

**FROST UND KLAMME KASSEN.
FRIEDRICH III. VERLEGT DEN MAINZER JAHRMARKT**

Von Petra Heinicker

Es mugen schiffe uff dem flusse des Rines [...] vor eyse und gefroste nit allweg geen, so schildert eine Urkunde Friedrichs III. die Folgen der Winterwetterlage am Rhein bei Mainz Mitte des 15. Jahrhunderts. [1] Solcher Eisgang auf dem Rhein ist heute selten geworden und anscheinend ein Phänomen der Vergangenheit, dass der Fluss über weite Strecken hinweg komplett zufriert. Zum letzten Mal bot sich dieses Naturschauspiel am Rhein im Jahr 1963. Selbst als im Winter 2011/12 weite Teile Europas von einem massiven Kälteeinbruch erfasst wurden und auf Flüssen wie der Donau Eisbrecher eingesetzt werden mussten, blieb der Rhein schiffbar. Winter, die aufgrund des Treibhausklimas nicht mehr die dauerhaft nötigen Minusgrade aufbringen, die Strömung und nicht zuletzt die in den Fluss geleiteten Abwässer erschweren inzwischen, dass sich auf einem der längsten und meist befahrenen Ströme Mitteleuropas Eis bildet.

Anders in den Jahrzehnten und Jahrhunderten zuvor, als Eisgang zu den üblichen Begleiterscheinungen strenger Winter am Rhein gehörte. Er verursachte mitunter erhebliche Schäden an Schiffen, Mühlen und Brücken und störte den Personen- und Gütertransport auf dem Wasser. War das Eis fest genug, machten die anrainenden Städte kurzerhand aus der Not eine Tugend, nutzten es als Transportweg und verlegten, wie Köln im Jahr 1435, ihre Märkte auf die gefrorene Fläche. [2] Auch im weiter flussaufwärts gelegenen Mainz wusste man sich auf diese Weise mit einem harten Winter zu arrangieren. Als im Jahr 1364 alle vier der Mainzer Jahrmarktswochen in eine zehnwöchige Eisperiode fielen, errichtete man auch dort die Marktstände auf dem Rhein. Doch Transport und Markthandel auf dem Eis waren für eine Stadt wie Mainz nur ein Behelf in Ausnahmefällen. Zu sehr war die Handels- und Wirtschaftsstadt auf den Güter- und Personenverkehr auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen angewiesen, um den Jahrmarkt als Einnahmequelle und Aushängeschild der städtischen Wirtschaft dauerhaft am Leben zu erhalten.



Abb. 1: Der Rhein bei Mainz im Jahr 1633 nach einem Kupferstich Matthäus Merians

Die Mainzer, die ihren Jahrmarkt seit dem 14. Jahrhundert regelmäßig abhielten, beobachteten nun zur Mitte des 15. Jahrhunderts hin eine beunruhigende Entwicklung. Die Rheinschifffahrt musste witterungsbedingt, offenbar häufiger als bisher üblich, eingestellt werden mit der Folge, dass dem Mainzer Jahrmarkt zunehmend die Besucher fernblieben. Neben der freien Schifffahrt und den zeitig am Morgen aufbrechenden Frühschiffen waren es in erster Linie die so genannten Marktschiffe, die einen Großteil der Waren-, vor allem aber der Personenbeförderung auf dem Rhein bestritten. [3] Die Marktschifffahrt war etwa ab dem 14. Jahrhundert in verschiedenen Regionen zwischen Ober- und Niederrhein zur Beschickung von (Wochen-)Märkten und Messen eingerichtet worden und hatte sich in der Folgezeit vielerorts zu einem regelmäßigen, auch marktunabhängigen Linienverkehr entwickelt. Die Marktschiffe waren für jedermann zugänglich und erhoben in der Regel gemäßigte Fahrpreise. Eine Schifffahrt war zudem weitaus bequemer und sicherer als eine Fahrt über Landstraßen. Wollte ein auswärtiger Kaufmann auf dem Mainzer Markt Geschäfte machen, wählte er also üblicherweise das Schiff als Reisemittel. Mainz war durch Marktschiffe unter anderem mit dem flussaufwärts gelegenen Oppenheim und dem flussabwärts gelegenen Bingen, aber auch mit rechtsrheinischen Orten wie Eltville verbunden. Selbst einige Schiffe vom Niederrhein fuhren Mainz an. Die wichtigste regionale Verbindung bestand über den Main nach Frankfurt. Die Schiffe verkehrten in der Regel wöchentlich, das Mainz-Frankfurter Marktschiff sogar täglich, wie es für das 14. Jahrhundert belegt ist.

Der witterungsbedingte Zusammenbruch dieser Verkehrsinfrastruktur gerade zu Marktzeiten stellte also eine ernstzunehmende wirtschaftliche Bedrohung für die Stadt Mainz dar. Um nun ein weiteres Austrocknen ihres Warenumsschlagplatzes zu verhindern, entschlossen sich Bürgermeister, Rat und Bürger der Stadt zu einer

einschneidenden Maßnahme. Sie entsandten eine Botschaft zum König, um ihm die für sie prekäre Wetterlage am Mittelrhein zu schildern und ihn zu bitten, ihren Jahrmarkt in eine *beqwemer zeit in dem jare* zu verlegen.

Ihr Ersuchen fand Gehör. Die königliche Kanzlei setzte die eingangs zitierte, auf den 4. August 1447 datierte Urkunde auf, die gemäß den Schilderungen der Mainzer darauf verwies, dass die *undertanen im rich und andere [...] solhen jarmarkt beqwemlichen nit suchen wetershalben*.

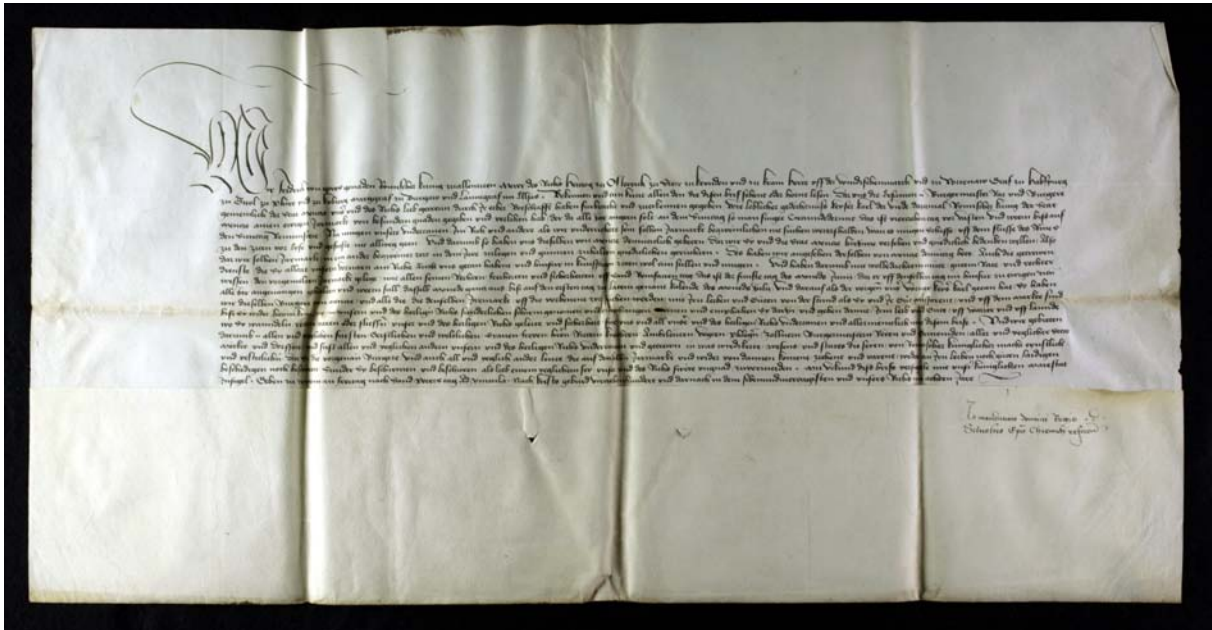


Abb. 2: Privileg Friedrichs III. für die Stadt Mainz von 1447 August 4

Es mag dahingestellt bleiben, ob Friedrich III. den Mainzern geneigt war, weil er eigene gute Erinnerungen an den Rhein und Mainz hatte. Hatte er doch nur wenige Jahre zuvor eine Etappe seiner Krönungsreise auf einem der Mainz-Frankfurter Marktschiffe zurückgelegt und war zudem der Überlieferung zufolge von den Mainzern, Bürgermeistern wie Bevölkerung, bei dieser Gelegenheit in ihrer Stadt begeistert empfangen worden. [4] Vielleicht aber hatten die Mainzer auch nur gute Beziehungen zu dem auf der Urkunde als Referent genannten Silvester Pflieger, dem Bischof von Chiemsee, der ihr Anliegen offensichtlich am Hofe befördert hatte. Jedenfalls bestimmte Friedrich III. mit genanntem Privileg, dass der Mainzer Jahrmarkt fortan am Fest des Heiligen Bonifatius, dem 5. Juni, beginnen und mit dem 1. Juli enden sollte. Zu diesem Frühsommertermin waren keine gefrorenen Gewässer mehr zu erwarten – anders als zu den bis dahin regulären Mainzer Marktzeiten. Bislang nämlich war der Mainzer Jahrmarkt stets in die letzten Wintermonate gefallen. Karl IV., der im Jahr 1348 der Stadt Mainz das

Jahrmarktsprivileg erteilt hatte, hatte als Veranstaltungszeit die vier Wochen zwischen den Sonntagen Circumdederunt und Reminiscere festgelegt. [5] Der Markt hatte also je nach Ostertermin Mitte Januar begonnen und spätestens Mitte März geendet. Warum aber hatte sich die Stadt Mainz von Karl IV. genau diese Terminpassage fixieren lassen, in der ihr Jahrmarkt doch offensichtlich solch mitunter folgenreichen klimatischen Unwägbarkeiten ausgesetzt war?

Zunächst ist zu bedenken, dass der Markttermin aus wirtschaftlicher Sicht keineswegs eine beliebige Variable war, sondern wichtiges Element des ökonomischen Kalküls der Veranstalter. Mehr noch als das spezifische Warenangebot, zu dem die Produkte des Mainzer Handwerks und Winterwaren wie Wein gehörten haben werden, und das die Mainzer zum Verkauf bringen wollten, war entscheidend, dass der gewählte Termin den Mainzer Jahrmarkt an einer bestimmten Stelle in das regionale Marktsystem integrierte. [6] Diese wiederkehrende zeitliche Abfolge von Märkten innerhalb der Region ermöglichte es Kaufleuten, ohne größeren logistischen Mehraufwand verschiedene Märkte in Folge zu besuchen. Ein fester Veranstaltungstermin bedeutete für einen Markt eine jeweils eigene Gemengelage aus wirtschaftlichen Chancen, aber auch Risiken, die sich vor allem aus den lokalen Marktconstellationen ergab. So begann nicht zufällig stets eine Woche nach Ende des Mainzer Jahrmarktes die Frankfurter Fastenmesse. Die Einrichtung des Mainzer Marktes im 14. Jahrhundert ist durchaus als bewusste Konkurrenzgründung zu der 1330 offiziell eingerichteten Frankfurter Frühjahrsmesse zu verstehen. Entsprechend wird die Stadt Mainz den Veranstaltungstermin gewählt haben, zum einen um sich in ihrem Selbstverständnis gegenüber dem benachbarten Wirtschafts- und Handelsplatz am Main zu positionieren, zum anderen aber, um die Synergieeffekte zu nutzen, die sich aus der räumlichen und zeitlichen Nähe der Märkte ergaben. Da Frankfurt an den Fernhandel angeschlossen war, konnte Mainz hinsichtlich der Belieferung mit Fernhandelswaren profitieren und wahrscheinlich auch mit Besuchern rechnen, die allein wegen Mainz nicht in die Region gekommen wären. [7] Doch die Nähe zu Frankfurt barg für Mainz, nicht nur hinsichtlich des Jahrmarktes, zugleich die Gefahr der wirtschaftlichen Marginalisierung, und tatsächlich erlangte Frankfurt mit seinen Messen im Laufe der Zeit eine überregionale wirtschaftliche Bedeutung, an die Mainz nie herankommen sollte. Die Verlegung des Mainzer Jahrmarktes bedeutete also nicht nur die Aussicht auf besseres Wetter und mehr Besucher, sondern auch seine Lösung aus der

ambivalenten Bindung an die Frankfurter Fastenmesse mit allen damit verbundenen neuen Chancen und Risiken.

Die Urkunde des Jahres 1447 schweigt über diese Zusammenhänge ebenso wie über die prekäre finanzielle Lage, in der sich die Stadt Mainz in den 1440er-Jahren befand. Mainz hatte sich zu dieser Zeit wirtschaftlich ruiniert, bereits 1436/37 war die Kommune überschuldet. [8] Der ökonomischen Krise war die politische auf dem Fuße gefolgt. Der Unmut der Bevölkerung hatte sich über den Rat der Stadt ergossen, den sie für die desaströse Finanzlage verantwortlich machte. Im Sommer 1444 war es zum bewaffneten Aufstand gekommen. Noch im Herbst wurde der Rat abgesetzt und ein neuer Rat aus Mitgliedern der Zünfte gebildet, der nun vor der Aufgabe stand, Wege aus der misslichen Situation zu finden, zu denen sicherlich auch die Marktverlegung zu zählen ist.

Das städtische Budget speiste sich selbstredend nicht allein aus Einnahmen, die im Zusammenhang mit der Abhaltung des Jahrmarktes anfielen. Gleichwohl wurden viele der Steuern und Abgaben, die in die städtische Kasse flossen, auch, und dann vermehrt, zu Marktzeiten erhoben. Die meisten der Abgaben standen im Zusammenhang mit dem Warenumsatz bzw. -transport und damit vielfach auch mit der Schifffahrt. Zu ihnen gehörten die größten Einnahmequellen der Stadt, der Rheinzoll und das Ungeld. Der Rheinzoll floss seit einem Privileg Karls IV. zur Hälfte in die Mainzer Stadtkasse. Verzollt wurden sowohl die Schiffe an sich als auch die mitgeführten Waren. Ferner war für das Entladen der Schiffe mit dem Kran eine Abgabe zu entrichten. Ob die städtische Kommune darüber hinaus die Schifffahrt besteuerte, ist nicht gesichert. Denkbar wäre, dass die Stadt Mainz auf die Mainz-Frankfurter Marktschiffe, die ihr, vornehmlich zur Regulierung der Fahrpreise, erstmals 1391 von König Wenzel verliehen worden waren, eine Art Gewerbesteuer erhob. Dies versuchte zumindest der Mainzer Erzbischof, nachdem im ersten Drittel des 15. Jahrhunderts ein Teil der Hoheitsrechte des Reiches an den Marktschiffen auf ihn übergegangen war. Die Fährgelder, deren Höhe ab 1413 von Mainz und Frankfurt gemeinsam festgesetzt wurde, gingen wohl direkt an die Schiffer. Was auf jeden Fall sicher in die städtische Kasse floss, waren das Ungeld, das u.a. auf Mehl, Wein, Getreide, Salz und Kohle erhoben wurde, sowie Abgaben, die für die Niederlage der Waren im Mainzer Kaufhaus anfielen.

Entfiel nun der Warenumsatz auf dem Mainzer Jahrmarkt, weil den Kaufleuten die Anfahrt über das Wasser versperrt war, bedeutete dies also nicht nur einen

Absatzverlust für die lokale Wirtschaft, sondern auch der Stadt entgingen erhebliche Einnahmen. Vor dem Hintergrund der maroden Mainzer Finanzlage in den 1440er-Jahren ist die Verlegung des Jahrmarktes nun entweder als Element eines möglicherweise umfassenderen Sanierungsbemühens vonseiten der politischen Verantwortungsträger, vielleicht aber auch als eine kurzentschlossene Verzweiflungstat anzusehen, mit der der neue, aus Mitgliedern der Zünfte gebildete Rat versuchte, gleichsam das Ruder im letzten Moment herumzureißen. Stand doch nicht zuletzt mit der Reputation der Stadt Mainz als Handelsplatz auch die des Mainzer Handwerks auf dem Spiel.

Man mag sich nun fragen, ob die Mainzer vielleicht gar, wie es den Menschen an sich nicht wesensfremd ist, mit ihrem dem König so vorgebrachten Hinweis auf schlechtes Wetter von ihren selbst mitverschuldeten Kalamitäten schlichtweg abzulenken suchten. Es gibt zwar für das mittelalterliche Mainz keine regelmäßigen Wetteraufzeichnungen. Doch lassen die punktuellen winterlichen Wetterberichte zu Mainz in Kombination mit den Ergebnissen der historischen Klimaforschung zur allgemeinen klimatischen Entwicklung in Europa während des 15. Jahrhunderts tatsächlich anderes schließen. [9] So werden die 1340er-Jahre Jahre, das Jahrzehnt also, in dem die Mainzer ihren Jahrmarkt verliehen bekamen, als ein Jahrzehnt mit relativ milden Wintern beschrieben. Ständiger bzw. solch massiver Eisgang, der einen geregelten Schiffsverkehr nicht mehr zuließ, war also zum Zeitpunkt der Marktverleihung wahrscheinlich tatsächlich eher selten. In der Folge ist für das Jahr 1354 Eis auf dem Rhein belegt, 1358 bildete sich gar drei Wochen lang Eis auf dem Fluss. Doch so punktuell wie diese Wetteraufzeichnungen mögen in dieser Zeit die stärkeren Kälteeinbrüche mit vermehrtem Eisgang auf dem Rhein an sich gewesen sein. Ausdrückliche Beeinträchtigungen für den Mainzer Jahrmarkt sind für das Jahr 1364 überliefert, für das Jahr 1399 lassen sie sich erschließen. In diesem Jahr fiel die letzte der Mainzer Marktwochen in eine Eisphase. Die Flussbewohner werden diese Ereignisse, wie eingangs angedeutet, als vereinzelte Ereignisse hingenommen und an sich haben vorüberziehen lassen, zumal auch die Schiffer mit Widrigkeiten umzugehen wussten. So fuhren die Marktschiffe durchaus auch unter erschwerten Bedingungen wie Hochwasser und Treibeis. Es ist überliefert, dass die Schiffer in diesen Fällen höhere Fahrpreise verlangten.

So bleibt zu vermuten, dass sich zur Mitte des 15. Jahrhunderts hin die schweren Kältephasen am Mittelrhein verdichteten, was sich tatsächlich mit den Ergebnissen

der historischen Klimaforschung deckt, die ab 1431 von einem vier Jahrzehnte währenden *regelrechten Kälteeinbruch* in Europa spricht. [10] Für die Augsburger Region beispielsweise ist belegt, dass der Winter des Jahres 1446, das Jahr bevor die Mainzer Friedrich III. um die Verlegung ihres Marktes ersuchten, ein langer und sehr harter war. Alle Gewässer waren zugefroren.

Für Mainz nun, das sich ohnehin bereits in einer wirtschaftlichen Krise befand, dürfte die Klimaveränderung das Fass zum Überlaufen gebracht haben. Der sowieso von der Frankfurter Konkurrenz bedrängte Jahrmarkt drohte nun endgültig abzusterben, weil das Eis auf dem Rhein die Schifffahrt lahmlegte. Die Narratio der betrachteten Friedrichsurkunde ist also durchaus ernst zu nehmen und im Umkehrschluss als weiteres Indiz für die konstatierte Klimaveränderung zu werten.

Die städtischen Finanzen ließen sich zwar, was kaum überraschen mag, durch die Marktverlegung ad hoc nicht sanieren. Auch für 1449 weisen die Stadtrechnungen keine finanzielle Erholung aus. Doch sollte sich die Entscheidung der Mainzer anderweitig als günstig erweisen. Im Jahr 1448, in dem der Jahrmarkt nach der alten Regelung zwischen dem 21. Januar und dem 18. Februar stattgefunden hätte, war der Rhein zu dieser Zeit zwar nicht zugefroren, aber das *Chronicon Moguntinum* berichtet, dass von Winter 1447 bis Ostern 1448 ein solch extremes Niedrigwasser am Rhein herrschte, *das man yn hie zu lande obwendig Mentz uß und auch unwendig Mentz durch reit von eynem lande zum andern, und sagten etlich das man yn durchgangen hette*. Die Mainzer nutzten die Möglichkeit umgehend, um ihre Infrastruktur zu verbessern, die sich sicherlich auch für den Jahrmarkt bezahlt machte: Sie hoben den Grund für einen neuen Kran aus.

Anmerkungen

[1] Ausgangspunkt der folgenden Überlegungen ist das Privileg Friedrichs III. für die Stadt Mainz von 1447 August 4; siehe Nr. 51 der Regesten Kaiser Friedrichs III. (1440–1493). Nach Archiven und Bibliotheken geordnet. Heft 25: Die Urkunden und Briefe aus den Kurmainzer Beständen des Staatsarchivs Würzburg sowie den Archiven und Bibliotheken der Stadt Mainz, bearb. von Petra Heinicker, Wien u.a. 2010.

[2] Soweit nicht anders angegeben, sind die angeführten Klimadaten sowie die Hinweise auf deren Begleiterscheinungen entnommen aus Rüdiger Glaser: *Klimageschichte Mitteleuropas. 1200 Jahre Wetter, Klima, Katastrophen*, 2. akt. und erw. Aufl. Darmstadt 2008, S. 77–80.

[3] Diese sowie die folgenden Passagen zur Rheinschifffahrt sind erarbeitet auf der Grundlage der Beiträge von Richard Bettgenhäuser: Die Mainz–Frankfurter Marktschifffahrt im Mittelalter (Leipziger Studien aus dem Gebiet der Geschichte, II. Band), Leipzig 1896; sowie Heinrich Stein: Der Personenverkehr auf dem Rhein von seinen Anfängen bis zur Gegenwart, Krotoschin 1913. In Ergänzung dazu siehe die unter Anm. 6 und 8 angegebene Literatur.

[4] Siehe dazu Johannes Janssen: Frankfurts Reichs correspondenz nebst andern verwandten Aktenstücken von 1376–1519, Teil 2: Aus der Zeit Kaiser Friedrichs III. bis zum Tode Kaiser Maximilians I. 1440–1519, Freiburg i. Br. 1872, S. 48 n. 72; sowie Joseph Seemüller: Friedrichs III. Aachener Krönungsreise, in: Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung 17 (1896), S. 584–665, hier 632f.

[5] Privileg Karls IV. von 1348 Februar 16; siehe Nr. 618 in: J.F. Böhmer: Regesta Imperii VIII. Die Regesten des Kaiserreichs unter Kaiser Karls IV. 1346–1378, bearb. von Alfons Huber, Innsbruck 1877; Druck in: MGH, Const. 8, S. 551 Nr. 539 (hier zu Februar 17).

[6] Zur Bedeutung der Messesysteme sowie die der Mainzer städtischen Wirtschaft, auch im Verhältnis zu ihren lokalen Konkurrenzen, siehe Franz Irsigler: Jahrmärkte und Messesysteme im westlichen Reichsgebiet bis ca. 1250, in: Europäische Messen und Märktesysteme in Mittelalter und Neuzeit, hrsg. von Peter Johaneck, Köln u.a. 1996, S. 1–33; Ludwig Falck: Die Freie Stadt in ihrer Blütezeit 1244–1328, in: Mainz. Die Geschichte der Stadt, Mainz 2. Aufl. 1999, S. 143–170; sowie Michael Matheus: Vom Bistumsstreit zur Mainzer Stiftsfehde: Zur Geschichte der Stadt Mainz 1328–1459, ebd. S. 171–204.

[7] Matheus (wie Anm. 6) bietet eine differenzierte Analyse des wirtschaftlichen Kräfteverhältnisses zwischen Mainz und Frankfurt.

[8] Zu den politischen und finanziellen Verhältnissen der Stadt Mainz in den 1440er–Jahren siehe: Die Chroniken der mittelrheinischen Städte: Mainz, unveränd. Nachdr. der 1. Aufl. Göttingen 1968 (1882) (= Die Chroniken der deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert; 18), Band 2, I. Teil S. 243 sowie Band 2, II. Teil S. 81–111.

[9] Wie Anm. 2. In Ergänzung dazu siehe die Notizen zum Klima im Chronicon Moguntinum, in: Die Chroniken der mittelrheinischen Städte: Mainz, unveränd. Nachdr. der 1. Aufl. Göttingen 1968 (1882) (= Die Chroniken der deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert; 18), Band 2, I. Teil S. 245–247.

[10] Wie Anm. 2, hier S. 79.

Abbildungsnachweis

Abb. 1: Matthäus Merian: Topographia Archiepiscopatum Moguntinensis, Treverensis et Coloniensis, das ist Beschreibung der vornembsten Stätt und Plätz in denen Ertzbistumen Mayntz, Trier und Köln. An Tag gegeben durch Matth. Merian

MIR Texte Nr. 3 (2012)

1646, Faks. Neudr. Frankfurt am Main 1925; Abb. 2: Mit freundlicher Genehmigung des Stadtarchivs Mainz.

Zitierweise: Petra Heinicker (MIR Texte Nr. 3, 2012,
<www.oeaw.ac.at/imafo/arbeitsgruppen/interne-kooperationen/timelab-mir>