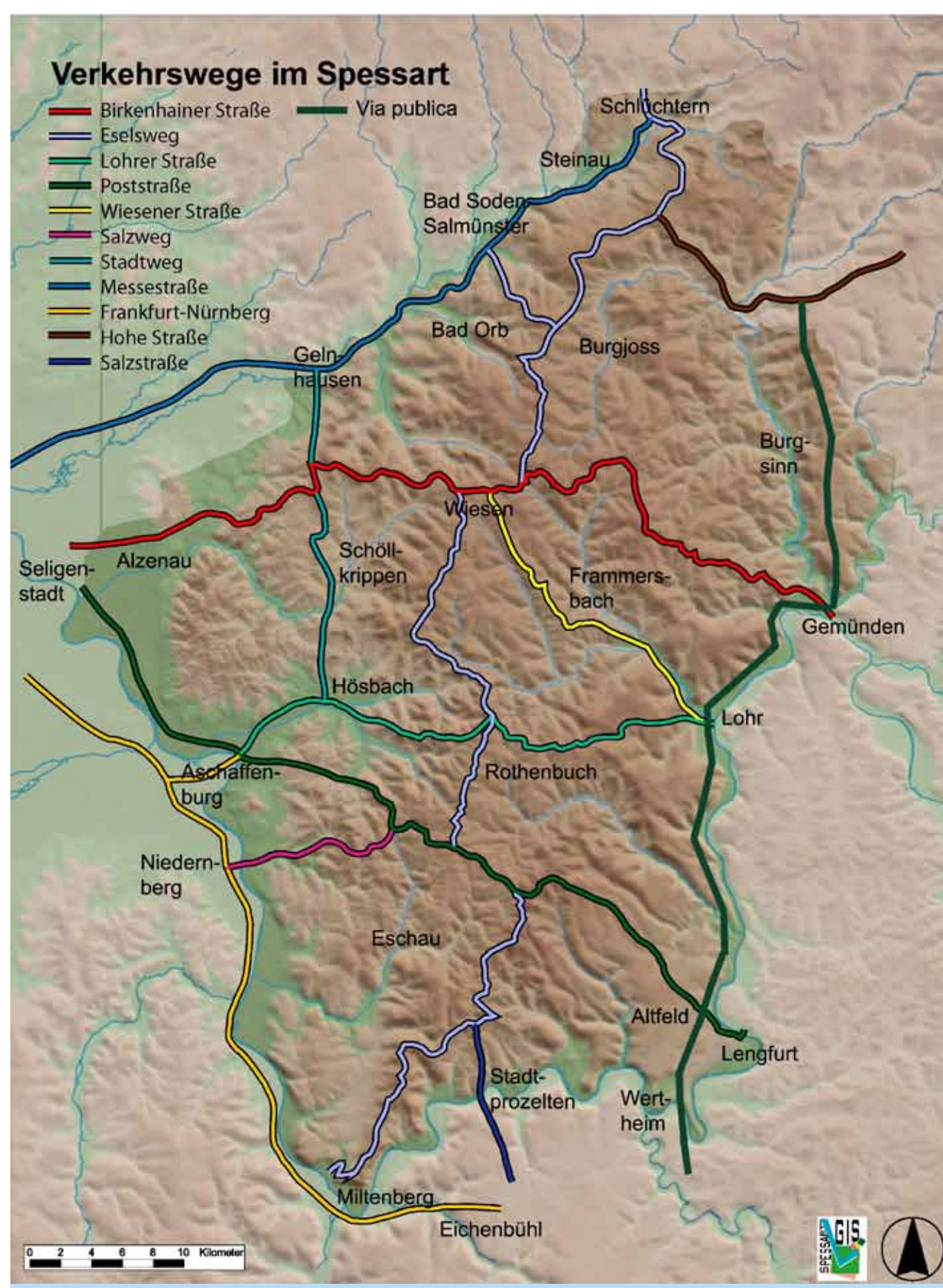


Graf Johann von Rieneck (1473-1532)

an Burg Partenstein vorbei nach Lohr an den Main.

2.

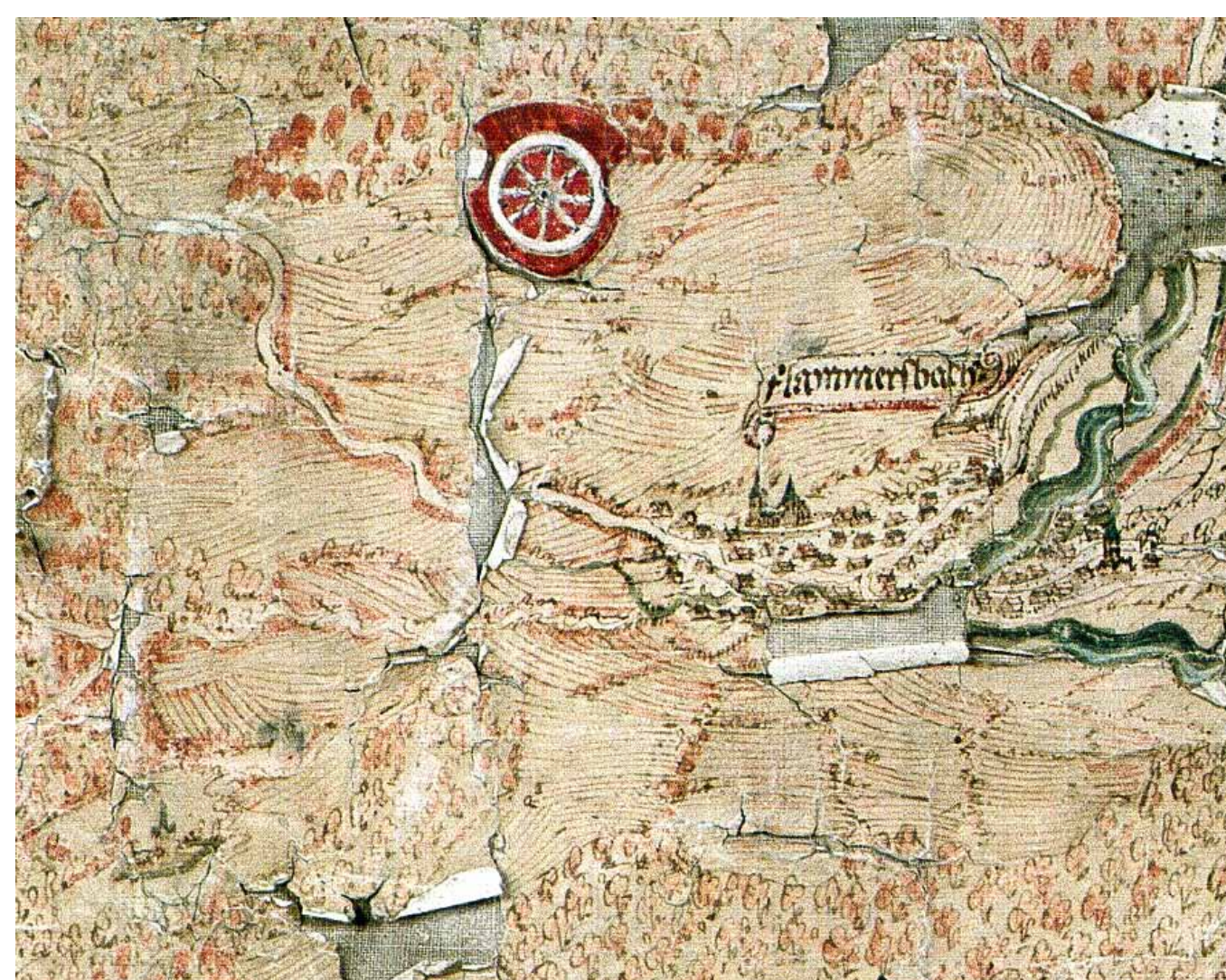
Die Grafen von Rieneck, die über Frammersbach bis zu ihrem Aussterben 1559 herrschten, erkannten im späten Mittelalter den Nutzen wirtschaftlicher Erfolge für die Stabilisierung und Erweiterung des eigenen Territoriums. So wurden die Frammersbacher Fuhrleute in Streitsachen unterstützt und sorgten durch Abgaben für einen stetigen Geldfluss in die gräfliche Kasse. Der im 15. Jahrhundert ökonomisch ausgerichtete rieneckische Staat schuf die finanzielle Basis für das kapitalintensive Transportgewerbe.



Übersicht der frühneuzeitlichen Verkehrswege im Spessart

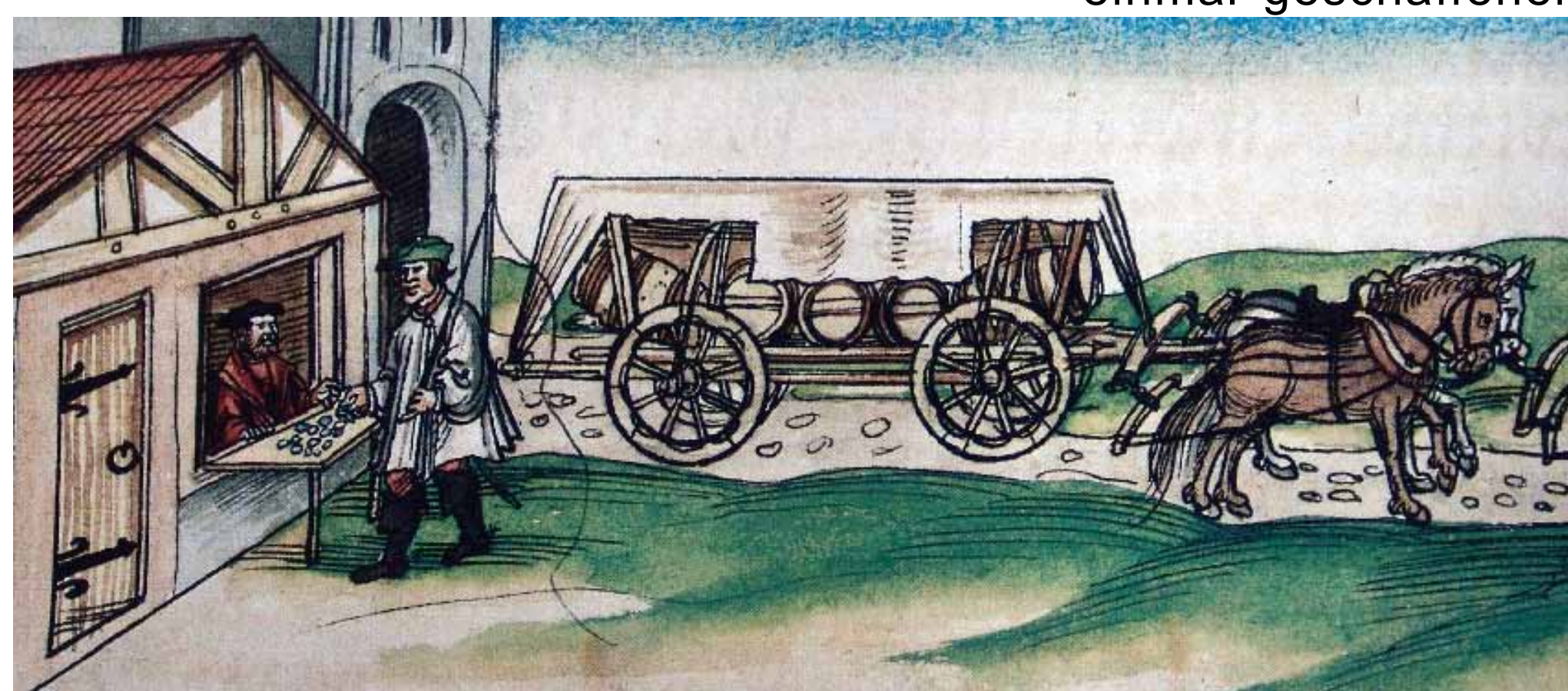
### Warum ausgerechnet die Frammersbacher?

Die Frammersbacher erkannten die wirtschaftliche Entwicklung im rieneckischen Territorium und ergriffen die Initiative, den traditionellen bäuerlichen Alltag hinter sich zu lassen und eine eigenverantwortliche Tätigkeit zu suchen. Um diesen Entwicklungssprung zu vollziehen, war Risiko- und Innovationsbereitschaft nötig. Es galt, sich für den Beruf des Fuhrmanns den nötigen kaufmännischen Sachverstand sowie Kenntnisse in den Bereichen Technik und Geographie anzueignen. Hinzu trat das Vermögen, Vertrauen bei den Kaufleuten und in den Unterküften an den Handelswegen erlangen zu können. Die einmal geschaffenen



Auf der Spessartkarte des Frankfurter Kartenmalers Elias Hoffmann von 1584 sind Frammersbach (seit 1559 kurmainzisch) sowie links unten die Kreuzkapelle zu sehen. Von Westen führt die Straße in das Dorf an der Lohr.

zu suchen. Um diesen Entwicklungssprung zu vollziehen, war Risiko- und Innovationsbereitschaft nötig. Es galt, sich für den Beruf des Fuhrmanns den nötigen kaufmännischen Sachverstand sowie Kenntnisse in den Bereichen Technik und Geographie anzueignen. Hinzu trat das Vermögen, Vertrauen bei den Kaufleuten und in den Unterküften an den Handelswegen erlangen zu können. Die einmal geschaffenen



In der Bilderchronik des Würzburger Lorenz Fries ist der Frammersbacher Fuhrmann des 16. Jahrhunderts bei der Zahlung des Zolls für sein Fuhrwerk abgebildet.

Handelsbeziehungen wurden dann über Jahrhunderte hinweg gepflegt als Basis für geschäftliche und private Bindungen. Außergewöhnliche Leistungen festigten den Ruf der Frammersbacher Fuhrleute. So gelang es Peter Kuler und Hans Lortha im Jahr 1522 zweimal, anstatt der üblichen etwa 30 Kilometer Tagesleistung 100 Kilometer an einem Tag zurückzulegen.



Darstellung von schweren „Lastwagen“ auf einem Gemälde mit der Stadt Antwerpen im 16. Jahrhundert, einem der wichtigsten Ziele der Frammersbacher Fuhrleute.

This gorge with a depth of 6 meters is one of the biggest preserved in the Spessart. With the trees planted on its sides it nowadays looks like a tunnel. Such gorges are the product of centuries of heavy traffic. In this case, the gorge provided a pathway to an important highway, the so called Wiesener Road and on the Birkenhainer Road. It was used by the carters of Frammersbach, who dominated the transport system on the roads from Nürnberg to Antwerpen and from Leipzig to Frankfurt (the two most important fairs in Germany). Transporting goods was the income for the people in Frammersbach - and for their Lords, the earls of Rieneck. The Hussite war in the 15th century blocked the old highways - and created new routes. So Frammersbach came close to highly frequented highways. The high quality of the carters from Frammersbach ensured their success. So single carters from Frammersbach held records of 100 kilometers on one single day in 1522 - when the average for transport of goods was 30 kilometers.

Ce chemin creux d'une profondeur de 6 mètres est un de plus grands existant dans la région du Spessart. Bordé d'arbres, il prend des allures de tunnel. Ces chemins creux sont le résultat d'un trafic de plusieurs siècles. Ici le chemin de creux était une route importante, la prétendue route de Wiesen (Wiesener Strasse), et ultérieurement la route de Birkenhain (Birkenhainer Strasse). Il était utilisé par les charretiers de Frammersbach, qui ont dominé le système de transport sur les routes de Nürnberg à Anvers et de Leipzig à Frankfurt/Main (les deux plus importantes voies en Allemagne). Le trafic de marchandises était le revenu de la population de Frammersbach - et pour ses souverains, les comtes de Rieneck. Les Guerres hussites en 15ème siècle ont bloqué les anciennes routes - et ont donné naissance à de nouvelles voies. Le haut niveau de charriers de Frammersbach ont garanti son succès. En moyenne, les charretiers transportaient des marchandises sur une distance de 30 kilomètres par jour, mais quelques uns établirent un record de 100 kilomètres.