

„Die Straße“

„Geschichte und Gegenwart eines Handelsweges“

Herausgegeben von Willi Stubenvoll,
Verwaltung der Staatlichen Schlösser und Gärten Hessen,

Umschau Verlag, Frankfurt am Main 1990

ISBN 3-524-69098-X

(S. 138 bis S. 154)

Kornelia Fein, Thomas Schwerdtfeger

Vom Niedergang der Zünfte

Goldschmiede, Fuhrleute und wanderne Gesellen

„Wir Philips Ludwig, Graw zu Hanaw und Rhieneck Herr zu Müntzenbergk thun kundt und bekennen hiemitt öffentlich für Uns und Unsere Erben und Nachkommen ...“,¹ so beginnt die 1610 für die Goldschmiede der Hanauer Neustadt auf ihre Initiative erlassene erste Zunftordnung. Was ist ungewöhnlich daran in einer Zeit, die zwar als die Phase der „späten Zünfte“ (John) bezeichnet wird, in der aber die Macht dieser Handwerksorganisationen ungebrochen schien?

Die althochdeutsche Bedeutung von „Zunft“ war „sich zusammenfügen“, daraus wurde mittelhochdeutsch die „Ordnung, nach der eine Gesellschaft lebt“. Die ersten Zünfte entstanden ab dem 12. Jahrhundert. Ihre Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben wie Zunftgerichtsbarkeit und Gewerbepolizei sollte ein Kräftegleichgewicht zwischen den Handwerkern und ihren Kunden herstellen. Die Obrigkeit wachte darüber, daß die Handwerker ihr Monopol nicht ausnützten; trotzdem entwickelten sich die Zünfte mit wachsender Selbständigkeit zu wirtschaftlichen Interessengemeinschaften. Zentraler Gedanke wurde die „Sicherung der Nahrung“,² die jedem Zunftmeister Vorsorge für ein gesichertes und annähernd gleiches Einkommen durch gleiche Produktions- und Absatzbedingungen versprach. Ein Regelsystem legte die Zahl der Gesellen und Lehrlinge in einem Betrieb fest, überwachte die Rohstoff- und Verkaufspreise und gab die Menge der zu produzierenden Stücke vor.³ Die Zünfte waren in den Augen der Gesellschaft Vereinigungen von „ehrlichen“ und „ehrenhaften“ Handwerkern. Die Zunftmitglieder setzten sich damit gegen die Nichtzünftigen ab.⁴ Diese Möglichkeit zur Organisation und Kontrolle funktionierte allerdings nur im überschaubaren Rahmen, den die Stadt bot. Nur hier konnte effektiv gegen nichtzünftige Kollegen vorgegangen werden. Die Kontrollmöglichkeiten erlaubten es sogar, die Abwehr außerzünftiger Konkurrenz auf eine Bannmeile um die Stadt herum auszudehnen. Lediglich während besonders privilegierter Messen - in Frankfurt ab 1240 einer Herbst-, später auch einer Frühjahrsmesse - wurden Ausnahmen gemacht. Diese Entwicklung in der Blütezeit des Zunftwesens (1350-1500) schaltete Konkurrenz aus und schuf Monopolpreise mit einem höheren Gewinnanteil, als sie der konkurrenzbeherrschte Markt des Landhandwerks bot.

Mit wachsender wirtschaftlicher Macht stellten die organisierten Handwerksmeister ihre eigenen wirtschaftlichen Interessen in den Vordergrund der Zunftaufgaben.⁵ Die Zunft wurde, besonders nach 1500, immer mehr zum Instrument der Sicherung von Privilegien und Erwerbsinteressen, auch indem man sich gegen Zunftfremde abschottete. Aus der einmal allgemein nützlichen Handwerkervereinigung war durch rücksichtslosen Schutz der Privatinteressen von seiten der Zunftmeister eine „Schutzgemeinschaft der im Amt befindlichen Handwerksmeister“⁶ geworden. Diese Abschließung, verbunden mit technologischem Stillstand, provozierte eine Gegenbewegung, die notgedrungen von außen kommen mußte. Ihre Agenzien waren Verkehr und Handel, die Ideen und Waren transportierten. Dazu gehörte technologisches, betriebsstrukturelles Wissen genauso, wie die Möglichkeit von Preisvergleichen und die Versorgung über fremde Märkte.

Betrachten wir uns einmal die nahe Frankfurt gelegene Burg Hanau, Sitz und Namensgeberin der Grafen von Hanau. Hier siedelten nach 1200 neben Bauern auch Handwerker. Sie bildeten den Ort Hanau, der 1303 das Stadtrecht erhielt.

Ein Gewerbebezug wird eingeführt:
Hanau, die Stadt des edlen Schmucks

Hanaus Entwicklung im Spätmittelalter entspricht im handwerklichen Bereich der anderer Städte, bis Ende des 16. Jahrhunderts Flüchtlinge aus den spanischen Niederlanden, denen in Frankfurt die Gottesdienste verboten worden waren,⁷ ein neues Refugium suchten. Das bot namentlich dem zwanzigjährigen Grafen Philipp Ludwig II. zu Hanau⁸ (1596-1612) die Möglichkeit, durch Zusicherung freier Glaubensausübung die für ihre handwerklichen Fähigkeiten wie ihre „kapitalistische“ Wirtschaftsgesinnung (Brandt) bekannten Wallonen und Niederländer anzusiedeln und damit die Wirtschaft der Stadt zu beleben. Nach zähen Verhandlungen kauften die Neubürger ein größeres Gelände vor den Toren der Stadt und gründeten die „Neustadt“ als weitgehend eigenständige Siedlung. Ihren wirtschaftlichen Interessen entsprechend achteten die Neubürger auf Freistellung von den üblichen Beschränkungen der Gewerbe.⁹ Es wurde in der Kapitulation vom 1. Juni 1597 festgelegt, „Das so wol den Beysesßen/alß auch andern Burgern, Kauffleutten, Krämern unnd Handtwerckern solle frey unndt bevorstehen/allerhandt Ehrliche unnd dem gemeinen Nutzen unschädliche Handtierungen unnd Nharungen zu treiben.“¹⁰ Es wäre voreilig, daraus bereits eine „Gewerbefreiheit“ zu folgern. Für Harm-Hinrich Brandt bedeuten diese Zeilen zumindest, daß „niemand grundsätzlich an der Ausübung eines Gewerbes gehindert werden“ sollte und daß es keinen monopolartigen Anspruch auf ein Gewerbe gab, wie ihn die Zünfte andernorts beanspruchten¹¹.

Neben anderen wichtigen Handwerken brachten die Neubürger die Kunst der Edelmetallbearbeitung nach Hanau, ein Gewerbe, das bis heute in der Stadt wichtig geblieben ist.¹² Wie wir am Anfang sahen, wurde 13 Jahre später, am 8. September 1610, auf Initiative dieser Gruppe Hanauer Handwerksmeister dann doch so etwas wie eine Zunftordnung eingeführt. Lorenz Caspari stellt aber eine wichtige Abweichung gegenüber den als Vorbildern dienenden Frankfurter und Frankenthaler Ordnungen fest: Die Hanauer Ordnung läßt den Meistern völlige Freiheit, was die Anzahl der Hilfspersonen betrifft.¹³ Nachdem damit die Produktionsmenge nicht reglementiert war, ist ein Schritt aus der Zunftverfassung heraus gesetzt worden. „Es beweist dies demnach, daß die Hanauer Goldschmiede bei der Aufstellung dieser Ordnung eine vermittelnde Richtung einschlugen zwischen ihren freiheitlichen gewerblichen Anschauungen, die sie aus ihrem Vaterlande mitbrachten, und der

streng zunftmäßigen deutschen Gewerbeverfassung, die sie besonders bei ihrem Aufenthalte in Frankfurt kennen gelernt hatten."¹⁴ Hauptabnehmer für die Erzeugnisse waren, neben dem geringen Bedarf in der Residenz Hanau selbst, zum einen Bürger der Stadt Frankfurt, zum anderen die Kaufleute der dort jährlich stattfindenden Messen.¹⁵

Hanau lag an der Birkenhainer Straße nach Nürnberg und an der überaus verkehrsreichen Frankfurt-Leipziger Straße. Trotz dieser zwei Verkehrsverbindungen blieb Hanau aber wirtschaftlich zunächst im Bannkreis des Handelszentrums Frankfurt und entwickelte keinen eigenständigen Fernhandel.¹⁶ Deshalb war die regelmäßige Verkehrsverbindung der beiden Städte so wichtig: Ab etwa 1600 fuhr auf dem Main das Marktschiff, das zur Messezeit täglich verkehrte, 1617 wurde ein regelmäßiger Fuhrverkehr eingerichtet. Ebenso wichtig war eine qualitative Einstellung auf den Markt, weshalb sich die Gold- und Silberarbeiten am Edelmetallgehalt der in Frankfurt zugelassenen Legierungen orientierten, „... daß es in diesem fall damitt ahier in Hanaw gleichwie Franckfurt gehalten werden soll.“¹⁷ Das Gewerbe erlebte hier Anfang des 17. Jahrhunderts eine erste Blüteperiode, die als die Zeit der „niederländischen Gold- und Silberschmiede“ bezeichnet wurde. Die Zahl der Goldschmiede stieg von 18 im Jahre 1608 auf 24 im Jahre 1613.¹⁸ Um sich vor einem zu großen Wettbewerb zu schützen, wurde 1616 dann zu weiteren zünftigen Einschränkungen gegriffen. Drei Mittel wurden dazu angewandt, wobei Meistersöhne erleichterte Bedingungen erhielten: Verdopplung des zu zahlenden Eingangsgeldes, zweijährige Wartefrist zur Meisterprüfung und Beschränkung der Produktion durch zahlenmäßige Begrenzung der in einer Werkstatt tätigen Gesellen. Aber vor den Auswirkungen des 30jährigen Krieges schützte keine Gewerbepolitik, und um 1700 waren von dem alten Edelmetallhandwerk nur mehr Reste zu finden.¹⁹

Eine zweite Einwanderungsbewegung setzte erst über 100 Jahre nach Gründung der Neustadt ein, nachdem die Grafschaft Hanau in den Besitz Hessen-Kassels übergegangen war. Der Erlaß eines „Freiheitspatents“ im Jahr 1736 muß im Rahmen merkantilistischer Wirtschaftspolitik gesehen werden. Diese Politik zeigte Erfolg und machte Hanau zum Anziehungspunkt für französische Bijoutiers.²¹ Das Patent Wilhelms VIII. von Hessen-Kassel versicherte Personen, die sich zum Nutzen der Stadt betätigen wollten, Niederlassungsrecht und andere Vorteile. Allein zwischen 1736 und 1764 bekamen 32 Bijoutier- und Graveurbetriebe in Hanau das Niederlassungsrecht. Trotz der Vielzahl von Beschäftigten und der Produktion im großen Stil verstanden sich die Bijoutiers noch als Handwerker im traditionellen Sinne, sie legten beispielsweise Wert auf gute Beherrschung des gesamten Arbeitsspektrums durch jeden einzelnen Gesellen. Die Gesellschaftsordnung der Bijoutiers von 1764 ist gegenüber den erwähnten früheren Ordnungen recht fortschrittlich: Die Zahl der Mitarbeiter war nicht mehr beschränkt, so daß die Produktion nur noch von der Betriebsleitung abhing. Auch die Anfertigung eines Meisterstücks war nicht mehr erforderlich: stattdessen setzte ein eigener Betrieb eine lange Bewäh-



Goldschmied bei der Arbeit
Kat. Nr. C. 3.6

rungszeit von acht Jahren und ein hohes Eintrittsgeld voraus.²²

Produziert wurden überwiegend Stücke nach Pariser Vorlagen. Durch einen geringeren Edelmetallgehalt sparte man Herstellungskosten, weil man sie als „Pariser Arbeiten“ verkaufen konnte, indem die Handwerker gleichzeitig den „Pariser Stempel“ imitierten. Darum läßt sich heute leider oft nicht mehr feststellen, welche Waren aus Hanau stammen.²³

Hanaus zweite Blüteperiode, „die Zeit der französischen Gold- und Galanteriearbeiter“ (Caspari), erlebten die Bijoutiers von der Mitte des Jahrhunderts bis zur Französischen Revolution. Über die Messen in Frankfurt, Leipzig und Braunschweig waren sogar das westeuropäische Ausland, Polen und Rußland Abnehmer.²⁴

Die Zunahme des Fernhandels ist auf steigende Verlässlichkeit der Verkehrsverbindungen zurückzuführen, die mit dem Ausbau des Chausseenetzes einherging. Die Technik der Chausseierung, die Befestigung der „Wege“ mit Gesteinsbruch, wurde im 18. Jahrhundert aus Frankreich übernommen. Dabei standen die Handelsstraßen als „die nützlichste und vornehmste unter allen Weegen“²⁵ im Mittelpunkt des Interesses. Für den Oberamtmann Christian Friedrich von Lüder galt: „Je besser die Bahn ist, desto weniger Unkosten fallen auf die Ladungen, desto geschwinder gehen alle Geschäfte fort.“²⁶ Erst vor dem Hintergrund, daß zu seiner Zeit die meisten deutschen Landstraßen den größten Teil des Jahres unbrauchbar waren, wird die über weite Strecken erlangte Qualität der Verbindung Frankfurt-Leipzig deutlich: „Bey Fulda sind sie zwar am schönsten ... allein man befähret auch die Chaussee von Saalmünster durch den heißischen Ort Schlichtern sieben Stundten lang, und die von Mannsbach²⁷ auf Eisenach acht Stundten lang mit Lust.“²⁸

Die Blütezeit dauerte nicht lange, denn nicht erst die napoleonische Besetzung (1806) stellte eine wirtschaftliche Krise dar. Bereits vorher hatte die Teilung Polens und die Besetzung des Rheinlands besonders die Bijouterie betroffen, was zeigte, daß Luxusindustrie besonders krisenanfällig ist. Nach 1789 errichtete Frankreich an der Rheingrenze Zollschranken, die den Export erschwerten, und überschwemmte gleichzeitig mit seinen Waren die Frankfurter Messe. Der wichtige Inlandsmarkt ging verloren, weil Geistlichkeit und Adel aufgrund der mit dem Kriege einhergehenden finanziellen Verluste den Einkauf von Luxusartikeln stark einschränkten.²⁹ Der Niedergang stellte sich aber als nur vorübergehend heraus. 1817 gab es in Hanau 14 Bijouterie- und Silberfabrikanten mit insgesamt 200 Gesellen, Lehrlingen und Arbeitern. 1840 zählte man in 43 Betrieben schon 600 Beschäftigte.³⁰

In dem anhaltenden Aufschwung entstanden in Hanau vorwiegend kleine und mittlere Betriebe, die Wert auf individuelle handwerkliche Arbeit legten; entsprechend hoch lag die Entlohnung. Die Beschäftigungszahlen in dieser Luxusproduktion reagierten allerdings empfindlich auf wirtschaftliche Wechsellagen, wie sie etwa in den Jahren 1847-50 auftraten.³¹ Man stellte jetzt vermehrt kleinere Artikel her wie Ohr- und Fingerringe oder Broschen. Viele Bijouteriewaren wurden auf den großen Messen von Frankfurt und Leipzig abgesetzt. Besonders Griechen und Armenier waren wichtige Käufer auf der Leipziger Messe,³² was die zentrale Bedeutung dieses Ortes für den Süd-Ost-Handel in Anbindung über die Frankfurter Messe an das westliche Handelsnetz zeigt.

Die Nähe zum Messeplatz Frankfurt erlaubte überhaupt erst die Vermarktung der Hanauer Bijouteriewaren, die in einem Mischprozeß von handwerklicher Fertigung und arbeitsteiliger Organisation hergestellt wurden. Daß hier die Zunftverfassung aufgebrochen wurde,

verdankten die Hanauer dem Vorbild, das die Heimat der Glaubensflüchtlinge bot. Der Widerspruch zwischen einer engen, auf den lokalen Markt ausgerichteten Zunftverfassung und einer Produktion für den Handel wurde durch die Wirtschaftsethik der Zuwanderer und das wachsende Interesse der Herrscher an einer merkantilistisch orientierten Wirtschaftsordnung gelockert.

Welche Rolle dabei schon im zeitgenössischen Denken des 18. Jahrhunderts der Ausbau von Fernstraßen spielte, wurde gezeigt. Daß diese Verkehrsverbindungen nicht nur dem Absatz dienten, sondern auch Konkurrenz ins Land hereinholten, daß sie nicht nur für Blüte, sondern auch für Niedergang sorgten, zeigt das folgende Beispiel.

Ein Gewerbebezweig verschwindet:
Die Tuchmacherei in Fulda

Die Stadt Fulda, entstanden nahe dem Kloster aus dem 8. Jahrhundert, war in der uns interessierenden Spätphase der Zünfte Residenzstadt³³ unter fürstbäblicher Herrschaft. Die zentrale Aufsicht und Lenkung aller politischen und wirtschaftlichen Angelegenheiten bestimmte maßgeblich die Entwicklung des Fuldaer Handwerks. Auch die Zünfte - bereits um das Jahr 1400 waren in Fulda fast alle Handwerker zünftig organisiert³⁴ - unterstanden der Überwachung des Fürststabes und des von ihm eingesetzten Schultheißen. Diese Aufsicht sollte verhindern, daß sich die Zünfte einseitig ihren wirtschaftlichen Interessen widmeten und damit der Allgemeinheit Schaden zufügten.

Die Leinenweber waren im 16. Jahrhundert die zahlenmäßig wichtigste Gruppe und bildeten zusammen mit den Wollwebern das wirtschaftliche Rückgrat des Fürstentums. Die Landwirtschaft im Gebiet der Rhön war nicht recht ertragreich. Das rauhe Klima, die Dreifelderwirtschaft und der zersplitterte Grundbesitz begünstigten die Viehhaltung. Im Zusammenhang der Tucherzeugung spielte die Schafhaltung eine große Rolle. Auf den besseren Böden der Vorderrhön wurde dagegen viel Flachs gezogen, Rohstoff der Leinenherstellung.³⁵ Spezialität der Gegend war deshalb die „Beyderwand“³⁶, die Kombination von zugfestem Leinengarn für die Kette mit kurzhaarigem Wollschuß schuf nicht nur ein sehr haltbares Tuch, sondern war auch fertigungstechnisch gut zu beherrschen.

Die Stoffproduktion war in erster Linie eine Beschäftigung der Landbevölkerung für die Zeit, in der die Landwirtschaft ruhte.³⁷ Bis das fertige Produkt vorlag, waren so viele Arbeitsgänge nötig, daß die Struktur der Fertigung bereits im 16. Jahrhundert verlagsähnliche Züge zeigte. Für Josef Hohmann waren Wollweber „weniger Handwerker, als vielmehr Unternehmer, die mit Hilfe des Kapitals einen industriellen Betrieb unterhielten.“³⁸ Trotzdem wurde gegen jede Lockerung der Zunftordnung Widerstand geleistet.³⁹ Die lang umstrittene Beschäftigung weiblicher Arbeiter besonders für das Kämmen, Spinnen und Weben der Wolle wurde erst 1764 durch ein Ordnungspatent legalisiert.⁴⁰



Das Frankfurter Leinwandhaus. Hier wurde jedes Leintuch überprüft und zum Verkauf angeboten.
Lithographie von Lange
Kat. Nr. B. 2.1

Die Handwerker waren allerdings oft kaum imstande, innerhalb des engen, zünftigen Rah-

mens ihr Auskommen zu finden. Deshalb übertraten sie immer wieder das Reglement. 1625 erhoben Gemeinde und Bürgerschaft der Stadt Fulda Beschwerde gegen die Leinen- und Wollweber. Wider ihre Privilegien handelten diese mit Branntwein, Sensen, Sicheln, Wachs und Unschlitt, auch mit Seife, Essig und Gewürzen. Zu dieser Zeit wurden oft noch Waren gegen Waren getauscht, das Geld hatte seine volle Bedeutung als Wertmaßstab noch nicht erreicht: „Auf der Frankfurter Messe tauschte man Tuche gegen Spezereiwaren ein.“⁴¹ Auf diese Weise mußten die Handwerker, die überregionale Messen wie in Frankfurt, Würzburg und Leipzig besuchten, notgedrungen auch Handel treiben.

Unsicherheiten der Transportwege und mangelnde Transportkapazitäten machten den Fernhandel nur für wertvolle Waren einträglich.⁴² Deshalb achtete die Zunft auf hohe Qualität, die den guten Ruf der Fuldaer Webwaren festigten. Zur Kontrolle gehörte die Zeichnung durch den herstellenden Meister mit anschließender Überprüfung durch „Siegler“, die die Qualität des Tuches bewerteten.⁴³

Nach dem Ende des Dreißigjährigen Krieges war, so wie überall, auch in Fulda das Wirtschaftsleben zerschlagen. Die notwendige Lieferung von Rohstoffen aus dem Umland fehlte, die Transportwege waren zerstört. Erst Mitte des 18. Jahrhunderts konnte ein Aufschwung beobachtet werden, unterstützt durch die Wirtschaftspolitik der regierenden Fürstbischöfe. Besonders die Bemühungen Heinrichs VIII. von Bibra (1759-1788) um den Chausseebau sind in diesem Zusammenhang wichtig, denn dadurch konnte der Anschluß Fuldas an die großen Verkehrsverbindungen verbessert werden.

1765 ließ der Fürstbischof⁴⁴ sogar eine Wollfabrik errichten. Adalbert Schüler meinte später, sie habe den „Zweck, als Arbeitshaus für Beschäftigungslose und als Zuchthaus für Bettler zu dienen“ gehabt. Gegen diese unbequeme Konkurrenz wehrte sich das zünftige Handwerk, allerdings erfolglos. Später konnte diese fürstelige Wollmanufaktur, die bald nach dem Tod ihres Begründers zum Zuschußgeschäft wurde, nur noch auf Staatskosten fortbestehen. Die Kosten wurden höher, die Bilanzen immer schlechter - „Dem Ganzen fehlte die kaufmännische Leitung.“⁴⁵

Im Zeitalter des Absolutismus und Merkantilismus, der Zeit zwischen dem Ende des Dreißigjährigen Kriegs und dem Beginn des 19. Jahrhunderts, entwickelten sich in Europa neue Schwerpunktgebiete für die Herstellung von Webwaren. Im Einzugsbereich der Handelszentren Frankfurt und Leipzig waren das vor allem die Niederlande, beziehungsweise Böhmen und Schlesien, Dazu kamen Fortschritte in der Webtechnik und die Differenzierung der Produktion, die einen erhöhten Kapitaleinsatz erforderten. Immer mehr hing die Konkurrenzfähigkeit der Webereien von ihrer Fortentwicklung zu Manufaktur und Fabrikproduktion ab. Das war natürlich ein Problem für die Zünfte. Sie waren in ihrer späten Phase, die in diese Zeit fällt, „Interessenvertretung einer exklusiven Gesellschaftsgruppe“ (John) geworden. Nun sprengten Manufaktur und Verlagswesen endgültig die Grenzen der in sich geschlossenen Stadtwirtschaft und damit die Organisationsbasis der Zünfte. Im freien ökonomischen Spiel der Kräfte hatten sie keine Überlebenschance. Das Ergebnis für Fulda war ein besonders starker Rückgang der handwerklichen Textilbetriebe, ganz im Gegensatz etwa zu Basel, Schlesien oder Sachsen, wo sich „Schwerpunkte von Textilfabrikation“ herausbildeten.⁴⁶ Hier wird der Beginn einer regionalen Arbeitsteilung deutlich, die stärker als bisher zur Herausbildung regionaler oder örtlicher Gewerbeschwerpunkte führte. Statt den Handwerkern oblag es nun einer immer wichtiger werdenden Schicht von Kaufleuten, die Ein- und Ausfuhr von Roh- und Fertigprodukten zu übernehmen. Ermög-

licht wurde dieses Manövrieren durch Ausbau und wachsende Sicherheit der Chausseen. Der Fürstabt Heinrich von Bibra beschleunigte durch seine Verkehrspolitik also letztlich ungewollt den zwangsläufigen Niedergang der fuldischen Tuchmacherei.

Einen Einschnitt in diese Entwicklung zur Fertigungsrationalisierung gab die Napoleonische Zeit; der Durchzug der verschiedenen Heere war die nachteilige Folge von Fuldas Lage an der wichtigen Ost-West-Verbindung. Das Ende der politischen Selbständigkeit Fuldas 1802 ging mit dem Verlust des fürstlichen Kapitals einher. Diese Entwicklung legte das wirtschaftliche Geschehen wieder in die Hände des zerfallenden alten, zünftigen Handwerks und des vornehmlich regionalen Handels. Die Aufhebung der Kontinentalsperre und die Neugliederung der politischen Territorien änderten nichts mehr an der sinkenden Nachfrage nach Leinwand und Garn, den wichtigsten Erzeugnissen der Fuldaer Handwerker. Im Gegenteil: Gerade aus England kam mit den maschinengefertigten Textilien eine wichtige Konkurrenz aufs Festland. Folge war die zunehmende Verarmung der Bevölkerung im 19. Jahrhundert. Neue Absatzmärkte konnten nicht erschlossen werden, es kam zur Überproduktion. Zwar exportierten die Leinen- und Wollweber trotz der Konkurrenz sächsischer und französischer Tuche weiterhin nach Frankfurt und Holland, aber nur einfache Qualitäten, mit denen nicht viel zu verdienen war. Hochwertige Leinentücher und Damast wurden dagegen in geringen Mengen eingeführt. Ebenso mußte Baumwollgarn importiert werden, das in Fulda etwa in der industriemäßig produzierenden Englischen Baumwoll-Spinnerei des Peter Arnd verarbeitet wurde.⁴⁷

Bei Vorerhebungen über die Frage eines Eisenbahnanschlusses wurden im Jahre 1837 die für Fulda jährlich anfallenden Handelsgüter genau erhoben. An Rohstoffen wurde Wolle, vor allem aus Kassel, dem übrigen Niederhessen und aus Sachsen, zusammen etwa 1750 Zentner und aus Braunschweig etwa 3000 Zentner Flachsgarn eingeführt, die Ausfuhr bearbeiteter Reinwolle machte insgesamt 3050 Zentner aus. An Fertigprodukten wurden jährlich rund 980 Zentner Baumwollwaren nach Frankfurt und 4050 Zentner Leinen nach Holland versandt.⁴⁸ Trotz dieser frühen Diskussion, in der sich der Fuldaer Stadtrat am Eisenbahnkreuz Ost-West und Nord-Süd wähnte, wurde aus den Plänen zunächst nichts. Die kurhessische Regierung favorisierte statt dessen die Anbindung Kassels an das Eisenbahnnetz mit einer Nord-Süd-Verbindung über Gießen nach Frankfurt und einer West-Ost-Strecke über Bebra nach Berlin.

Als der Anschluß Fuldas an das Eisenbahnnetz 1866 doch noch kam, begünstigte er örtliche Industrien; der Niedergang der einmal so wichtigen Tuchweberei war aber bereits unaufhaltbar. Vor allem entstanden nun neue Produktionszweige, die noch heute das wirtschaftliche Leben Fuldas bestimmen; eine einzige Baumwoll-Weberei schaffte den Sprung zur Fabrik.⁴⁹ Im Prozeß der regionalen Arbeitsteilung konnte die Fuldaer Weberei den Anschluß an die internationalen Zentren der Textilindustrie nicht halten, und mit dem Ausbau des Verkehrswesens blieb nicht einmal ein regionaler Markt.

Nachdem deutlich wurde, daß eine Straße Einfluß hat auf Glück und Unglück wirtschaftlicher Entwicklung, kommen wir zu den Fuhrleuten,⁵⁰ bei denen das in besonderer Weise der Fall ist. Sie sind nicht nur von der Straße abhängig, sondern sie leben und arbeiten auf ihr - sie ist ihr Zuhause.

Ein Beruf der Straße: Der Fuhrmann
im Wandel der Verkehrstechnik

Am Ursprung des Fuhrwesens liegt die ungleiche Verteilung von Rohstoffen. Zu den wichtigsten Gütern, die vom Fuhrmann transportiert wurden, gehörte das Salz.⁵¹ Dieser Transport funktionierte schon verlässlich auf dem Rücken von Lasttieren und in unwegsamem Gelände. Aus diesen urwüchsigen Anfängen entwickelte sich der Beruf des „Fuhrmanns“ heraus, dessen Aufgabe es war, für andere Waren zu transportieren. Im 13. Jahrhundert muß man bereits, so meint Wilhelm Treue, zwischen dem städtischen und dem weit über die Umgebung hinaus reisenden Fuhrmann unterscheiden, denn der zweite war ganz anderen Problemen ausgesetzt. Als Fernfuhrmann mußte er den Wert einer Vielzahl fremder Währungen wissen und Falschmünzen oder ungültige Zahlungsmittel erkennen. Der Weg konnte aufgeweicht oder ausgetrocknet, eine Furt unpassierbar sein, oder eine Räuberbande lauerte dem Frachtwagen auf. Solche Zwischenfälle konnten die Ladung oder sogar das eigene Leben kosten. Geriet er in einen Krieg, so wurde er möglicherweise mit Pferd und Wagen gefangen genommen, um fortan den kriegswichtigen Nachschub herbeizutransportieren.⁵²

Weil die Arbeit des Fuhrmanns mit hohen Anforderungen verbunden war, erfüllte sie ihn mit Stolz. Die „Fuhrmannsleidenschaft“ war in ihrer Intensität der der Seeleute vergleichbar⁵³, noch heute wird der Beruf des Fuhrmanns vielfach von Außenstehenden romantisiert. „Fuhrleute, ein Schlag Menschen, die sehr hoch in meiner Achtung stehen!“, meinte Joseph Victor Scheffel, „Prächtiges Leben, so auf der Heerstraße landauf und landab fahren, einen Strauß am Nute und bei den Kellnerinnen wohlgelitten“⁵⁴.

Ähnlich wie die Handwerker, unterstanden die Fuhrleute speziellen Berufsordnungen mit einer ebenso strengen Berufs- und Ehrauffassung. So war Trunkenheit, wegen der Verantwortung für die Fracht im Verkehr, verpönt⁵⁵. Fast wichtiger als sich selbst nahm der Fuhrmann seine Pferde. Sie mußten versorgt, das heißt gebürstet, gefüttert und getränkt sein, ehe er an sein eigenes Wohl denken konnte.⁵⁶ Ältere Fuhrleute redeten einander mit „Du“ an und unterstützten sich in Notfällen gegenseitig. Ihre Berufsordnung war selbstgegeben und ihre Gemeinschaft hatte eher den Charakter einer „großen Familie“. In vielen Fällen waren sie sogar tatsächlich miteinander verwandt, denn ihre Herkunft konzentrierte sich auf wenige Orte. Deswegen waren die hessischen Fuhrleute als „Eschweger“ oder „Fuldauer“ bekannt, letztere stammten vor allem aus Weidenhausen. Zwischen Frankfurt und Leipzig fuhren auch viele „Brökelsche“ Fuhrmänner. Ebenso war Frammersbach im Spessart als Dorf der Frachtleute bekannt, von dort stammten im 16. Jahrhundert über 100 dieser Männer.⁵⁷

Kam ein junger Fuhrmann das erste Mal nach Frankfurt oder Leipzig, so wurde er von den älteren Kollegen „gehänselt“.⁵⁸ Das Hänseln ist als ernsthafte Aufnahmezeremonie in die relativ geschlossene Berufsgruppe der Fuhrleute zu werten. Die Äußerlichkeiten dieser Bräuche wechselten - ob die Fuhrleute in Frankfurt mit einer bespannten Schleife⁵⁹ durch die Roßschwemme gezogen wurden, oder in Leipzig durch ein Wagenrad kriechen mußten⁶⁰ - stehen aber hinter der Idee dieser Handlungen zurück. Denn wichtige Verhaltensmaßregeln im Zusammenhang mit der Aufnahme in die Gemeinschaft wurden den Aspiranten oft regelrecht „eingebleut“. Das ging von Sicherheitsfragen, dem Umgang mit den Pferden über die Sauberkeit des Fuhrmanns selbst bis hin zu Regeln für die Begegnungen mit anderen Fuhrleuten unterwegs oder im Nachtquartier.⁶¹

Zwar gab es berufsständische Übereinkünfte, nirgendwo in der Literatur findet man aber einen Hinweis auf zunftähnliche Monopolisierungstendenzen im Frachtfuhrgewerbe.⁶² Zwei Aspekte spielen in die Frage der fehlenden Fuhrmannszünfte hinein: Zum einen ist

die Ursache in der mangelnden Kontrollmöglichkeit zu sehen. Die Verkehrsdichte war dafür schon viel zu groß. Eine Monopolisierung des Frachtverkehrs in einer Zunft ist höchstens bezogen auf das Frachtaufkommen eines Ortes denkbar und hat ja wohl auch in der vertraglichen Bindung von bestimmten Fuhrleuten an bestimmte Händler existiert. Daß daraus kein Zunftmonopol entstehen konnte, hat seinen Grund in der Struktur des Fuhrmannswesens: Es entsprach eher einer Gesellenverbindung als einer Zunft. Denn Zünfte waren Meisterverbindungen, nur die Meister trafen als Vollgenossen Entscheidungen. Die „Sicherung der Nahrung“ war auf den Meisterhaushalt zugeschnitten und berücksichtigte die Interessen der Gesellen nicht. Deshalb schlossen sich diese ja zu Bruderschaften zusammen. Das Zunftwesen in seiner hierarchischen Strukturierung konnte einzelnen oder ganzen Gruppen den Zugang sperren, während sich solche Ausschlüsse in der unpolaren Gemeinschaft der Fuhrleute nicht durchsetzen konnten.

Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs seit Mitte des 19. Jahrhunderts, die Bahnverbindung Frankfurt-Fulda wurde 1866 fertiggestellt, änderte dieses Bild oder ließ es vollends Fiktion werden. Die meisten Fuhrmänner fanden Arbeit im Nahverkehr, im Transport vom Hersteller zum Bahnhof und vom Bahnhof zum Kunden. Dieser Zwischentransport schuf im Kurzstreckenbereich immer mehr Arbeit für ihn, bis der Lastkraftwagen auch diese letzte Möglichkeit zunichte machte. Mit der Renaissance des Straßengüterverkehrs wurde die „Romantik der weiten Fahrt“ (Treue) mit dem Fernfahrer verknüpft: „Alte, halbvergessene Romantik des Fernfuhrmannes kehrte in den Beruf zurück - freilich in der Form des 20. Jahrhunderts, indem an die Stelle der Remise die Garage, an die des Stalles die Reparaturwerkstatt und die Hebebühne, an die des Pferdeputzens und -fütterns die Wagenpflege und das Tanken traten.“ ⁶³

Es gab noch eine zweite wichtige Gruppe, die zeitweise auf der Straße lebte - das waren die Handwerksgehlen. Das Wandern war Teil ihrer Ausbildung und galt lange Zeit als unverzichtbar für einen Handwerker.

Handwerker auf der Straße: Das Gesellenwandern
als Übergang zwischen Lehrzeit und Beruf

Als sich Joseph Langenbrunner auf den Weg machte, war er 22 Jahre alt. Der Sattlergeselle ließ seinen Geburtsort Bischofsheim in der Rhön an diesem 26. Februar 1825 nicht aus freien Stücken hinter sich. Sein Meister hatte ihm das Wanderbuch in die Hand gegeben. Langenbrunner sollte seine Wanderjahre machen. Drei Jahre lang mußte er in der Fremde im Handwerk arbeiten. Denn ohne diese Weiterbildung in der Fremde hätte ihn kein Zunftmeister beschäftigt. So sah die Realität noch vor gut 150 Jahren im Königreich Bayern aus, zu dem Bischofsheim gehörte, während in Preußen seit 1810 praktisch der Zunftzwang aufgehoben war. ⁶⁴

Trotz fehlender Verpflichtung gibt es auch heute noch wandernde Gesellen und man sieht ihre auffällige Kluft gar nicht so selten. Wir sprachen mit zwei wandernden Gesellen, Michael (19) und Harald (20). ⁶⁵ Den beiden Zimmerleuten war nach ihrer Gesellenprüfung und einer sechswöchigen Probezeit von ihrer Bruderschaft das Wanderbuch ausgestellt worden. Die Wanderordnung schreibt vor, daß sie während ihrer drei Jahre und einen Tag dauernden Wanderzeit mindestens bei sieben verschiedenen Handwerksbetrieben je sechs Wochen beschäftigt sein müssen. Festgelegt ist darüber hinaus, daß sie sich nicht länger als sechs Monate an einem Ort aufhalten und ihrem Heimatort nur bis auf 50 km nähern dürfen. Ihre Ziele legen die wandernden Gesellen selbst fest. Anhand einer Aufstel-

lung sämtlicher Altgesellen ihrer Zunft finden sie in den größeren deutschen Städten, aber auch im europäischen Ausland und in den USA Anlaufpunkte und billige Unterkünfte, eventuell auch eine Arbeitsmöglichkeit. Auch wenn sie öffentliche Verkehrsmittel nur im Notfall benutzen sollen, in die USA dürfen sie fliegen; normalerweise aber wandern sie oder reisen per Autostop. Michael und Harald hatten keine Schwierigkeiten, ihre Reise zu finanzieren. Mit ihren Wandersprüchen bekamen sie in den meisten Bäckereien und Metzgereien eine Wegzehrung. Sie berichteten sogar von Wandernden, die in Hamburger-Restaurants nachfragten und versorgt wurden.

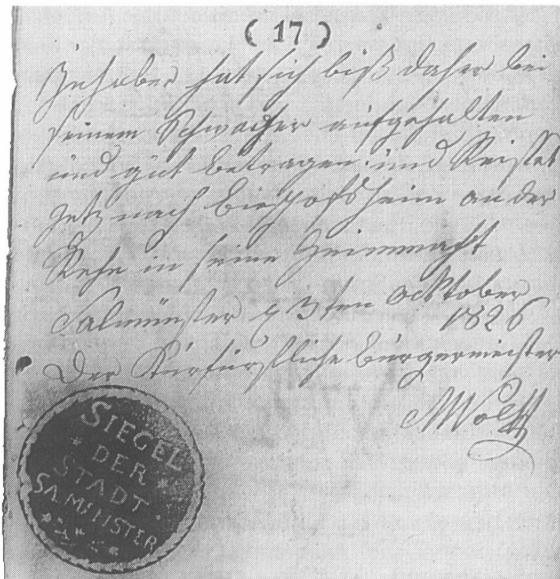
Einmal in der Woche ist Stammtisch in der Herberge der „Rechtschaffenden Fremden“. Die „Herberge“ ist eine von Italienern geführte Gaststätte im Frankfurter Stadtteil Griesheim. Dort treffen wir auch den Ansprechpartner der Gesellenbruderschaft für Frankfurt, den „Altgesellen“. Bald wendet sich unser Gespräch zu Sinn und Zweck dieses Wanderns. Der sofort genannte Grund ist das Weiterlernen im Beruf, das Wandern als eine Art zweite Lehrzeit. Heute noch kann der Zimmermann aus Norddeutschland im süddeutschen Raum und in der Schweiz andere Arbeitsmethoden kennenlernen. Auch versuchen sie nach Möglichkeiten, Handwerkermessen zu besuchen, wo sie neben Firmenkontakten die oft gleichzeitig stattfindenden Gesellentreffen besuchen.

Allmählich wird im Gespräch deutlich, daß es neben der berufstechnischen eine zweite interessante Ebene gibt. Kleine Anspielungen wecken unsere Aufmerksamkeit. Die neuen Betreiber der Wirtschaft seien nicht so schnell wie die alten, heißt es - da habe das Bier praktisch schon auf dem Tisch gestanden, wenn man gerade hereinkam. Dem Junggesell am Tisch, der gerade auf seine Wanderschaft vorbereitet wird, prophezeien die anderen: „Wenn du die Stadt verläßt, wirst du nicht wissen, wie Vater und Mutter heißen.“ Soll der Rausch den Trennungsschmerz lindern, einem Überdenken der Reisepläne vorbauen? Immerhin darf er sich der Heimat für drei Jahre nicht nähern. Unterwegs, wenn die soziale Kontrolle auf ein Minimum schrumpft, passiert das, was zu Hause nie geschieht. „Wo passiert das sonst schon, daß ein Bierfaß durchs Fenster fliegt, oder ein Polizist plötzlich auf der Ampel sitzt. Das kann man sich zu Hause doch gar nicht erlauben.“ Der Altgesell erzählt von der Wanderzeit, seiner Wanderzeit. und schildert die prägende Kraft dieses Erlebnisses. Ihm selbst ist bewußt, daß das Wandern nur ein Abschnitt ist, daß diese Zeit so lange dauert, wie sie dauert, aber daß sie irgendwann zu Ende ist. „Hinterher ist alles so eng“, sagt er, du kommst nach Hause zurück und die Straße ist so schmal, die Häuser so klein, alles ist zu eng für dich.“ Da spielt auch der Gedanke hinein, daß man selbst sich in dieser Zeit verändert hat, während daheim alles so geblieben ist, wie es „schon immer“, wie es vorher war. Trotzdem ist dadurch ein Leben in der kleinen, engen Welt zuhause nicht unattraktiv. Der Altgesell selbst ist verheiratet, obwohl er auch heute noch „in fünf Minuten reisefertig wäre“, wie er sagt. Man selbst ist verändert, soll das wohl heißen, aber man bleibt sich doch gleich. Ist man dann vielleicht doch kein anderer Mensch?

Diese Erfahrungen lassen das Wandern als ein Ritual erscheinen, als ein Übergangsritual vom Lehrling zum Gesellen. Mit dem US-amerikanischen Ethnologen Victor Turner, der die „rites de passages“ Arnold van Genneps zu einer universellen Kategorie erweitert hat, lassen sich die Wanderjahre als Schwellenphase verstehen. Der „Passierende“ durchschreitet einen „kulturellen Bereich, der wenig oder keine Merkmale des vergangenen oder künftigen Zustands aufweist.“⁶⁶ Genau das wurde in den Gesprächen deutlich, wenn erzählt wird, was in der Fremde anders als zuhause möglich ist; wenn man statt sein Brot zu kaufen, darum bittet und warten muß, bis einen an der Straße jemand mitnimmt. Diese Erlebnisse lassen sich für frühere Zeiten als noch viel eindrucksvoller annehmen. Zu Zeiten, als

nur wenige reisen konnten, kam diese Möglichkeit für die Gesellen einem Privileg gleich.⁶⁷ Das „Durchschreiten“ des kulturellen Bereichs bei Turner bezieht ohne weiteres dieses räumliche Durchschreiten mit ein, das unsere wandernden Handwerksgesellen so sehr von den Menschen heraushob, die an einen Ort gebunden waren. Daß solche weitgereisten Gesellen in kleinen Orten eine Sensation waren, dürfte unbestritten sein.⁶⁸

Als Joseph Langenbrunner Anfang April 1826 nach Salmünster kam, stand sein 24. Geburtstag kurz bevor. Sein Wanderbuch weist aus, daß er sich hier bei seinem Schwager aufgehalten habe.⁶⁹ Joseph Langenbrunner bricht seine Wanderung vorzeitig ab. Ob er hier seine Frau kennenlernt oder was sonst der Grund ist, wissen wir nicht. Arbeit als Sattlergeselle im zunftgemäßen Rahmen ist ihm nun nicht mehr erlaubt. Ob er einer der vielen „Störer“ oder „Stümper“⁷⁰ wird, über die die Zünfte klagen, ist ungewiß. Aber als weitgereistem Mann, der immerhin nach Österreich und Schlesien gekommen war, wurde ihm im kargen Kinzigtal, dem „Land der armen Hansen“ (Alfred Kühnert), auch ohne herkömmliche Berufsbildung genügend Anerkennung zuteil. Die schwindende Kraft der Zünfte erreichte ihn nicht mehr.



Die letzte Eintragung im Wanderbuch von Joseph Langenbrunner, „Salmünster d. 3ten Oktober 1826“
Kat. Nr. E. 2.14

Anmerkungen

1 Goldt- und Silberschmid-Ordnung 1610, zit. nach Lorenz Caspari, Die Entwicklung des Hanauer Edelmetallgewerbes von seiner Entstehung im Jahre 1597 bis zum Jahre 1873, Elberfeld 1916, S.142.

2 „Nahrung bedeutete Auskommen und Arbeit in ständischer Stufung, Sicherung der Subsistenz auf ehrliche Weise.“ Herbst des alten Handwerks, Quellen zur Sozialgeschichte des 18. Jahrhunderts, Hg.: Michael Stürmer, München 1979, S.107.

3 Peter John, Handwerk im Spannungsfeld zwischen Zunftordnung und Gewerbefreiheit, Entwicklung und Politik der Selbstverwaltungsorganisationen des deutschen Handwerks bis 1933, Köln 1987 (=WSI-Studien zur Wirtschafts- und Sozialforschung. 62), S.67 u. 161ff.

4 Vgl. dazu den Aufsatz von Gunnar Petrich in dieser Veröffentlichung.

5 Ebd. S.162 u. 165.

6 Ebd. S.166. John stellt die 3phasige „Entwicklung der allgemeinen Durchsetzung der Privilegien, Aufgaben und Politikschwerpunkte“ in einer übersichtlichen Tabelle auf den Seiten 126-131 dar.

7 Heinrich Bott, Beiträge zur Gründungsgeschichte der Neustadt Hanau, Hanauische Geschichtsblätter, Hanau, 18 (1962), S.55-182, S. 67.

8 Welche Rolle sein Vormund Graf Johann der Ältere von Nassau bei diesem Werk spielte, wurde von Karl Wolf herausgearbeitet, vgl. Bott, S. 55 f.

9 Bott, S.74ff. Die Verhandlungen zogen sich vom 28. August 1596 bis zum 1. Juni 1597 hin. Heinrich Bott sieht ein massives geschäftliches Interesse hinter der vordergründig religiös motivierten Übersiedlung nach Hanau. Die Verhandlungen wurden von weitgehenden Zugeständnissen an die Zuwanderer geprägt, die auf einem Mißverständnis beruhten: Der Graf glaubte, er verhandle mit der gesamten Gemeinde, während die Verhandlungspartner darauf beharrten, nur für sich selbst bzw. eine kleinere Gruppe zu sprechen. In Bockenheim, das zwar auf Frankfurter Gebiet lag, aber nicht zur Stadt gehörte, bestand weiterhin die auch genutzte Möglichkeit, französische Gottesdienste abzuhalten. 1596 wollte die um Philipp Ludwig II. agierende Gruppe den Rest der französischen Gemeinde zur Umsiedlung zwingen, indem sie ihren Prediger zum Umzug zu verpflichten suchte (Bott, S.133 ff.).

10 Zit. nach Brandt, S.17.

11 Brandt, S.17. Richard Frei geht davon aus, daß zumindest in den ersten Jahren „Gewerbefreiheit“ bestand (R. Frei, Die Niederländische Einwanderung in Hanau, Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte der im 16. und 17. Jahrhundert nach Deutschland eingewanderten Niederländer, Hanau 1927, S.10.). Mit sinkendem Anteil der Niederländer am Hanauer Handwerk zog auch hier ein zünftiger Geist ein (ebd. S.11).

12 Zur Bedeutung der Edelmetallverarbeitung vgl. Frei, S. 50 f. Drei Goldschmiede unterzeichneten die Kapitulation, d.h. den Vertrag über die Ansiedlung vom 1.6.1597.

13 Caspari, S. 58 f.

14 Ebd. S.60.

15 Frei, S. 55 u. 60. Die Rohmaterialien Gold, Silber und Juwelen wurden umgekehrt in den Niederlanden (Antwerpen) gehandelt und kamen von dort über Frankfurt nach Hanau (Frei 1927, S. 56 f.).

Zur Entwicklung Frankfurts von der Erzeuger- zur Händlermesse schreibt Franz Lerner: „Die Erzeugnisse der Handwerker wurden nun durch Großhändler auf die Messen gebracht, die im Laufe des 15. Jahrhunderts immer mehr zu reinen Zusammenkünften der Kaufleute wurden.“ (Die Reichsstadt Frankfurt und ihre Messen im Verhältnis zu Ost- und Südosteuropa im Zeitraum von 1480 bis 1630, in: Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450-1650, Hg. Ingomar Bog, Wien 1971, S.148 f.)

16 Brandt, S.8 u. 21. Das war einer der Gründe der Ansiedlung gewesen. Bott: „... sie suchten einen Platz, an dem sie ohne besondere Belastung ihre Waren, vor allem die Textilien, erzeugen und umschlagen konnten, glaubten dabei aber doch die Vorteile des Handelsplatzes Frankfurt weiter nutzen zu können." (S.105)

17 Golt- und Silberschmiffsordnungs Anhangk vom 14.Oktober 1616, zit. nach Caspari, S.148. Vgl. zu diesem Bereich Frei, S.14, Brandt, S.21 u. Caspari, S. 64f.

18 Caspari, S.47; Ernst Zimmermann, Hanau Stadt und Land, Hanau 1903, zit. nach Caspari, S. 51.

19 Caspari, S.63 f. u. 76; Brandt, S.21.

20 Die Rohstoffe wurden aus „fremden Ländern" bezogen, die Waren gingen wieder ins Ausland. Die Arbeit allein, die in den Stücken steckte, hatte oft mehr Geldwert als der Materialwert ausmachte. „... durch den Verkauf ihrer Gegenstände ströme aber viel Geld in die Stadt, wodurch der Reichtum derselben stark vermehrt werde: das Geld verzehrten sie in Hanau, käme also nur den Einheimischen zugute." (Caspari 1916, S.101 u. 103)

21 Die Bijoutiers oder „Galanteriearbeiter" brachten diesen Goldschmiedezweig von Frankreich mit. Dieser Bereich umfaßte vor allem künstlerisch gefertigte goldene Dosen, Tabatieren und modischen Schmuck sowie Souvenirs (Caspari, S. 98).

22 Caspari, S.103 f., 108 u. 112; Brandt, S.36 f.

23 Caspari, S.103 ff. u. Brandt, S.36.

24 Brandt, S.37.

25 Siehe Christian Friedrich von Lüder, Vollständiger Inbegriff aller bey dem Strassenbau vorkommenden Fällen, samt einer vorausgesetzten Weeg-Geschichte und einem Verzeichnis der unentbehrlichen Weeg-Gesetze, Frankfurt am Main 1779, §34, S.17.

26 Ebd. § 82, S. 45 f.

27 Heute „Mansbach", nordwestlich von Buttlar.

28 Lüder, § 220, S.140; vgl. ebd. § 83, S. 46.

29 Brandt, S.56; Caspari, S. 125.

30 Brandt, S.60.

31 Ebd. S.66.

32 Caspari, S.136.

33 bis 1802

34 Josef Hohmann, Das Zunftwesen der Stadt Fulda von seinen Anfängen bis zur Mitte

des 17. Jahrhunderts, Fulda 1909, S.6.

35 Adalbert Schüler, Landwirtschaft, Handel und Gewerbewesen im Hochstift Fulda unter besonderer Berücksichtigung der Leinen- und Wollweberei, speciell auf dem Lande von 1478-1803, Universität Frankfurt/M., Diss., Typoskript, Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Fakultät, 1924, S.138 u. 169.

36 Ebd. S.151.

37 Ebd. S.138.

38 Hohmann, S.94.

39 Die Wollweber fühlten sich zum Beispiel stark betroffen, als der Waidverkauf in die Hände einzelner Händler übergang. Das erklärt sich aus dem favorisierten Gleichheitsprinzip: „Man nahm Anstoss daran, dass ein einzelnes Mitglied Gewinn erwarb, der den anderen versagt blieb.“ (Hohmann, S.90)

40 Schüler, S.129; nebenbei zeigt das auch, daß Frauenarbeit nicht erst ein Thema der fortgeschrittenen Industrialisierung war.

41 Schüler, S.92.

42 Deshalb galt im allgemeinen sogar der Kleinhandel als aussichtsreicher. Seine Erträge blieben der Zunft vorbehalten, während der Absatz größerer Mengen Händlern oder den auch zum Handel zugelassenen Gewandschneidern überlassen wurden (Hohmann 1909, S. 73 f.).

43 Wie wichtig das war, machten die Befürchtungen um den Verlust von Kredit und gutem Ruf in späterer Zeit deutlich, als auf der Frankfurter Messe 1746 Fuldaer Stoffballen mit zu kurzen Bahnen auftauchten (Schüler S.154).

44 Fulda war seit 1752 selbständiges Bistum.

45 Schüler 1924, S. 183 u. 187; Hans Mauersberg, Die Wirtschaft und Gesellschaft Fuldas in neuerer Zeit, Eine stadtgescichtliche Studie, Göttingen 1969, S.87 f.

46 Mauersberg, S. 99 f. u. John, S.164 f. Mauersbergs Tabelle belegt deutlich den Rückgang bis zur französischen Revolution (S.98): Anzahl der Meisterbetriebe der 8 größten Zünfte (Wollweber, Schuhmacher, Schmiede, Schneider, Leinenweber, Bäcker, Metzger, Rotgerber):

Jahr	1656	1663	1688	1709/10	1715	
Wollweber	14	18	23	16	11	
Leinenweber	18	14	28	32	15	
Summe der Betriebe	136	143	206	215	193	
Jahr	1753	1758	1759	1761	1775	1803
Wollweber	11	11	5	4	2	2
Leinenweber	16	18	11	11	7	4
Summe der Betriebe	192	184	174	144	159	129

47 Mauersberg, S.135, 138 u. 142,

Anzahl der Handwerksmeister von Betrieben der 11 größten Zünfte (Wollweber, Schuhmacher, Schmiede, Schneider, Leineweber, Bäcker, Metzger, Rotgerber, Weißgerber, Kupfer-, Gold-, Silber-, Nagelschmiede, Schlosser):

Jahr	1803	1812	1851	1857	1864	1879
Wollweber	8	9	9	9	-	-
Leinenweber	70	66	34	33	39	20
Summe der Meister	370	325	338	300		163

Mauersberg, S.137.

48 Ebd., S.155 ff. u. 163 f.

49 Ebd., S.168.

50 Vgl. zu dieser Thematik den Aufsatz von Christof Friedmann in dieser Veröffentlichung.

51 Wilhelm Treue, Vom Lastträger zum Fernlastzug, München 1956, der sich in seiner Darstellung stark an die von Friedrich Rauers, Kulturgeschichte der Gaststätte, Bd. 2, Berlin 1941, S.705-773 anlehnt.

52 Treue, S.10f. u. 22.

53 Bauers, S.709.

54 Zit. nach Rauers, S.763, der als nähere Angabe „Episteln. Gesammelte Werke in sechs Bänden. Stuttgart, bei Adolf Bonz & Como. Bd. IV, S.38" angibt. Rauers bemängelt, daß der Fuhrmann im Gegensatz zum „viel uninteressantere(n) Postillon" wenig in die Literatur eingegangen sei, weil erstere „unter sich" lebten, der Postillon dagegen die Literaten fuhr und ihnen deshalb direkt vor Augen war (ebd. S. 736).

55 Treue 1956, 31.

56 Ebd., S.31 u. 33f.

57 Bröckel liegt im heutigen Kreis Celle. August Topf, Der Fuhrmann von dazumal, Gartenlaube (1864) 18, S.280 f., zit. nach Rauers, S. 715 f.; Alfred Kühnert, Fast vergessene Berufe, Schlüchtern 1977, S.80.

58 Vgl. zum Hänseln das Beispiel der Fuhrmannsgaststätten bei Tomke Böhnisch in dieser Veröffentlichung.

59 Ein kleineres Transportgerät in der Größe eines Handwagens, das im Gegensatz zu diesem keine Räder hat.

60 Handwörterbuch des deutschen Aberglaubens, Hg. Hanns Bächtold-Stäubli, Bd.3, unveränderter fotomechanischer Nachdruck der Ausgabe 1927, Berlin, New York: de Gruyter 1987, Sp. 209.

61 Vgl. Rauers 1941, 741ff., der sich zum Teil auf August Topf, Der Fuhrmann von dazumal, Gartenlaube (1864) 17, S.268 u. 18, S.279 ff. bezieht.

62 Unklar ist in diesem Zusammenhang die Weitergabe des Berufs in der Familie. Bei den Zünften werden die Erleichterungen für Meistersöhne als Abschließungstendenzen gewertet (vgl. Friedrich Lenger, Sozialgeschichte der deutschen Handwerker seit 1800, Frankfurt 1988; Lenger sieht diese Tendenz zwar in den Zunftregeln angelegt, in der Wirklichkeit aber als nicht so gravierend.). Ob bei den Fuhrleuten deshalb von Abschließung gesprochen werden sollte, müssen wir offen lassen.

63 Treue. S.42 f. u. 46.

64 Kat. Nr. E. 2.14,

65 Auf Wanderschaft befinden sich heute noch ca. 150 Gesellen des Dachdecker-, Zimmerer-, Tischler-, Einschaler-, Steinmetz- und Steinhauerhandwerks. Die meisten sind auch in Gesellenbruderschaften organisiert, wie die beiden, die wir befragten, die zu den „Rechtschaffenden Fremden“ gehören. Frauen sind hier ausgeschlossen.

66 Siehe Victor Turner, Das Ritual, Struktur und Antistruktur, Frankfurt/New York 1989 (=Theorie und Gesellschaft. 10), S.94. Daß das Phänomen des Handwerkerwanderns nicht näher mit Turners Kategorien der Liminalität und der Communitas in Verbindung gebracht wird, hängt mit der dafür nötigen, noch aber ausstehenden, näheren Untersuchung dieses Bereichs zusammen. Das hieße, gezielt Material zu einem Thema zu sammeln, das für die Vergangenheit schwer zugänglich ist, weil wir auf die spärlichen autobiographischen Zeugnisse der Gesellen angewiesen sind (vgl. Rainer S. Elkar, Umriss einer Geschichte der Gesellenwanderungen im Übergang von der Frühen Neuzeit zur Neuzeit, in: Deutsches Handwerk in Spätmittelalter und Früher Neuzeit, Sozialgeschichte - Volkskunde - Literaturgeschichte, Hg.: R. S. Elkar, Göttingen 1983 (=Göttinger Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte. 9), S. 85- 116, S.106), und das für die Gegenwart schwer zugänglich ist, weil vieles, das zu wissen nötig wäre, als Geheimnis behandelt wird. Über die Sitten und Gepflogenheiten bei Gesellentreffen wollten uns Michael und Harald keine Auskünfte geben, da solche Angelegenheiten der Geheimhaltung unterlägen. Sie waren etwas erstaunt, als wir sie auf ihre Bruderschafts-Bräuche - die wir aus Büchern kannten - ansprachen und wechselten das Thema.

67 Vgl. dazu auch den Aufsatz von Sabine Heidecke in diesem Band.

68 Das meinte Jochen Schirmer im Gespräch mit mir, der mit Wendelin Kleespieß Auszüge einer Transkription des Wanderbuches von Langenbrunner veröffentlichte (HGV-aktuell, Heimat-und Geschichtsverein Bad Soden-Salmünster, Bad Soden-Salmünster, 8 (1990) 1, S.7 f.

69 Eine unverständliche Beurkundung des kurfürstlichen Bürgermeisters Wolff, weil Langenbrunner selbst erst am 23.10.1827, also gut ein Jahr später heiratet, und eine Schwester von ihm in Salmünster nicht nachzuweisen ist. Die Heirat ist für Salmünster nachgewiesen, wie mir Heinrich Hofmann, der die Kirchenbücher des Ortes in Verwahrung hat, mitteilte. Das Datum findet man auch in Langenbrunners Wanderbuch, das von ihm selbst oder jemand anderem nach Ende dessen offizieller Bestimmung auf den leeren Seiten als

Notizheft benutzt wurde.

70 Handwerker, die das Zunftmonopol durchbrachen und den Markt von außerhalb belieferten oder unerlaubte Reparaturen ausführten.