

LINA SCHRÖDER

Universität Würzburg
E-Mail: lina.schroeder@uni-wuerzburg.de
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1788-6824>

HERRSCHAFT SICHERNDE
MASSNAHMEN BEZÜGLICH HAFEN
UND SIEDLUNG MARKTSTEFF
IM 18. UND 19. JAHRHUNDERT
EINE INFRASTRUKTUR-HISTORISCHE
BETRACHTUNG

EINLEITUNG

1825 hielt der Wasserbauingenieur und königlich bayerische Oberbaurat Heinrich von Pechmann fest: „Ein schiffbarer Fluß ist ein für den allgemeinen Wohlstand höchst wichtiges Landeseigentum“¹. Diese Feststellung war zu diesem Zeitpunkt nicht neu, denn Flüsse galten von jeher als Lebensadern für Natur und Mensch. Die Anbindung an ein Flusssystem war ein entscheidender Faktor für die Organisation der Gesellschaft. Die Ressource Wasser prägte die Versorgung der anliegenden Ortschaften: Flüsse erlaub(t)en die Bewässerung nahegelegener Felder und die Versorgung des Tierbestands mit dem nötigen Trinkwasser. Der Fischbestand erweiterte das Nahrungsangebot für den Menschen. Je nach Größe und Uferbeschaffenheit bargen sie jedoch seit jeher auch Risiken und Gefahren: Untiefen, Sandbänke, Treibholz, Eisgang oder Hochwasser mit Strudeln

¹ Hier zitiert nach: H.-G. Wagner, *Landschaftswandel im Maintal südlich von Würzburg seit der Mitte des 18. Jahrhunderts*, in: *Flüsse und Flusstäler als Wirtschafts- und Kommunikationswege*, hg. v. S. Freund, M. Hardt, P. Weigel, (*Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie* 25, 2007), S. 249–280, hier S. 265.

bedrohten die Schifffahrt, letztere beiden Aspekte, etwa im Falle durch zum Beispiel anhaltende Regenfälle oder Schneeschmelzen, ließen die sonst harmlos erscheinenden Gewässer über ihre Ufer hinaus treten und zu reißenden Strömen werden, die alles, was sich ihnen in den Weg stellte, mit sich nahmen². Nicht selten wurden Brücken oder Uferbefestigungen beschädigt. Hochwasser bedrohten naturgemäß auch die flussnahen Ansiedlungen.

Aber nicht nur als Speicher der lebensnotwendigen, natürlichen Resource Wasser, sondern auch als Bestandteil der Infrastruktur kam Flüssen von alters her eine große Bedeutung zu. Eine wichtige Voraussetzung hierfür war zunächst einmal die Sesshaftigkeit des Menschen, der mit dieser einhergehend in die natürliche Umgebung mittels verschiedener Baumaßnahmen zur Energiegewinnung, dauerhaften Versorgung mit Wasser oder zum Warentransport gezielt eingriff. Zu den eingeschränkten technologischen Möglichkeiten des Straßenbaus, insbesondere bei Überwindung von Gebirgen, problematischen Geländeformationen oder Flussläufen, kamen die technische Anfälligkeit und das geringe Lademögen der Transportmittel zu Lande hinzu. Frühzeitig wurden daher Flussläufe als Verkehrswege genutzt. Auf den seinerzeit nicht regulierten Flüssen konnten zunächst nur Fahrzeuge mit kleinem Schiffsraum und wenig Tiefgang oder Flöße verkehren. Mit diesen Schiffen wurden auch Gewässer befahren, deren Benutzung heutzutage nicht mehr wirtschaftlich wäre³. Für den Übergang vom Medium Wasser zum Medium Land und umgekehrt mussten entsprechende infrastrukturelle Einrichtungen, also Anlegestellen, Umschlag-, Ankerplätze etc., geschaffen werden. Der Fluss musste mitunter ausgebaut oder angepasst und somit gezielt in die lokale Infrastruktur integriert werden. Wie die Ergebnisse der Tagung *Flusstäler, Flussschiffe, Flusshäfen* (Jena, im Februar 2018) gezeigt haben, waren Häfen im heutigen Sinne im Mittelalter eher untypisch, da es nicht den einen (Binnen-)Hafen, sondern mehrere Umschlagplätze pro Ortschaft gab,

² L. Werther, A. Wunschel, *Die Binnenschifffahrt auf dem Main im frühen und hohen Mittelalter*, in: *Frühe Main Geschichte. Archäologie am Fluss*, hg. v. M. Klein-Pfeuffer, M. Mergenthaler, (2017), S. 227–239, hier S. 229.

³ Vgl. hierzu die Studie von S. Bütow, *Straßen im Fluss. Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert*, (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte, 18, 2015).

zumal insbesondere frühmittelalterliche Binnenschiffe (Einbäume, Prahme, Flachbodenschiffe, Flöße) kaum aufwändige Baulichkeiten benötigten⁴. Am Umschlagplatz waren für das Laden und Löschen der Schiffe – falls vorhanden unter Benutzung eines Krans, für das Lagern der transportierten Güter und für den Hafenunterhalt Abgaben zu entrichten. Der Hafemeister überwachte mit seinen Gehilfen den Zustand der Kaianlagen und der Fahrwinde, er regelte den Schiffsverkehr und vergab die Ankerplätze. Wie auf den Märkten kontrollierten vereidigte Prüfer die Warenqualität⁵. Früher oder später sollte sich der eine oder andere Umschlagplatz zum bedeutenden Binnenhafen entwickeln, wodurch die damit verbundene Ansiedlung zu einem infrastrukturellen Zentrum aufsteigen konnte. Andere flussnahe Ortschaften erfuhren dagegen keinen Fortschritt oder verloren gar an Bedeutung. Welche Faktoren beeinflussten solche infrastrukturellen Entwicklungen?

Analytische Betrachtungen zu dieser Fragestellung sollen im Folgenden am Beispiel von Marktstett (Landkreis Kitzingen, Unterfranken) angestellt werden⁶. Das kleine, am Main gelegene „Häckerdorf“ (Winzerdorf) Stett stieg in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, retrospektiv gesehen zunächst überraschend, zu einem wichtigen Handelshafen auf. Damit einhergehend erfolgte eine Verdichtung der lokalen Infrastruktur: Neben dem Ausbau des Hafens wurde unter anderem 1726 an Stett das Marktrecht verliehen, 1725–28/1736 erfolgte die Planung und Bauerschließung einer Mainmühle, es wurden 1740 ein Lagerhaus und 1747 eine Lateinschule errichtet, ebenso wurde in das Straßensystem investiert⁷ – Gottfried Zoepfl (1894) zählt

⁴ Werther, Wunschel, *Die Binnenschifffahrt auf dem Main*, S. 236. S. auch URL: <https://www.hsozkult.de/event/id/termine-35993> (aufgerufen 26.06.2019).

⁵ E. Isenmann, *Die deutsche Stadt im Mittelalter 1150–1550. Stadtgestalt, Recht, Verfassung, Stadtrecht, Kirche, Gesellschaft, Wirtschaft*, (2012), S. 114 ff.

⁶ An dieser Stelle gilt der ganz besondere Dank Dr. Wolfgang Bühling, der die Anregung zu diesem Thema gab und einen Fundus an Material zur Verfügung stellte. Gleichfalls gilt der Dank Herrn Dr. Daniel Burger vom Staatsarchiv Nürnberg sowie den freundlichen Mitarbeitern vor Ort, die die Forschungen nach Kräften unterstützten. Auch bei Erika Saueracker aus dem Stadtarchiv Marktstett möchte sich die Verfasserin herzlich für die Unterstützung bedanken.

⁷ Vgl. hierzu u. a. W. Toepfer, *Kurzgefaßte Chronik der Stadt und der Präparandenschule Marktstett*, (1891), S. 8; K. Hauck, *Johann Georg Vetter (1681–1745). Der Schöpfer der ersten einheitlichen Ansbachischen Oberamtsbeschreibungen und Landkarten*, in: *Jahrbuch für fränkische Landesforschung*, 11/12 (1953), S. 297–322; F. Mägerlein, *111 Jahre Marktstett*, in:

Marktstef in seiner Monographie zur fränkischen Handelspolitik für das Zeitalter der Aufklärung verkehrstechnisch so zu einem der wichtigsten Orte Frankens⁸. Auch rund hundert Jahre später, so berichtet beispielsweise Ludwig Braunfels 1847 in seinem Schiffsreisebericht, blühte der 1819 zur Stadt erhobene Ort durch Handel, Gewerbe und gewinnbringenden Obstbau⁹. Wieder hundert Jahre später hatte Marktstef seine Bedeutung jedoch weitgehend verloren¹⁰.

Die folgende Untersuchung analysiert diesen „plötzlichen“ Aufstieg Marktstefs im 18. Jahrhundert aus infrastruktur-historischer Perspektive und versucht am Ende zumindest schlaglichtartig den Abstieg im Laufe des 19. Jahrhunderts zu beleuchten. Sowohl die Blüte als auch der Niedergang Marktstefs, so die hier erhobene These, stehen im direkten Zusammenhang mit gezielten Investitionen in die lokale Infrastruktur, der Vernachlässigung derselben und der Entwicklung von infrastrukturellen Alternativen. Gemäß dieser Feststellung werden die die Infrastrukturentwicklung beeinflussenden Faktoren fokussiert, welche verschiedene Perspektiven aufgreifen und entsprechend systematisiert wurden. Das Verfahren stellt den Versuch dar, historische Untersuchungen zur Infrastrukturentwicklung zum einen auf jede infrastrukturelle Einrichtung und zum anderen auf jede Epoche im Sinne der Vergleichbarkeit übertragbar zu machen. Bereits die Annahme verschiedener Einflussfaktoren auf die Infrastruktur lässt sofort deutlich werden, dass lediglich eine flussnahe Lage keine Garantie für Wohlstand und Entwicklung einer Ortschaft bietet. An eine kurze Darstellung der für die Untersuchung ausgewählten infrastrukturellen Perspektive schließen drei Abschnitte an, die sich folgenden Fragen widmen: 1. Welche Faktoren ließen das Winzerdorf Stef zum Fernhandelsort Marktstef aufsteigen und welche Rolle spielte dabei der Main?, 2. Welche Konsequenzen hatte der Aufstieg für die Bewohner vor Ort und für die Flussschiffer? sowie 3. Weshalb reichte die günstige Lage der Ortschaft am Main nicht aus, um die einmal erreichte Bedeutung langfristig zu konservieren?

Jahrbuch des Landkreis Kitzingen, (1981), S. 205–212; G. Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, in: *Jahrbuch des historischen Vereins für Mittelfranken*, 90 (1980), S. 184–208.

⁸ G. Zoepfl, *Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung*, (1894), S. 7.

⁹ L. Braunfels, *Die Mainufer und ihre nähere Umgebung*, (1847, Neudruck 1980), S. 211.

¹⁰ Siehe Zeitungsartikel *Kein Schiff wird kommen*, in: *Mainpost*, 104 (7.05.2010), S. 33 zur Sonderausstellung im Museum für Familiengeschichte in Marktstef.

I. VERSCHIEDENE EINFLUSSFAKTOREN AUF REALISATION UND ERHALT INFRASTRUKTURELLER EINRICHTUNGEN

DER FORSCHUNGSSTAND

Soweit frühere Arbeiten Infrastruktur thematisieren, beschränken sie sich im Wesentlichen auf verkehrsgeographische oder technische Aspekte¹¹. Erst in jüngster Zeit wurden politische, kulturelle und soziale Wechselwirkungen mit einbezogen, die Habilitationsschrift Dirk van Laaks zum Thema „Infrastruktur und Macht“ war wegweisend¹². Folgearbeiten von Jens Ivo Engels und Gerrit Jasper Schenk interpretieren infrastrukturelle Einrichtungen in funktioneller Hinsicht als „Machtspeicher“¹³. Insgesamt dominiert eine neuzeitliche Perspektive. Die Mediävisten Gerrit Jasper Schenk und Stephanie Eifert stellen jedoch zurecht fest, dass die Forschungsthese einer erst im 18. Jahrhundert einsetzenden europäischen „Transportrevolution“ unter Hinzuziehung der Wasserwege kritisch hinterfragt werden muss¹⁴. Die jüngste Publikation van Laaks unterstreicht die neuzeitliche Wahrnehmung: Der Autor versteht Infrastruktur als ein im 19. Jahrhundert in Europa und den USA entstandenes Konzept, das in den 1950er und 60er Jahren zu seinem Begriff fand¹⁵. In diesem Zusammenhang charakterisiert

¹¹ Vgl. hierzu A. Fekete, *Relevanzbewertungsbefähigung und Ohnmachtserfahrung: Infrastruktur, Wissen und Zeitkritikalität*, in: *Was heißt Kritikalität? Zu einem Schlüsselbegriff der Debatte um Kritische Infrastrukturen*, hg. v. J. I. Engels, A. Nordmann, (2018), S. 154–178, hier S. 156; L. Schröder, *Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal als geplante Infrastrukturzelle von 1946 bis 1985. Eine Studie zur Infrastruktur- und Netzwerk-Geschichte*, hg. v. Horst Lademacher, (*Studien zur Geschichte und Kultur Nordwesteuropas*, 28, 2017), S. 26 ff.

¹² D. v. Laak, *Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für die Erschließung Afrikas 1880 bis 1960*, (2004).

¹³ Vgl. hierzu u. a. J. I. Engels, G. J. Schenk, *Infrastrukturen der Macht – Macht der Infrastrukturen. Überlegungen zu einem Forschungsfeld*, in: *Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart*, hg. v. B. Förster, M. Bauch, (*Historische Zeitschrift Beiheft* 63 (2015), S. 20–60; J. I. Engels, *Machtfragen. Aktuelle Entwicklungen und Perspektiven der Infrastrukturgeschichte*, in: *Neue Politische Literatur*, 55 (2010), S. 51–70; B. Förster, M. Bauch, *Wasserinfrastrukturen und Macht. Politisch-soziale Dimensionen technischer Systeme*, in: *Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart*, S. 9–21.

¹⁴ G. J. Schenk, S. Eifert, „Kritische Infrastrukturen“ als Ergebnisse individueller und kollektiver Kritikalitätsmessungen – ein Ansatz für die Mediävistik?, in: *Was heißt Kritikalität?*, S. 47–96, hier S. 82.

¹⁵ D. v. Laak, *Alles im Fluss*, (2018), S. 16.

er Infrastruktur als zirkulatives, wachstumsorientiertes Phänomen und fokussiert dabei „größtechnische Systeme“¹⁶. Ein kürzlich erschienener Sammelband zum Thema Infrastruktur und Kritikalität¹⁷ spiegelt einmal mehr die vorherrschenden begrifflichen Schwierigkeiten wider: Engels stellt hier zurecht fest, dass „klare Grenzziehungen zwischen technischen Systemen und ihrer gesellschaftlichen Umwelt kaum sinnvoll sind“¹⁸ – sein Beitrag fokussiert dennoch die sogenannte „technische Infrastruktur“. Darüber hinaus geht er davon aus, dass „Infrastrukturen der unterbrechungslosen Grundversorgung einer Gesellschaft oder anderer technischer Systeme dienen“¹⁹.

Schenk und Eifert unterscheiden hingegen zwischen einer Infrastruktur im Allgemeinen und einer „Transport- und Verkehrsinfrastruktur“ im Speziellen für das Mittelalter²⁰. Sie verstehen Infrastruktur als „pfadabhängiges, netzwerkartiges Phänomen der *longue durée*“²¹, sie müsse im Rahmen einer „mittelalterlichen ISG“ (Infrastruktur-Geschichte) untersucht werden²². Alexander Fekete rechnet wiederum natürliche Flussläufe, klimatische Systeme und die Untergrundstabilität *per se* zur Infrastruktur²³. Seine Betrachtungsweise widerspricht der Einschätzung von Laaks, der Infrastruktur als „Kulturleistung“ klassifiziert²⁴. Eine andere Sichtweise auf Infrastruktur stellt das Zellenmodell der Verfasserin dar²⁵. Den Namen

¹⁶ Ebenda, S. 17 f. und S. 26.

¹⁷ Engels, Nordmann, *Was heißt Kritikalität?* Siehe hierzu die Rezension von Lina Schröder bei literaturkritik.de.

¹⁸ J. I. Engels, *Relevante Beziehungen. Vom Nutzen des Kritikalitätskonzepts für Geisteswissenschaftler*, in: *Was heißt Kritikalität?*, S. 17–45, hier S. 32.

¹⁹ Engels, *Relevante Beziehungen*, S. 25. Diese „technische Infrastruktur“ steht auch bei KRITIS (Darmstädter Graduiertenkolleg „Kritische Infrastrukturen“) im Vordergrund, vgl.: J. I. Engels, *Introduction*, in: *Key Concepts for Critical Infrastructure Research*, hg. v. J. I. Engels, (2018), S. 1–10.

²⁰ Schenk, Eifert, „Kritische Infrastrukturen“ als Ergebnisse individueller und kollektiver Kritikalitätszumessungen, S. 49, 54.

²¹ Ebenda, S. 51.

²² Schenk, Eifert, „Kritische Infrastrukturen“ als Ergebnisse individueller und kollektiver Kritikalitätszumessungen, S. 77.

²³ Fekete, *Relevanzbewertungsbefähigung und Ohnmachtserfahrung*, S. 156.

²⁴ D. v. Laak, *Infra-Strukturgeschichte*, in: *Geschichte und Gesellschaft. Zeitschrift für Historische Sozialwissenschaft*, 27, 3 (2001), S. 367–393, hier S. 371.

²⁵ Schröder, *Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal*, S. 15–83.

verdankt es der Tatsache, dass jede infrastrukturelle Einrichtung hier als „Infrastrukturzelle“ (weiter ISRZ)²⁶ bezeichnet wird. Das Modell definiert insgesamt sieben Strukturmerkmale: 1. die Hardware, 2. die Software, 3. die Verankerung im Netzgefüge (Nachbarzellen), 4. die Stifter, 5. die Betreiber, 6. die Nutzer und 7. die Beobachter. Die bisher betriebene Kategorisierung von Infrastruktur in technisch, sozial und institutionell wird dabei mit der Zuordnung der sogenannten Hard- und Software pro ISRZ überwunden: Ortsfeste materielle, technische Elemente sprich die Bausubstanz einer Einrichtung, hier verdeutlicht am Beispiel einer Brücke²⁷, werden als „Zellenhardware“ benannt. Institutionelles Reglement, zum Beispiel die Realisierung von Mobilität oder die Einnahme von Wegezöllen über die „ISRZ Brücke“, werden als „Zellensoftware“ bezeichnet. Diese bezieht sich also auf die Funktionalität der Zelle im System nach ihrer Fertigstellung im Betrieb. ISRZ, so die Annahme, können ihre Funktionen nur über die Verknüpfung mit weiteren ISRZ (= Nachbarzellen) ausüben. Darüber hinaus stellen sie Schnittpunkte von verschiedenen Interessen vertretender Akteursgruppen dar, welche den drei Bezugs- und Rechtsräumen Mikro, Meso und Makro entstammen. Sie definieren sich hinsichtlich einer ISRZ über ihre Rolle. Das Zellenmodell unterscheidet Stifter, Betreiber, Nutzer und Beobachter. Während der den Makro- beziehungsweise Mesoraum vertretende Stifter – zum Beispiel ein König, Bischof oder Graf – über Hard- und Software sowie die zukünftigen Nutzungsbedingungen der jeweiligen Zelle bestimmt, sind die im Mikroraum, also an Ort und Stelle der errichteten Zelle, agierenden Betreiber, zum Beispiel der Vorsteher eines Stiftes oder der Stadtrat, für Konstruktion und Wartung von Hard- und Software und in diesem Rahmen für die ständige Sicherstellung der Funktionen zuständig. Die zugelassenen Nutzer hingegen nehmen die zur Verfügung gestellten Dienste nach vorher fest gelegten Nutzungsregeln und mitunter gegen eine entsprechende Nutzungsgebühr, beispielsweise eine Zollabgabe, beziehungsweise eine arbeitstechnische Leistung in Anspruch, während die Beobachter, welche als einziges genanntes Strukturmerkmal nicht für jede ISRZ zwingend sind, keinen Zugang zur Zelle haben. Das Zellenmodell wurde mit der Idee entworfen, Infrastruktur unabhängig einer typalen Zuordnung in technisch, sozial oder institutionell, orts- und epochenunabhängig sowie vergleichend

²⁶ Infrastrukturzelle = ISRZ.

²⁷ Siehe Abb. 1a).

zu untersuchen²⁸. Die typen- und epochenübergreifende Anwendbarkeit des anhand eines neuzeitlichen Beispiels entwickelten Modells wird für diesen Beitrag postuliert, die Überprüfung der Behauptung erfolgt derzeit im Rahmen eines größeren Forschungsprojektes.

Systematische, epochenübergreifende Überlegungen zu möglichen Einflussfaktoren in Bezug auf die Realisierung und den späteren Unterhalt infrastruktureller Einrichtungen wurden bisher allenfalls exemplarisch am Rande vorgenommen. Der hiesige Beitrag verfolgt nicht den Zweck, spezifische Aussagen über die „ISRZ Hafen“ oder die „ISRZ Umschlagplatz“ an für sich zu treffen, Hard- und Software stehen hier also nicht im Vordergrund. Vielmehr sollen das Zellenmodell und die damit verbundene Interpretation des Marktsteifer Umschlagplatzes als ISRZ dazu verhelfen, dessen Funktionalität für die im Zellenmodell mit einer ISRZ assoziierten Bezugsräume Mikro, Meso und Makro und ihr Ineinandergreifen besser zu verstehen. Denn für die zu analysierenden Einflussfaktoren sind einerseits die Verflechtung unterschiedlicher politischer Räume sowie andererseits die verschiedenen, frühneuzeitlichen Herrschaftspraktiken zentral. Mit dem Makroraum wird entsprechend der Herrschaftsraum der Markgrafen von Brandenburg-Ansbach assoziiert. Als Mesoraum wird das „Maidreieck“ mit seinen Umschlagplätzen definiert und als Mikroraum das Winzerdorf Steft.

DER VERSUCH EINER DEFINITION VON INFRASTRUKTUR

Die Suche nach möglichen Einflussfaktoren führt zunächst unweigerlich zur Frage nach dem Sinn von Infrastruktur: Wozu und durch wen werden derartig in der Konstruktion aufwändige und komplex funktionierende

²⁸ Das Modell geht entsprechend davon aus, dass nicht technische, soziale oder institutionelle Aspekte für Integration und Gebrauch infrastruktureller Einrichtungen vordergründig prägend oder relevant sind (hieraus resultiert die bisher vorgenommene Einteilung der Infrastruktur in der Forschung in technisch, sozial und institutionell), statt dessen in aller erster Linie die Akteursgruppen der drei Bezugssysteme, die der Zelle durch diese zugeordneten Funktionen und die erforderliche Interaktion mit den Nachbarzellen. Die grundsätzliche Bedeutung technischer, sozialer oder institutioneller Aspekte soll dabei nicht bestritten, jedoch durch die neutrale Zuordnung einer von Menschenhand gestalteten Hard- und Software relativiert werden, da die mit den Zellen verbundenen Risiken – z. B. durch Technik initiiert – ebenfalls menschlichen Ursprungs und Teil des gesellschaftlichen Diskurses sind.

Objekte geschaffen? Bereits in der Dissertation wurde Infrastruktur von der Verfasserin „als Instrument zur Organisation, verstanden, um die Gesellschaft zu organisieren (inklusive ihrer Versorgung), innerhalb dieser zu kommunizieren beziehungsweise gesellschaftliche Prozesse zu kontrollieren und zu lenken. Sie sind Spiegel des zeitgenössischen Diskurses“²⁹ und das Ergebnis des gezielten Eingriffs des Menschen in die Lebensumwelt mit der Absicht, vermeintliche funktionelle Lücken zu schließen. Die daraus resultierenden, im lokalen Raum verankerten Einrichtungen besitzen einen inklusiven Charakter, da sie verschiedene Akteursgruppen miteinander verflechten. Sie funktionieren zudem nur in Verbindung mit infrastrukturellen Nachbareinrichtungen (= Nachbarzellen), unterliegen durch ihre gesellschaftliche Verankerung direkten und indirekten obrigkeitlichen Vorgaben und können, einmal gebaut, nicht so schnell wieder zurückgenommen werden. Einrichtungen, die über mehrere Jahrhunderte beständig existieren, können in dieser Zeit eine veränderte Funktionszuweisung erfahren³⁰. Die Definition schließt damit natürliche Flussläufe, klimatische Systeme oder Untergrundstabilität als die Infrastruktur *per se* aus, denn sie verweist auf die gezielte Veränderung der Lebensumwelt durch den Menschen.

VERSCHIEDENE EINFLUSSFAKTOREN BEZÜGLICH DER REALISATION UND UNTERHALTUNG VON ISRZ

Als Zweck von Infrastruktur wird laut vorangestellter Definition also das „Schließen vermeintlicher funktioneller Lücken in der Lebensumwelt“ angenommen. Vermeintlich deswegen, da es sich diesbezüglich um an Interessen geknüpfte Wahrnehmungen einzelner Akteure handelt – um diese mit dem Zellenmodell zu spezifizieren: der späteren Stifter. Inwieweit das Nichtvorhandensein einer Funktion tatsächlich von einem Akteur als Systemlücke interpretiert wird, hängt also davon ab, welche politischen, ökonomischen oder kulturellen Ziele er gerade verfolgt. Die Klassifizierung einer Systemlücke geschieht also insgesamt vor dem Hintergrund der gegebenen Rahmenbedingungen und gesellschaftlichen Diskurse. In der Absicht einer Systematisierung diesbezüglich möglicher Einflussfaktoren

²⁹ Schröder, *Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal*, S. 81.

³⁰ Die Definition von Infrastruktur spiegelt den aktuellen Arbeitsstand des eingangs erwähnten Projektes.

wurden von der Verfasserin neun „K-Faktoren“ zusammengestellt: Auf die Bedeutung der Beschaffenheit des lokalen Raumes als Ort der Verankerung einer ISRZ verweisen bereits der über das Zellenmodell mitgedachte Mikroraum sowie die Definition; dieser wird entsprechend gemeinsam mit den eine Region beschreibenden strukturellen Gegebenheiten, zum Beispiel den Agrar-, Kirchen- und politischen Strukturen, unter dem ersten K-Faktor „Konstitution“ zusammengefasst. Weitere K-Faktoren werden mit „Katastrophenfälle“, „Konflikte“, „Kontingenzen“, „Krisen“ und „Kapital“ überschrieben. Sie können sich sowohl als die Infrastruktur fördernd als auch beeinträchtigend erweisen, einerseits Innovationen – auch aus Notlagen heraus – hervorrufen, andererseits zur Zerstörung vorhandener ISRZ führen. Insbesondere militärische Konflikte lenken nicht selten von zivilen Projekten ab. Neue technische Entwicklungen (K-Faktor Kontingenz) sorgen zugleich für Alternativen mit gleicher Funktion (zum Beispiel Eisenbahn versus Schifffahrt) – auch diese Auswahlmöglichkeit nimmt grundlegend Einfluss auf Gestaltung und Organisation des Netzwerks³¹. Ebenso spielen gesellschaftliche Diskurse in Form sich wandelnder Erkenntnisziele und Kritikalitätszuschreibungen im Zusammenhang mit Kontingenz eine Rolle. Dabei berücksichtigt die Verfasserin Kontingenz als direkten Einflussfaktor im Sinne eines Moments des menschlichen Handelns vor dem Hintergrund verschiedener Auswahlmöglichkeiten und nicht, wie beispielsweise im *Graduiertenkolleg 1919 Vorsorge, Voraussicht, Vorhersage. Kontingenzbewältigung durch Zukunftshandeln*³² diskutiert wird, Kontingenz als die Zukunft unberechenbar gestaltender Faktor, den es gilt zu reduzieren oder auszuschalten. Dieser Interpretation von Kontingenz im Zusammenhang mit Infrastruktur wurde bereits Rechnung getragen, da eine ISRZ als Instrument zur Schließung einer vermeintlichen funktionellen Lücke und damit als Mittel zur Bewältigung gesellschaftlicher Komplexität verstanden wird. Als siebter K-Faktor soll die „Konkurrenz“ benannt werden. Hier stehen vor allem herrschaftliche, wirtschaftliche oder kollektive Aspekte im Vordergrund. Konkurrenz kann sich dabei auf ISRZ in unterschiedlichen Medien (zum Beispiel Wasser- vs. Landweg), auf ver-

³¹ „Netzwerk“ wird hier synonym zum Begriff „Infrastruktur“ verwendet. Siehe: Schröder, *Der Rhein-(Maas-) Schelde-Kanal*, S. 56 f.

³² *Graduiertenkolleg 1919*, URL: https://www.uni-due.de/graduiertenkolleg_1919/grako1919-start.php (aufgerufen 18.04.2019).

schiedene Funktionen (zum Beispiel Wassermühle vs. Flussschiffahrtsstraße) oder den wechselseitigen Einfluss von Stiftern, Betreibern und Nutzern untereinander (zum Beispiel klerikal versus weltlich oder Fortschritt versus Tradition) beziehen. Der achte K-Faktor „Kommando“ berücksichtigt die Herrscherpersönlichkeit selbst. Wenn sich eine Herrschaft über einen längeren Zeitraum etablieren konnte, war auch ein größerer Zeitraum gegeben, um kontinuierlich für die Umsetzung geplanter Bauvorhaben zu sorgen oder im Falle einer anderen Interessenlage entsprechende Investitionen zu vernachlässigen. Insbesondere letzterer Aspekt greift van Laaks Hypothese auf, welche ebenfalls davon ausgeht, dass Infrastruktur nicht das Ergebnis einer kohärenten Planung, sondern das Geflecht sehr unterschiedlicher und widersprüchlicher Interessen, vertreten durch verschiedene Akteure, ist³³. Insgesamt gilt zu beachten, dass der Herrschaftsbegriff in verschiedenen Epochen eine unterschiedliche Bedeutung erfährt. Mit der „Kultur“ als neunten K-Faktor wird van Laaks Feststellung Rechnung getragen, dass es sich bei Infrastruktur insgesamt um eine Kulturleistung handelt³⁴. Beispielsweise nimmt die Religion als Kulturelement direkten Einfluss darauf, ob in einer Region Tempel mit Opferstätten, Synagogen, christliche Kirchen oder Moscheen dominieren. Sie wirkt sich gleichfalls auf die Nutzungsbedingungen und zugelassenen Nutzerkreise von ISRZ aus. Infrastruktur fungiert in diesem Sinne also als Ausstrahlungsmedium und Spiegelbild von Kultur. Die genannten neun K-Faktoren beschreiben damit systematisch den im Zellenmodell über die Stifter, Betreiber und Nutzer integrierten Makro-, Meso- und Mikrorraum. Sie dienen als ein die Untersuchung strukturierendes Analyseraster, verbleiben normalerweise im Hintergrund der Darstellung und treten hier nur ausnahmsweise im Rahmen ihrer Einführung in die Wissenschaft in den Vordergrund³⁵.

³³ Laak, *Alles im Fluss*, S. 13.

³⁴ Laak, *Infra-Strukturgeschichte*, S. 371.

³⁵ Diese Liste versteht sich als offene Liste und nicht als in „Stein gemeißelte“ Tatsache.

II. VOM WINZERDORF STEFT ZUM MARKTORT MARKTSTEF: DIE REGIONALE TOPOGRAPHIE „STELLT DIE WEICHEN“

DER FORSCHUNGSSTAND ZU MARKTSTEF

Zu Marktstef und insbesondere zur Geschichte seines Hafens existiert nur eine sehr spärliche Überlieferung, welche überwiegend aus den 1970er und 80er Jahren stammt beziehungsweise noch älteren Datums ist, so zum Beispiel die kultur-geographische Betrachtung von Hans Schrepfer (1943) oder die 1884 über vier Ausgaben im *Korrespondent* erschienene Abhandlung zur *Geschichte der sechs Maindörfer* von Volkmar Wirth³⁶. Die wesentlichen Beiträge zur Geschichte Marktstefs stammen aus der Feder des Volksschullehrers Fritz Mägerlein (*1903; †1993)³⁷. Wie die Bibliographie in der kleinen „Festschrift“ (1983) *Marktstef und die sechs ansbachischen „Maindörfer“* anlässlich seines achtzigsten Geburtstags zeigt, konnte er bereits zu diesem Zeitpunkt auf ein ansehnliches publizistisches Werk zurückblicken³⁸. Die ausgewerteten Beiträge zeichnen sich durch ein

³⁶ H. Schrepfer, *Kulturgeographische Exkursion in das südöstliche Maindreieck*, (1943) sowie V. Wirth, *Zur Geschichte der sechs Maindörfer*, in: *Korrespondent*, 571 (6.11.1884), S. 1–3, 573 (7.11.1884), S. 1–4, 580 (11.11.1884), S. 1–4 und 582 (12.11.1884), S. 1–3, alle Ausgaben unter der Signatur 44-Franc 3206, Sondersammlungen, Universitätsbibliothek Würzburg. Wirth wertete u. a. zahlreiche Quellen der Sammlung *Monumenta Boica* aus.

³⁷ Diese sind: *Die Archive des Landkreises Kitzingen*, 2: *Die Stadtarchive*, (Bayerische Archivinventare 30, 1969), zusammen mit W. Scherzer, S. XXIII–XXVIII; *Vom Häckernest zum markgräflichen Handelsplatz*, in: *Jahrbuch des Landkreis Kitzingen. Im Bannkreis des Schwanbergs*, (1970), S. 307–318; das Manuskript *Die Sippe Keerl und Marktstef*, (1973), S. 31–40 in Staatsarchiv Nürnberg (weiter StANü), Z 325 Nr. 30; *Zeittafel 1216–1970*, in: *St. Stephan Marktstef*, hg. v. W. Fries, (1973), S. 46–54; *111 Jahre Marktstef*, in: *Jahrbuch des Landkreis Kitzingen*, (1981), S. 205–212; F. Mägerlein, *Marktstef und die sechs ansbachischen „Maindörfer“*, (Beiträge zu Kultur, Geschichte und Wirtschaft der Stadt Marktbreit und ihrer Nachbarschaft, 10, 1983).

³⁸ Vgl. hierzu die von Otto Selzer zusammengestellte Bibliographie von Mägerleins Werken von 1953 bis 1982 in: Mägerlein, *Marktstef*, S. 79–86. Was der einleitenden Würdigung, ebenfalls von Otto Selzer verfasst, mit keinem Wort zu entnehmen ist, ist Mägerleins Vergangenheit während des Nationalsozialismus. Mägerlein war vor dem Krieg von August 1932 bis zum 15. Oktober 1934 NSDAP-Kreisleiter in Rothenburg. Nach dem Krieg saß er von 1956 bis 1965 im Kitzinger Kreistag und ging bis zu seiner Pensionierung nach wie seinem Beruf als Lehrer nach. Er setzte sich während seiner NSDAP-Zeit für die Judenverfolgung ein, seine zahlreichen Nachkriegsschriften waren jedoch „harmlosen“ Themen gewidmet. In: W. Stegemann, *NSDAP-Kreisleiter Friedrich Mägerlein*, (2014), URL: <http://www.rothenburg-unterm-hakenkreuz.de/nsdap-kreisleiter-friedrich-maegerlein-1->

umfassendes Detailwissen aus, welches ein ausführliches Quellenstudium vermuten lässt. Mägerlein benutze bei seinen Studien sowohl Archivalien aus dem Stadtarchiv Marktstef als auch aus dem Staatsarchiv Würzburg³⁹. Bedauerlicherweise benannte er in seinen Aufsätzen seine Quellen nur ausnahmsweise in Form von Einzelnachweisen, die Darstellungen bedürfen bei wissenschaftlicher Auswertung einer entsprechenden Gegenkontrolle. Viele Angaben Mägerleins ließen sich durch Einsicht in Archivalien des Staatsarchivs Nürnberg und des Stadtarchivs Marktstef als historisch korrekt bestätigen.

Ein weiterer Beitrag zum Marktstefter Hafen stammt aus der Feder von Reinhard Huthöfer (1982), er konzentriert sich jedoch auf die dort betriebene Ein- und Ausschiffung von Glaubensflüchtlingen⁴⁰. Weiterhin konnten drei Zulassungsarbeiten aus den Jahren 1948, 1975 und 1980 ausgewertet werden⁴¹. Ludwig Ruf (1948) befasst sich mit Marktstef im Rahmen des heimatkundlichen Fachunterrichts, Robert Blase (1975) beleuchtet die Entwicklung Marktstefs insgesamt, Erika Meyer (1980) fokussiert die Geographie und örtlichen Strukturen der Nachkriegszeit. Auch wenn zwei dieser Arbeiten über keinen Anmerkungsapparat verfügen und die ersten beiden Beschreibungen offenkundig vereinzelte Fehler aufweisen⁴², enthalten sie dienliche Hinweise, welche ebenfalls in die Betrachtung eingeflossen

ueber-seine-amtszeit-von-1932-bis-1934-ist-wenig-bekannt-war-er-in-die-polit-affaere-mit-wilhelm-stegmann-verstrickt/ (aufgerufen 31.05.2018).

³⁹ Zu dieser Zeit befanden sich die Ansbacher Bestände noch im Staatsarchiv Würzburg. Im Zuge der systematisch erfolgten Rückgabe der Archivalien wurden diese jedoch nach Nürnberg abgegeben; für das Stadtarchiv Marktstef hat Mägerlein in seiner Funktion als ehrenamtlicher Archivar eine ausführliche Inventarisierung erstellt. Mägerlein, Scherzer, *Die Archive*.

⁴⁰ R. Huthöfer, *Der Hafen von Marktstef*, in: *Jahrbuch des Landkreises Kitzingen*, (1982), S. 194–203.

⁴¹ L. Ruf, *Die Geschichte meines Heimatortes Marktstef im Unterricht. Arbeit für die Zulassung zur 1. Prüfung zum Lehramt*, (1948), ohne Seitennummerierung; R. Blase, *Marktstef – unter besonderer Berücksichtigung seiner Genese*, (1975), Zulassungsarbeit in der Sammlung der Universitätsbibliothek Würzburg; E. Meyer, *Strukturuntersuchungen in der Gemeinde Marktstef. Zulassungsarbeit für die Erste Prüfung für das Lehramt an Grund- und Hauptschulen*, (1980).

⁴² So behauptet er im dritten Kapitel, dass Marktstef 1729 das Stadtrecht erhalten habe, was allerdings nicht stimmt. Andererseits verfügte Ruf offensichtlich über gute Kenntnisse, da ihm beispielsweise auch der Vetterplan, damals noch im Würzburger Archiv befindlich, bekannt war.

sind. Einige überlieferte Handbücher und Reisebeschreibungen aus dem 19. Jahrhundert enthalten ebenso wichtige Hinweise⁴³. Die älteste gedruckte Überlieferung stammt von Conrad Caspar Häulen (1743) aus dem unmittelbaren Betrachtungszeitraum⁴⁴. Bei dieser handelt es sich um eine mehrere Jahrhunderte umfassende Überblicksdarstellung über die wirtschaftlichen Gegebenheiten im Frankenland, insbesondere über die Getreide- und Weinernten. Immer wieder werden jedoch auch politische Ereignisse, einzelne Dörfer und Städte betreffend eingestreut, so findet sich auch an einigen Stellen etwas über Marktstett. Rufs Betrachtung verweist auf zwei Marktstetter Chroniken. Beide befinden sich, ohne Signatur, im Stadtarchiv Marktstett und konnten zusammen mit einer dritten, dort archivierten Chronik eingesehen werden. Es handelt sich um die Aufzeichnungen des Gemeindegemeinschafters Grieninger 1816, um die *Historische orthographische Nachricht von Marke Stefft* von Anna Babetta Dauchin vom 26. April 1828 sowie um die *Chronik des Cantors Johann Casper Schneider* (1833) mit ergänzenden Berichten aus fremder Feder bis 1907⁴⁵. Die meisten, hier relevanten Daten zu Marktstett finden sich in allen drei Chroniken wieder. Es ist zu vermuten, dass die späteren Chroniken auf den früheren fußen, sie entstanden alle drei in etwa hundert Jahre nach den zu besprechenden Ereignissen. Der Hafenausbau und die damit einhergehende Blüte findet in allen drei Schriften fast keine Beachtung. Grieningers Chronik enthält am Ende ein Verzeichnis der Regenten seit 1448, weiterhin Verzeichnisse der Beamten, Pfarrer, Schullehrer und Kantoren, Rektoren, Lehrer sowie Stadtschreiber. Im Jahr 2010 fand zum Marktstetter Hafen und zu seiner

⁴³ A. Rottmayer, *Statistisch-topographisches Handbuch für den Unter=Mainkreis des Königreichs Bayern*, (1830); S. Hänle, K. v. Spruner, *Handbuch für Reisende auf dem Main*, (1843); Braunfels, *Die Mainufer*; P. Stumpf, *Bayern. Ein geographisch=statistisches Handbuch des Königreiches. Zweiter Theil*, (1853); W. Toepfer, *Kurzgefaßte Chronik*, (1891).

⁴⁴ C. C. Häulen, *Jahr-Buch alter und neuer Nachrichten, oder historische Beschreibung, wie der gütige Gott von vielen hundert Jahren her, biß auf das jetzt=laufende 1742. Jahr, unser werthes Franckenland vielmahl mit gut und geseegneten Wein=Jahren erfreuet, aber auch mit schädlichen Miß=Jahren vätterlich heimgesuchet hat*, (1743), Universitätsbibliothek Würzburg, Signatur: 52/Franc.643a.

⁴⁵ Bei Johann Caspar Schneider handelt es sich offensichtlich zugleich um den Schulmeister Marktstetts, wie ein Eintrag unter *Deutsche Schulen. Schulmeister im Addresshandbuch für die fränkischen Fürstenthümer Ansbach und Bayreuth*, (1801), S. 186 vermuten lässt: Münchner Digitalisierungszentrum, URL: https://reader.digitale-sammlungen.de/de/fs1/object/display/bsb10018202_00192.html (aufgerufen 22.10.2018). Über die anderen beiden Chronisten ließ sich nichts herausfinden. Alle drei Chroniken besitzen keine Signatur.

Zeit als „Handelsort“ eine Sonderausstellung im dortigen Museum für Familiengeschichte statt. Die weitere ungedruckte Überlieferung befindet sich im Staatsarchiv Nürnberg und im Stadtarchiv Marktsteft.

Ergänzend hierzu wurden Publikationen zu den im Zusammenhang mit dem Hafenausbau handelnden Akteuren, unter anderem zu den verschiedenen Markgrafen von Brandenburg-Ansbach und deren Vertretern hinzugezogen⁴⁶. Auch Günter Schuhmanns Monographie ist bereits älteren Datums, aber selbst aktuellere Werke, wie zum Beispiel das von Franz Willax über das Fürstentum Brandenburg-Ansbach, basieren auf diesen⁴⁷. Die zweibändige Darstellung von Manfred Jehle über Ansbach hilft bezüglich Marktstefts nicht weiter, denn auch bei der dort vorgenommenen Auflistung der Ämter bleibt das Oberamt Creglingen, welchem die sechs Maindörfer angehörten, unerwähnt⁴⁸. Hinsichtlich der Bedeutung des Mains als Wasserstraße und den damit verknüpften ISRZ wurden zum Teil auf archäologischen Erkenntnissen beruhende Publikationen von Lukas Werther und Andreas Wunschel benutzt⁴⁹.

DIE REGIONALE VERORTUNG STEFTS ANHAND DES ERSTEN K-FAKTORS KONSTITUTION

Das ursprüngliche Häckerdorf Steft liegt am sogenannten „Maindreieck“ und zwar am linken Mainufer oberhalb der südlichen „Dreiecksspitze“. Marktsteft bestand 1943 laut Schrepfer aus mehreren Teilen: einem Hufenwededorf mit ländlichem Anwesen und regelmäßigem Gassengeäder, darin die Kirchenbefestigung mit Kirchenhofmauer, Gaden und Wehrtor und einer im Westen und Süden angestückten Erweiterung mit rechteckigen Baublöcken, schnurgeraden Straßen und städtischen Häusern – das Maintor Steft (gemeint ist hier vermutlich das Obere Maintor) wurde

⁴⁶ Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*.

⁴⁷ F. Willax, *Das Fürstentum Brandenburg-Ansbach und der Fränkische Kreis im Spanischen Erbfolgekrieg*, (2003).

⁴⁸ M. Jehle, *Ansbach. Die markgräflichen Oberämter Ansbach, Colmberg-Leutershausen, Windsbach, das Nürnberger Pflegamt Lichtenau und das Deutschordensamt (Wolframs-) Eschenbach*, in: *Historischer Atlas von Bayern*, Teil: *Franken*, Reihe 1, 35, 2 (2009).

⁴⁹ L. Werther, *Die Reisen Karls des Großen auf dem Main und der Bau der Fossa Carolina*, in: *Frühe Main Geschichte*, S. 217–225; Werther, Wunschel, *Die Binnenschifffahrt auf dem Main*, S. 227–239.

während der Ansbacher Herrschaft erweitert⁵⁰. Marktsteft besitzt bis heute keine Bahnstation. Wichtige Orte in der Nachbarschaft mit lang zurückreichender Geschichte sind Marktbreit, Kitzingen und Ochsenfurt. Über den Main bestand eine Verbindung zu den weiter entfernten Städten Schweinfurt, Dettelbach und Würzburg. Bereits im ausgehenden Mittelalter und in der Frühen Neuzeit galt der Main trotz erheblicher Erschwernisse – monatelange Eisverhältnisse während der kleinen Eiszeit, die Bergfahrt war nur in Form von Treideln möglich, in Dürreperioden gab es keinen ausreichenden Wasserstand – für die Schifffahrt als wichtiger Handelsweg. Nicht nur bezüglich des Getreide- und Weinhandels, in welchen unter anderem auch das mainaufwärts gelegene Schweinfurt involviert war⁵¹, sondern auch hinsichtlich des Glas- und Holzhandels des mainabwärts liegenden Spessarts via Rhein bis weiter in die Niederlande kam ihm eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu⁵². Wichtige Aufschlüsse hierzu darf der Historiker von der Dissertation von Lars Kröger erwarten⁵³. Da weite Strecken des Mains bis in die Neueste Zeit nicht überbrückt waren, spielte der Fährverkehr eine wichtige Rolle⁵⁴. Der Mangel an befestigten Straßen entlang des Mains ließ die Bedeutung des Wasserwegs weiter ansteigen⁵⁵. So sind beispielsweise mehrere Mainreisen Karls des Großen und Ludwigs des Frommen dokumentiert⁵⁶. Spätestens Mitte des 12. Jahrhunderts bestanden entlang des Mains, wie aus Urkunden Friedrich I. (Barbarossa) hervorgeht, befestigte Treidelwege⁵⁷. 1157 regelte Friedrich I. zudem die Mainwasserzölle neu, demnach durften nur talwärts fahrende Schiffe besteuert werden, die zu Berg fahrenden Kaufleute waren *per Mogum ascendentes* von sämtlichen

⁵⁰ Schrepfer, *Kulturgeographische Exkursion*, S. 93; Meyer, *Strukturuntersuchungen*, S. 16.

⁵¹ Vgl. u. a. hierzu Ruf, *Die Geschichte meines Heimatortes*, Kap. 1.

⁵² Vgl. hierzu u.a den Beitrag von S. Krimm, *Die alten Spessartglashütten waren wirtschaftlich einträgliche Betriebe*, in: *Spessart*, 11, (1995), S. 3–12.

⁵³ L. Kröger, *Fähren an Main und Neckar. Eine archäologische und historisch-geographische Entwicklungsanalyse mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Verkehrsinfrastruktur*, die Publikation ist für 2019 vorgesehen.

⁵⁴ Werther, Wunschel, *Die Binnenschifffahrt auf dem Main*, S. 235.

⁵⁵ Ebenda, S. 227.

⁵⁶ Vgl. u. a. Werther, *Die Reisen Karls des Großen auf dem Main*, S. 217–225; Werther, Wunschel, *Die Binnenschifffahrt auf dem Main*, S. 227–239.

⁵⁷ Ebenda, S. 228.

Zöllen befreit⁵⁸. Durch die Jahrhunderte hinweg hatten sich im „Maindreieck“ Schweinfurt, Kitzingen, Marktbreit, Ochsenfurt, Würzburg, Karlstadt und Gemünden als Umschlagplätze und damit Infrastruktur-Zentren behaupten können. Dies ist vor allem auf die bis in das 19. Jahrhundert andauernde „Multiherrschaft“ in der Region zurückzuführen: Jeder der hier den Makrorraum repräsentierenden Territorialherren wollte über einen eigenen Umschlagplatz für den Handel und die Einnahmen von Wegezöllen verfügen.

Im Jahr 1647, um bei den in der Einleitung vorgegebenen „Hundertjahressprüngen“ zu bleiben, war der Schweinfurter Hafen reichsstädtisch, Kitzingen, Karlstadt, Gemünden und Würzburg gehörten zum Hochstift Würzburg, Marktbreit dem Hause Schwarzenberg und Ochsenfurt war im Besitz des Würzburger Domkapitels⁵⁹. Das Hochstift Würzburg war also insgesamt von den Besitzungen her zu dieser Zeit „der mächtigste Spieler“, wenngleich alle genannten Obrigkeiten zumindest über einen eigenen Umschlagplatz am Main verfügten, der als Ausgangspunkt für Handel, Gewerbe und Zolleinnahmen fungierte. Die hier zu betrachtende Gemeinde Steft war ansbachisch, da der Markgraf zu Brandenburg und Burggraf zu Nürnberg, Albrecht Achilles, bereits am 13. Oktober 1448 die seit etwa 1230 unter einer Herrschaft stehenden „sechs Maindörfer“ Obernbreit, Gnodstadt, Steft, Sickershausen, Martinsheim und Oberickelsheim für 24.000 Gulden aus der Erbmasse des Grafen Konrad IV. von Hohenlohe-Braunegg erworben hatte, von denen sich jedoch nur Steft direkt am Main befand⁶⁰. Wie bereits erwähnt, gehörten alle sechs Maindörfer zum ansbachischen Oberamt Creglingen. Im Gegensatz zu den anderen genannten, direkt am Main liegenden Orten blieb Steft jedoch ein Häckerdorf, Ansbach war im oben genannten Betrachtungsjahr 1647 also der einzige „Mainanlieger“, der offensichtlich am Mainhandel wenig interessiert schien.

⁵⁸ Ebenda, S. 229.

⁵⁹ Vgl. hierzu u. a. Schrepfer, *Kulturgeographische Exkursion*, S. 87.

⁶⁰ Vgl. hierzu die *Chronik des Gemeindegemeinschafters Grieninger*, S. 1; Wirth, Nr. 571, S. 1 f.; Toepfer, *Kurzgefasste Chronik*, S. 5; Mägerlein, *Marktsteft*, S. 21: Er schreibt für 28.000 Gulden; die „sechs Maindörfer“ werden in mehreren Urkunden gesamtlich aber auch einzeln namentlich erwähnt, es handelt sich also um einen historischen Begriff: Siehe StANü, Würzbg. Urkunde 114/148, *Markterhebungsurkunde Marktsteft*, (1726) und StANü, Würzbg. Urkunde 114/149, *Leyder Steiner- und Siebner-Ordnung*, (1726–27, 12 Dokumente).

DIE REGIONALE VERORTUNG STEFTS ANHAND DES ZWEITEN K-FAKTORS KULTUR

Hinsichtlich der kulturellen Rahmenbedingungen sind beispielsweise religiöse Aspekte interessant: Steft ging, wie in Franken nicht selten⁶¹, aus einer Kirchhofbefestigung (Kirchenburg) hervor, was deutlich werden lässt, dass der Ort bereits früh in die kirchliche Struktur integriert war⁶². Als einschneidend für Steft und die Region erwies sich die Reformation, die im Rahmen der vorhandenen „Multiherrschaft“ ebenfalls unterschiedliche konfessionelle Lesarten zuließ. So waren Steft, Schweinfurt, und Marktbreit protestantisch, Ochsenfurt, Karlstadt, Gemünden und Würzburg katholisch, Kitzingen hingegen protestantisch und katholisch. Dabei mutet das zum Hochstift Würzburg gehörende Kitzingen mit seiner Doppelkonfessionalität auf den ersten Blick etwas merkwürdig an, mitunter lässt sich hierauf an späterer Stelle eine Antwort finden. Ob und inwieweit sich dies auf die lokale Infrastruktur auswirkte, bleibt zu untersuchen. Das Maindreieck als solches bot allen Beteiligten die gleichen Bedingungen: Die Orte wurden insbesondere durch die Landwirtschaft geprägt, innerhalb dieser kam dem Getreideanbau eine größere Bedeutung zu. Auch noch im Jahr 1943, so der Geograph Hans Schrepfer, wurde die Hochfläche des östlichen und südlichen Maindreiecks vor allem durch die Landwirtschaft geprägt, Obstgärten überzogen unter anderem auch die flache Flur von Marktsteft (fast 16.000 Obstbäume)⁶³. Außerdem dominierte der Weinanbau.

III. DIE LOKALE INFRASTRUKTUR STEFTS VERÄNDERT SICH

Wie bereits eingangs festgehalten, müssen infrastrukturelle Entwicklungen in der Regel als Reaktion auf gegebene Rahmenbedingungen und/oder gesellschaftliche Diskurse interpretiert werden. In vorliegendem Fall ist also nach den Ursachen zu fragen, die zum Ausbau Stefts im 18. Jahrhundert beigetragen haben. Vor diesen analytischen Betrachtungen sollen jedoch

⁶¹ Die Kirchenburgen waren ein gesamteuropäisches Phänomen. Vgl. hierzu: K. Kolb, *Wehrkirchen und Kirchenburgen in Franken*, (21977), S. 7.

⁶² Schrepfer, *Kulturgeographische Exkursion*, S. 63.

⁶³ Ebenda, S. 50.

zunächst die wesentlichen infrastrukturellen und hieraus resultierenden weiteren baulichen Veränderungen in und um Steft beschrieben werden: Im Jahr 1700 unterrichtete die ansbachische Regierung die Hofkammer in Würzburg darüber, dass sie beabsichtige, zu Steft eine Manufaktur und eine Schifffahrt einzurichten⁶⁴. 1711 kommandierte die Regierung von Ansbach laut Reinhardt Huthöfer (1982) Musketiere nach Steft ab, die dort mit dem Ausheben eines Hafenbeckens im Bereich eines bereits existierenden, am Westrand des Ortes gelegenen toten Mainarms und dessen Befestigung mittels Faschinen begannen⁶⁵. Dieser Hinweis taucht auch bei Fritz Mägerlein in einer Zeittafel auf⁶⁶, einen Beleg bleiben beide schuldig. Im gleichen Jahr verlegte Brandenburg-Ansbach die herrschaftlichen Jachten von Wertheim nach Marktsteft⁶⁷. 1712 wurde Steft bereits mit markgräflichen Privilegien ausgestattet⁶⁸, deren endgültige Beurkundung mit der offiziellen Verleihung des Marktrechts – ein Wochenmarkt und zwei Jahrmärkte – an Steft am 4. November 1726 erfolgte. 1728 wurde der Ausbau des Hafenbeckens durch Ausschachtung und Befestigung fortgesetzt, die Arbeiten waren 1729 beendet⁶⁹. Ferner wurden nach Mägerlein 1731/32 mehrere „staatliche Bauten“ errichtet, die jedoch nicht näher spezifiziert werden⁷⁰. Für 1736 sind Planungen einer vermutlich nicht ausgeführten Mainmühle überliefert. Für Umschlag und Lagerung der Güter entstand 1740 ein La-

⁶⁴ Mägerlein, *Vom Häckernest zum markgräflichen Handelsplatz*, S. 310; Mägerlein, Scherzer, *Die Archive*, S. XXIV.

⁶⁵ Huthöfer, *Der Hafen von Marktsteft*, S. 194.

⁶⁶ Mägerlein, *Zeittafel*, S. 48.

⁶⁷ Mägerlein, *Vom Häckernest*, S. 311: Der markgräfliche Schiffsmann wohnte in Wertheim, die ansbachische Flotte lag dort im Winter vor Anker. Die Güter von und für Ansbach und dessen Hoheitsgebiet wurden wie ehemals in Marktbreit umgeschlagen: siehe Mägerlein, Scherzer, *Die Archive*, S. XXIV.

⁶⁸ Hinweis darauf in: Mägerlein, *Marktsteft*, S. 18. Im Marktstefter Stadtarchiv fand die Verfasserin hierzu das folgende Dokument ohne Signatur: *Hochfürstl. Brandebg. Anolzbachische = neuer Wilhelm Friedrich Stefter Stadt. Privilegia Anno 1712*. Es handelt sich um eine *Copia*. Das Original muss sich im Marktstefter Stadtarchiv befinden, in Nürnberg ist es nicht. Allerdings ist es dort derzeit nicht auffindbar, die Verfasserin musste auf eine dort hinterlegte, fast nicht lesbare Fotokopie zurückgreifen.

⁶⁹ Toepfer, *Kurzgefaßte Chronik*, S. 8; Mägerlein, Scherzer, *Die Archive*, S. XXV; Huthöfer, *Der Hafen von Marktsteft*. S. 194; laut der Chronik Anna Babetta Dauchin wurde der Kanal erst nach 1732 gegraben und kostete 9.000 Gulden: Dauchin, *Historische orthographische Nachricht von Marke Steft*, S. 36.

⁷⁰ Mägerlein, *Vom Häckernest*, S. 318; Mägerlein, Scherzer, *Die Archive*, S. XXV.

gerhaus, 1747 wurde ein Kran installiert sowie 1750/51 eine großzügige Schranne erbaut⁷¹. 1747 entstand außerdem eine Lateinschule, 1764 erfolgte die Genehmigung eines Handlungsgerichts. Investitionen betrafen auch das Straßensystem – zum Beispiel die Lindenallee um 1730/50⁷², der Ausbau der Verbindungswege nach Mainbernheim zur „Kaiserstraße“ und nach Obernbreit zur „Weinstraße“ oder verschiedene Chausseen⁷³. Der oben erwähnte Kran wurde 1747 aus dem herrschaftlichen Sandsteinbruch beim ansbachischen Freudenbach bei Creglingen nach Marktsteft verbracht und dort als Hafenkran installiert. 1764 wurde der hölzerne Unterbau durch einen noch heute existierenden Gemauerten ersetzt⁷⁴. Dabei wurde vermutlich die alte hölzerne Kappe mit dem Kranausleger auf den neuen Unterbau aufgesetzt.

Die beteiligten Akteure bei diesen durch die Obrigkeit veranlassten Infrastrukturmaßnahmen sind im direkten Umfeld der Markgrafen zu suchen: Wann genau der Ingenieur Leutnant und Landfeldmesser Johann Georg Vetter (*1681; †1745) mit der Planung eines Hafens und zugleich auch mit der Umgestaltung Stefts in eine „moderne“ Neustadt beauftragt wurde, konnte nicht ermittelt werden, die Entwürfe zur angedachten Planstadt Steft müssen jedenfalls ihm zugeschrieben werden⁷⁵. Wie seine 1732 publizierten und zu großer Bekanntheit gelangten vier Foliobände brandenburgisch-ansbachischer Oberamtsbeschreibungen vermuten lassen, war er der Aufgabe durchaus gewachsen⁷⁶. Es handelt sich beim Ergebnis um zwei Pläne (etwa Größe A3) aus dem Jahr 1712, welche beide zusammen auf einem Karton der Größe A0 gezeichnet sind (Querformat)⁷⁷. Diese werden

⁷¹ Toepfer, *Kurzgefaßte Chronik*, S. 8; Mägerlein, *Vom Häckernest*, S. 318; Mägerlein, Scherzer, *Die Archive*, S. XXV; Ruf, *Die Geschichte meines Heimatortes*, Kap. 3; Meyer, *Strukturuntersuchungen*, S. 20.

⁷² Im Gegensatz zu Mägerlein gibt Ruf das Jahr 1750 an: Ruf, *Die Geschichte meines Heimatortes*, Kap. 4.

⁷³ Vgl. hierzu u. a. Hauck, *Johann Georg Vetter*; Mägerlein, *Vom Häckernest*, S. 307–318; Mägerlein, *111 Jahre Marktsteft*, S. 205–212; Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, S. 184–208; Mägerlein, Scherzer, *Die Archive*, S. XXV.

⁷⁴ Mägerlein, *Marktsteft*, S. 20.

⁷⁵ Die Verfasserin nimmt an, dass der Auftrag zwischen 1701 und 1711 erteilt worden sein muss, da 1701 die königliche Jacht in Marktsteft vom Stapel gelassen und 1711 die ansbachische Flotte von Wertheim nach Marktsteft verlegt wurde.

⁷⁶ Vgl. hierzu Hauck, *Johann Georg Vetter*, S. 297–322.

⁷⁷ StANü, Fürstentum Ansbach, Karten und Pläne 183/2, *Eigentlicher Grund Riß von*

bei Mägerlein in Schwarz-Weiß in skizzenhafter Form ausschnittsweise wiedergegeben⁷⁸. Beide Entwürfe sind im Original koloriert und im Maßstab von 7,5 cm zu 500 Schuhen gehalten⁷⁹. Die linke Seite trägt die Überschrift *Eigentlicher Grund Riß von der Neu anzulegen Gnädigst gesinden Wilhem Friedrich Steffter Stadt. Anno 1712*. Der rechte Plan zeigt die nähere Umgebung Stefts, so etwa Waldungen auf der rechten Mainseite, ein Wäldchen im Nordosten Stefts sowie die Orte Segnitz (andere Mainseite von Steft weiter aufwärts gelegen) und Sulzfeld (ebenfalls andere Mainseite etwas weiter flussabwärts gelegen). Der Übersichtsplan weist eine bemerkenswerte Besonderheit auf, nämlich eine offenbar geplante Wehrmauer mit an den vier Ecken sowie zusätzlich in der Mitte der westlichen und östlichen Kurtine zugedachten polygonalen Bastionen. Es war also offenbar intendiert, die Neustadt militärisch abzusichern. Der linke Plan zeigt in großem Maßstab den Entwurf der Planstadt. Auf dieser Darstellung fehlt die oben genannte Bastionärbewehrung. Auf beiden Plänen ist nicht nur der Hafenschlauch zu erkennen, auch die beabsichtigte Integration des alten Dorfkerns in die neue Planstadt mit rechtwinkelig angelegten Straßenzügen ist dargestellt. Hierbei ist der alte Baubestand schwarz umrandet, die neuen Häuser der Planstadt sind in Rot gehalten⁸⁰. Der alte Dorfkern machte flächenmäßig demnach ein Viertel der angedachten Neustadt aus. Die bereits vorhandenen Verkehrswege nach Kitzingen, Marktbreit, Obernbreit sowie Michelfeld waren bei den Neustadt-Entwürfen zu integrieren. Zwei sollten in das neue Steft von Osten her, einer von Süden und zwei von Westen her durch entsprechende Tore eintreten. Der bestehende Weg nach Kitzingen (heute Kitzinger Str.), der im Nordwesten des alten Dorfkerns seinen Anfang nahm, sollte seinen Zugang offenbar durch eines der östlichen Tore haben. Somit wären für die Planstadt mindestens fünf Tore erforderlich gewesen. Von den drei vorhandenen Toren, dem Oberen Maintor, dem Michelfelder Tor und dem Unteren Maintor, hätten das Obere und das Michelfelder die ursprünglichen Funktionen an Ort und Stelle beibehalten können, das alte Untere Tor hätte sich nach Veters Entwurf im Inneren Neu-Stefts befunden

der Neu anzulegen Gnädigst gesinden Wilhem Friedrich Steffter Stadt. Anno 1712.

⁷⁸ Mägerleins Darstellung suggeriert, dass es sich beim Original um zwei einzelne Zeichnungen handelt. Mägerlein, *Marktsteft*, S. 16 und 17.

⁷⁹ Ein Schuh oder Fuß.

⁸⁰ StANü, Fürstentum Ansbach, Karten und Pläne 183/2, *Eigentlicher Grund Riß von der Neu anzulegen Gnädigst gesinden Wilhem Friedrich Steffter Stadt. Anno 1712.*

den und wäre bezüglich der ursprünglichen Funktionen obsolet gewesen. Der von Obernbreit kommende Weg sollte durch eines der östlichen Tore eintreten und in einem groß angelegten Platz mit einem vermutlich für Repräsentationszwecke vorgesehenem Bauwerk münden.

Wie der oben dargelegten schriftlichen Überlieferung, zwei weiteren Plänen vom *Hoch-fürstlich-Brandenburg-Antzbachischen am Mayn gelegenen in Oberamt Creglingen gehörigen Marktflecken Steft* (1739)⁸¹, gezeichnet von Johann Christoph Horland, und aktuellen Luftaufnahmen entnommen werden kann, ist von den gesamten Neustadtplanungen nur ein kleiner Teil umgesetzt worden. Insbesondere die beiden Horland-Pläne (in den hiesigen Abb. als „Plan a“ und „Plan b“ bezeichnet) lassen nicht nur die 136 Gebäude Marktstefts mit ihren Häusernummern, sondern auch die öffentlichen Gebäude wie das Rathaus (Nr. 11) oder die Kirchenburg (Nr. 10) beziehungsweise bei privaten Gebäuden den jeweiligen Eigentümer erkennen⁸². Plan a) zeigt dabei den Baubestand im Jahr 1739, Plan b) zusätzlich die baulichen Ergänzungen im Sinne Vettters Planstadt von 1712⁸³. Im Plan a) erscheinen längs des nördlichen Hafenkais drei aneinander gereihte Gebäude und ein Kran. Diese fehlen in Plan b) und wurden möglicherweise von späterer Hand eingetragen. Es handelt sich dabei zweifellos um die auf späteren Ansichten erkennbaren Lagergebäude.

Was war die Motivation für diese herrschaftlichen Maßnahmen in der ansbachischen „Exklave“ Steft? Und warum wurden die Planungen nicht in ihrer Gänze umgesetzt? 1739 schienen die Überlegungen zum Projekt „Neustadt-Steft“ ja noch immer aktuell gewesen zu sein, wie aus Horlands Plan b) entnommen werden kann. Und wieso wurden nicht ähnliche Anstrengungen in Segnitz unternommen, über welches Ansbach offensichtlich ebenfalls zu bestimmen hatte? Denn überliefertes Schriftgut aus der Zeit von 1725 bis 1728, unter anderem von Markgräfin Christiane Charlotte

⁸¹ StANü, Fürstentum Ansbach, Karten und Pläne 183 (= Digitalisat 614), Plan von dem *Hochfürstlich Brandenburg-Onolzbachischen, am Mayn gelegenen, ins Oberamt Creglingen gehörenden Markt-Flecken Steft mit allen Gebäuden und den nächsten, an die Häuser stoßenden Gärten und Weingärten*, Johann Christoph Horland, (11.08.1739) sowie StANü, Fürstentum Ansbach, Karten und Pläne 183/1 (= Digitalisat B 1252), ... *Marckt-Flecken mit allen Gebäuden und demächsten, an die Häuser stoßenden Gärten und Weingärten*, Johann Christoph Horland, (11.08.1739).

⁸² Karten und Pläne 183 und 183/1.

⁸³ Karten und Pläne 183.

der Ort aber offenbar zunächst erholen konnte. Immerhin wurde in den Jahren 1622 bis 1625 ein größerer Kirchenbau realisiert⁸⁸. Für die Jahre 1625, 1632 und 1634 wird bezüglich Stefts über den Ausbruch der Pest berichtet, 1635 und 1637 folgten große Hungersnöte⁸⁹. Ruf zitiert in diesem Zusammenhang den Segnitzer Pfarrer Bartholomäus Dietwar (1592–1670): „Es wurden der Einwohner allenthalben sehr wenig. Zu Sickershausen waren es nur noch 18 Bürger, zu Stefft nur noch 10“⁹⁰. 1637 lebten in Steft „in Folge der elenden Zeiten“ nur noch 18 Bürger⁹¹.

Allerdings lassen sich vorausgegangene Katastrophen als Ursache für die markgräflichen Maßnahmen im 18. Jahrhundert ausschließen: Die angeführten Ereignisse des 17. Jahrhunderts waren personenbezogen und betrafen menschliche Schicksale. Nennenswerte Beeinträchtigungen der lokalen Bausubstanz scheint es nach der Feuersbrunst von 1564 und dem Hochwasser von 1581/90 keine mehr gegeben zu haben, wie auch aus dem folgenden Zitat, welches zur vorherrschenden Not in Steft während der Pestjahre Stellung bezieht, gefolgert werden kann: „Aber bald sollte eine Notzeit für das Dorf anbrechen, wie sie wohl vorher und nachher nie mehr war“⁹². Da sämtliche Katastrophen der vorherigen Jahrhunderte explizit in allen drei Chroniken Erwähnung finden, darf dieser Aussage durchaus Glauben geschenkt werden. Sowohl der Planstadtentwurf von 1712 als auch die Horland-Pläne von 1739 zeigen zudem das alte Stefter Gebäudeensemble von immerhin 136 Einheiten, ein erforderlicher kompletter Neubau des Ortes lässt sich also auch aus der Kartographie nicht ableiten⁹³. Fazit: Katastrophenfälle können als Ursache für die vollständige Neuplanung Stefts ausgeschlossen werden.

K-FAKTOR 4: KONFLIKTE

1461/1462, so Wirth, nahm der Bischof von Würzburg, Johann III. von Grumbach († 1466), im Rahmen seiner dritten Fehde mit dem Markgrafen

⁸⁸ Ruf, *Die Geschichte meines Heimatortes*, Kap. 2.

⁸⁹ Toepfer, *Kurzgefaßte Chronik*, S. 6 f.; Ruf, *Die Geschichte meines Heimatortes*, Kap. 2.

⁹⁰ Ruf, *Die Geschichte meines Heimatortes*, Kap. 2.

⁹¹ Wirth, Nr. 571, S. 3.

⁹² Ruf, *Die Geschichte meines Heimatortes*, Kap. 2.

⁹³ Bereits für das Jahr 1682 hält Ruf wieder 73 Häuser und „nur“ 24 verödete und zerfallene Hütten fest, welche als Grundlage für die neue Planstadt gewertet werden dürfen. Ruf, *Die Geschichte meines Heimatortes*.

Albrecht Achilles Steft ein und ließ es plündern und verwüsten⁹⁴. Während des Dreißigjährigen Krieges war Steft offenbar nicht nur durch die oben erwähnten Hungersnöte betroffen, sondern hatte, wie Ruf erwähnt, auch unter den durchziehenden Armeen zu leiden⁹⁵. 1673 wurde Steft erneut geplündert, es räumten „die Kaiserlichen so rein wie an anderen Orten auf“⁹⁶. Hintergrund hierfür war der Durchzug habsburgischer Truppen unter dem kaiserlichen Feldherren Graf Monte Cuccoli, die bei Marktbreit und Tüchelhausen die in das Reich eingefallenen französischen Truppen unter Marschall Turenne abfangen sollten⁹⁷. Aufgrund der bereits getätigten Überlegungen zu den Katastrophenfällen soll auch hier vermutet werden, dass Schäden an der Bausubstanz Stefts aufgrund kriegerischer Auseinandersetzungen bis etwa 1700 wieder behoben werden konnten.

Von wesentlichem politischen und wirtschaftlichen Interesse ist jedoch ein anders gearteter Konfliktfall, der sich von 1628 bis 1684 abspielte. Bis zum Jahr 1629 gehörte nämlich auch Kitzingen zur Markgrafschaft Ansbach⁹⁸, nachdem die ursprünglich würzburgische Stadt 1443 unter dem Bischof Gottfried IV. Schenk von Limpurg (1443–1455) verpfändet worden war. Mit Kitzingen hatte Ansbach ein wirtschaftlich solides Gemeinwesen erhalten, vor allem aber einen wichtigen Umschlagplatz am Main. Die

⁹⁴ *Chronik des Gemeindeschreibers Grieninger*, S. 2; Dauchin, *Historische orthographische Nachricht*, S. 5; Stadtarchiv Marktsteft, *Chronik des Cantors Johann Casper Schneider*, S. 12; Wirth, Nr. 571, S. 2; in den *Uffenheimischen Nebenstunden* wird mit Verweis auf die *Chronik der Bischöfe von Würzburg 742–1495* des Lorenz Fries der Einfall des Würzburger Bischofs für 1462 angegeben (S. 836): Georgii, *Uffenheimischer Nebenstunden*, S. 116; der Verweis befindet sich tatsächlich auch bei Fries: L. Fries, *Chronik der Bischöfe von Würzburg 742–1495*, hg. v. U. Wagner, W. Ziegler, bearb. v. U. Grosch et al., 4: *Von Sigmund von Sachsen bis Rudolf II. von Scherenberg (1440–1495)*, (2002), S. 183 (325 v). In Anbetracht dessen, dass auch hier das genaue Jahr für den Gesamtzusammenhang nur eine marginale Rolle spielt, soll an dieser Stelle ebenfalls auf die Gründe der abweichenden Darstellungen nicht weiter eingegangen werden.

⁹⁵ Ruf, *Die Geschichte meines Heimatortes*, Kap. 2.

⁹⁶ Häulen, *Jahr-Buch alter und neuer Nachrichten*, S. 82; Dauchin, *Historische orthographische Nachricht*, S. 24; Wirth, Nr. 571, S. 3.

⁹⁷ W. Kopp, *Würzburger Wehr. Eine Chronik zur Wehrgeschichte Würzburgs*, (*Mainfränkische Studien* 22, 1979), S. 54. Dieses Ereignis ist bei Dauchin und Wirth aufgeführt.

⁹⁸ Nach der Beschreibung Kitzingens von Ladislaus Sunthaym, sie wurde abgedruckt in: K. Arnold, *Kitzingen um 1500. Die älteste Stadtbeschreibung des Humanisten Ladislaus Sunthaym*, in: „*apud Kizinga monasterium*“. *1250 Jahre Kitzingen am Main*, hg. v. H. Walter, (*Schriften des Stadtarchivs Kitzingen* 4, 1995), S. 127–135, hier S. 133.

Tatsache, dass Stadt und Schiffslende vom Ansbachischen aus gesehen am jenseitigen Mainufer lagen, wurde dabei durch die Existenz einer festen Querung ausgeglichen (Nachbarzelle), welche bereits im Jahr 1300 laut einer urkundlichen Erwähnung existiert haben muss und von Ladislaus Sunthaym (1500) bei seiner Beschreibung Kitzingens hervorgehoben wird⁹⁹: „Item zw Kytzing ist ain stainene pruckhen vber den Män, die hatt xvij gewelbt swigpogen vnnd zwen frey thurn auff der pruckhen; [...]“¹⁰⁰. Das zunächst hölzerne Bauwerk wurde im Verlaufe des 14. Jahrhundert nach und nach zur Steinbrücke umgebaut. Als Kitzingen pfandweise Ansbach 1443 zufiel, bestand die Brücke teils aus Holz und teils aus Stein. Ihr Aussehen in der Frühen Neuzeit erhielt sie offenbar in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, zu Sunthayms Zeiten wird sie wohl gerade fertig gestellt worden sein¹⁰¹. Über die Brücke führte die wichtige Handelsstraße von Frankfurt am Main über Würzburg und Nürnberg nach Regensburg. Der Ansbacher Handel verfügte somit seit 1443 über eine Anbindung an die Wasserstraßen Main und Rhein und damit letztlich auch an den Überseeverkehr.

Nach der Glaubensspaltung wurden die sechs Maindörfer und Kitzingen 1522 protestantisch. Letzteres nannte sich während der Markgräflichen Herrschaft „fürstliche Reichsstadt“, was auf dessen Bedeutung und auch damit in Verbindung gestandenem Selbstbewusstsein schließen lässt¹⁰². 1628 bestand allerdings das Hochstift Würzburg auf dem urkundlich verbrieften „Recht der ewigen Wiedereinlösung“ und forderte Kitzingen zurück¹⁰³. Ein überliefertes Dokument vom 30. April 1629 nimmt auf die Resolution von 1628 direkten Bezug, indem es fordert, dass die Markgrafschaft die Stadt Kitzingen, Kloster und Zolleinnahmen abzugeben hat¹⁰⁴. Die Übergabe

⁹⁹ E. Schneider, *Kitzing am Mayn, darüber da ein starcke steinerne Bruck gehet* (Litzinger Museumsschriften, 2, 2013), S. 14.

¹⁰⁰ Arnold, *Kitzingen um 1500*, S. 133.

¹⁰¹ Schneider, *Kitzing am Mayn*, S. 14.

¹⁰² Schrepfer, *Kulturgeographische Exkursion*, S. 70.

¹⁰³ StANü, Verträge mit Würzburg, Nr. 82, *Vergleich Ansbach-Würzburg*, (Urkunde, 28.03.1684); G. Rechter, *Beobachtungen zu Kitzingen am Ende der Markgrafenzeit*, in: „*apud Kizinga monasterium*“, S.137–151, hier S. 138.

¹⁰⁴ StANü, Fürstentum Ansbach, Geheimes Archiv, Würzburger Bücher 19, Dokument, (30.04.1729).

erfolgte am 18. Januar 1629¹⁰⁵. Der Vorgang bedeutete für Ansbach den Verlust von Einnahmen über unter anderem „Heimgeld und Steuer, Zoll, die Mainmühle, Geleitrechte, Buß und Frevel, das Accisgeldt, das Salz sowie durch Landlose, Fuden und Landwerker“¹⁰⁶. Zudem erwiesen sich sämtliche markgräfliche Investitionen in die Kitzinger Infrastruktur¹⁰⁷, wie zum Beispiel den Ausbau und die Modernisierung der Mainbrücke, als vergeblich. Ein ebenso wichtiges Moment stellte der Verlust der Anbindung an den Verkehrsweg Main dar, da Ansbach über keinen weiteren „modernisierten“ Hafenplatz an diesem Wasserweg verfügte¹⁰⁸. Fazit: Dem Ausbau des Steffer Hafens ab 1711 ging der Verlust Kitzingens 1629 voraus. Die Suche nach einer adäquaten Ersatzlösung liegt nahe, resultierte Ansbach doch jetzt zum einzigen Mainanlieger ohne Beteiligung am Mainhandel. Es drängt sich hier allerdings nun die Frage auf, warum der Ausbau Stefts erst so viele Jahre nach dem Verlust Kitzingens erfolgte.

K-FAKTOR 5: KRISEN

Unter die Rubrik Krisen fällt der ständige Herrscherwechsel, der aufgrund des soeben erwähnten Konfliktes bis zum Jahr 1629 zurückverfolgt werden soll. Zur Zeit der Rückforderung Kitzingens regierte eine Vormundschaft

¹⁰⁵ Rechter, *Beobachtungen zu Kitzingen*, S. 138.

¹⁰⁶ StANü, Fürstentum Ansbach, Geheimes Archiv, Würzburger Bücher 20, *Abrechnungen über Kitzingen aus dem Jahr 1628*.

¹⁰⁷ Arnold, *Kitzingen um 1500*, S. 134: beispielsweise berichtet Sunthaym „Item Khitzing gestat lanndtwerung, die dy herrschaft von Brandenburg mit nach raisen vnd anndern vmb die stiftt erlitten; vnnd das sy darauff pracht haben 42000 gulden“. Dabei könnte es sich um die im 15. Jahrhundert errichtete zweite Stadtmauer handeln, welche in der Denkmalliste *Denkmäler in Bayern. Unterfranken* unter der Nummer „D-6-75-141-3 Falterstraße 23; Grabenschütt 16; Grabenschütt 24; Landwehrstraße 5; Lindenstraße 11; Schrankenstraße 38“ gelistet ist. Dort heißt es dazu: „Stadtbefestigung, von der inneren, den Stadtkern im Rechteck umgebenden Stadtmauer des 13./14. Jh. haben sich wenige Teile an der Südseite (Kapuzinerstraße) erhalten; ebenso von der erweiterten, ein großes Dreieck bildenden Befestigung des 15. Jh., vor allem an der Mainseite, wo Türme in Häuser verbaut erhalten sind und die die Vorstädte einbezieht; von der Ummauerung Etwashausens, ebenfalls aus dem 15. Jh., steht noch ein Tor. Vgl. Alte Burgstraße 8, Falterstraße 23, Fischergasse 10, 12, Flugplatzstraße (Etwashausen), Grabenschütt 10, 16 (bez. 1496), 24, Landwehrstraße 5, Lindenstraße 11, Marktstraße 32, Schrankenstraße 9, 21, 23, 33, 38, 49, Würzburger Straße 25 u. a.“, URL: http://geodaten.bayern.de/denkmal_static_data/externe_denkmalliste/pdf/denkmalliste_merge_675141.pdf (aufgerufen 9.09.2018).

¹⁰⁸ Mägerlein, Scherzer, *Die Archive*, S. XXIV.

anstelle des noch nicht mündigen Friedrichs III. (1625–34). Gerade volljährig geworden, starb er während des Dreißigjährigen Kriegs. Die Nachfolge trat, zunächst noch unter der Vormundschaft seiner Mutter, sein Bruder Albrecht V. im Jahr 1634/39 an. Er starb 1667 an Pocken¹⁰⁹. Nach dessen Tod folgte Johann Friedrich: Auch er war noch minderjährig, weshalb zunächst eine Vormundschaftsregierung die Regentschaft übernahm. 1672 für volljährig erklärt, regierte er bis 1686, als auch er an Pocken verstarb¹¹⁰. Ihm folgte der wiederum minderjährige Christian Albrecht, der allerdings noch vor dem Erreichen der Volljährigkeit 1692 verschied, die Markgrafschaft wurde *ergo* während des gesamten Zeitraums mittels Vormundschaft regiert. Dieser Zustand hielt an, denn auch der designierte Nachfolger, Georg Friedrich, wurde zunächst unter die Obhut der vormundschaftlichen Regentschaft gestellt, erst 1694 für mündig erklärt, sollte jedoch aus dem Spanischen Erbfolgekrieg nicht mehr heimkehren¹¹¹. Dem Nachfolger Wilhelm Friedrich war ebenfalls kein langes Leben beschieden: Er starb genau einen Tag vor seinem 37. Geburtstag im Jahr 1723. Sein Nachfolger, Karl Wilhelm Friedrich, war bei dessen Tod gerade einmal elf Jahre alt. Er regierte schließlich ab 1729 über 28 Jahre¹¹². Christian Friedrich Karl Alexander war der letzte Markgraf der beiden fränkischen Markgrafentümer Brandenburg-Ansbach und Brandenburg-Bayreuth (seit 1769) aus dem Haus der Hohenzollern. Seit langen Jahren war er der erste Nachfolger, der die Regierungsgeschäfte direkt übernehmen konnte¹¹³. Fazit: Ständige Regierungswechsel und Zwischenregierungen in Form der Vormundschaften könnten möglicherweise mit ausschlaggebend gewesen sein, dass der Ausbau des Hafens in Steft erst geraume Zeit nach dem Verlust des Kitzinger Umschlagplatzes erfolgte.

K-FAKTOR 6: KONTINGENZEN

Der K-Faktor Kontingenz bezieht sich hier, wie bereits oben festgehalten, auf unterschiedliche politische, militärische, ökonomische oder religiöse Diskurse, welche spätestens seit der Etablierung der Druckkunst für jeden

¹⁰⁹ Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, S. 146.

¹¹⁰ Ebenda, S. 159.

¹¹¹ Ebenda, S. 161.

¹¹² Ebenda, S. 184.

¹¹³ Ebenda, S. 261.

gebildeten Herrscher grundsätzlich zugänglich waren. Darunter fallen auch die Vorstellung einer guten Herrschaft, das Einsetzen technischer Errungenschaften oder der Aspekt des Prestiges. Kontingenz bedeutet entsprechend die Realisation einer konkret vorhandenen Möglichkeit, die von den Akteuren aus den verschiedensten Gründen aus einem „Pool unterschiedlicher Optionen“ herausgegriffen wird; für den Untersuchungszeitraum muss sich dabei am gesellschaftlichen Diskurs des 17. und 18. Jahrhunderts orientiert werden. Das Motto, welches laut Thomas Simon das 17. Jahrhundert politisch beherrschte, lautete: „Der Haß der Untertanen ist der Beginn des Umsturzes“¹¹⁴. Damit kam den Untertanen als politische Einflussfaktoren bezüglich der möglichen Dauer einer Herrschaft ein neues Gewicht zu, zugleich wurde die „Ruhe im Land“ zum wichtigsten politischen Ziel. Als Ordnungsfelder dominierten das politische Handeln neben der Religionspolitik dementsprechend vor allem das Militär als Machtmittel zur Umsetzung der Ruhe sowie die Rechts- und Gesetzgebung¹¹⁵. Beispielsweise ist zu beobachten, dass im Zuge der Erhebung Stefts zum Marktflecken zugleich die Gesetze in den anderen fünf Maindörfern durch die Ansbacher Obrigkeit vereinheitlicht und angeglichen wurden. Unter anderem wurde so in einem Protokoll vom 10. Januar 1727 und einer Urkunde gleichen Datums durch die Markgräfin Christiane Charlotte die „Leyder Steiner- und Siebner-Ordnung“ für alle sechs Maindörfer einheitlich geregelt¹¹⁶.

Während in den vorangegangenen Jahren die Politik von der Religion normativ angeleitet wurde (Effektivierung des Handlungsinstrumentariums zur Erreichung der überkommenen mittelalterlichen Zielsetzung moralischer Ordnung), trat im Verlauf des 17. Jahrhunderts diesbezüglich ein Wandel ein. Die Religion geriet nun zum Instrumentarium der Politik: Es wurden vorrangig nicht mehr religiöse, sondern politische Ziele umgesetzt (Ratio der Herrschaftserhaltung und -stabilisierung)¹¹⁷. Das neue Rechtsverständnis und die daraus resultierende Gesetzgebung basierten darauf, dass der kluge Fürst wisse, dass dem Volk der radikale Bruch mit

¹¹⁴ T. Simon, *Gute Policy. Ordnungsleitbilder und Zielvorstellungen politischen Handelns in der Frühen Neuzeit*, (2004), S. 244.

¹¹⁵ Ebenda, S. 264.

¹¹⁶ StANü, Würzburg. Urkunde 114/149 (1726–27, 12 Stück), *Urkunde* (10.01.1727) sowie *Protokoll* (10.01.1727: enthält 26 Artikel, eine Lohnordnung und die *Siebner-Steiner Pflicht*).

¹¹⁷ Simon, *Gute Policy*, S. 254.

Gewohnheiten verhasst sei, so Thomas Simon in seiner Publikation *Gute Pollicey* (2004)¹¹⁸. Hinsichtlich der Stabilisierung der Herrschaft bekamen Machtzentren und Machtmittel eine entscheidende Bedeutung¹¹⁹. Als Machtzentren kam einerseits den herkömmlichen Residenzen nach wie vor eine wichtige Bedeutung zu, verkörperten solche mit ihren Prachtbauten herrschaftliche Überlegenheit und bewirkten die erwünschte Distanz zu den Untertanen¹²⁰. Andererseits geriet auch in der Frühen Neuzeit zunehmend das Konzept „Planstadt“ in den Fokus der Territorialherren: vom Typus her gezielt errichtete Wohn- und Infrastruktur-Zentren, welche, sozusagen „auf die grüne Wiese gestellt“ wurden. Der strenge geometrische Grundriss der vorwiegend in barocker Architektur gehaltenen Projekte mit rechtwinkligen oder, wie im Falle Karlsruhes, sternförmig angelegten Straßenzügen spiegelte die Intentionen des Regenten wider. So entstand letztgenannte Planstadt mitten im Wald als Ausdruck des Gestaltungswillens der herrschenden Obrigkeit. Naturgemäß konnten je nach den weiteren, ausgewählten und installierten ISRZ auch wirtschaftliche oder kulturelle Prozesse in Gang gesetzt beziehungsweise zentriert werden. Realisierte Projekte von Planstädten aus dem 16. Jahrhundert sind, in unterschiedlicher Größenordnung, Neustadtgödens (Niedersachsen, erste Hälfte 16. Jahrhundert) und Jülich (Nordrhein-Westfalen, 1547), aus dem späten 17. beziehungsweise beginnenden 18. Jahrhundert Saarlouis (1680)¹²¹ und das bereits erwähnte Karlsruhe (1715). Ein in Analogie zu Marktstefl nicht realisiertes Beispiel, welches im Zusammenhang mit einer angedachten künstlichen Wasserstraße stand, war die Errichtung der beiden Planstädte Groß-Friedrichs Burg an der Maas und Groß-Friedrichs Stadt am Rhein – somit an den Endpunkten des 1764 von Charles-Léopold Andreu de Bilstein projektierten Rhein-Maas-Ems-Kanals. Dieser sollte nach dem Willen Friedrichs des Großen eine Vermehrung der preußischen Schifffahrt und des Handels bewirken, insbesondere aber die Unabhängigkeit von den Niederlanden und ihrem mächtigen Handelszentrum Amsterdam ermög-

¹¹⁸ Ebenda, S. 264.

¹¹⁹ Ebenda, S. 389.

¹²⁰ Ebenda, S. 319.

¹²¹ Vgl. hierzu den Beitrag von B. Loew, *Frisches Quellwasser für die Stadt am Fluss – Die Wasserversorgung der Festung Saarlouis*, in: *Intra muros – Infrastruktur und Lebensalltag in Festungen – Wasserversorgung und Hygiene*, hg. v. B. Loew, Benedikt, G. Thewes, H.-P. Klauack, (*Festungs-Forum Saarlouis*, 2, 2016), S. 67–103.

lichen¹²². Dass die letztgenannten, angedachten Planstädte den Namen des Regenten tragen sollten, ist zweifellos ein Indiz dafür, dass bei damaligen Infrastruktur-Projekten neben dem ökonomischen Zweck die Demonstration des Herrschaftsanspruchs eine wichtige, wenn nicht gleichbedeutende Rolle spielte¹²³.

Sowohl der Ausbau solcher Machtzentren als auch die Einrichtung stehender Heere als dauerhaftes Machtmittel erforderte erhebliche Gelder, die Staatsfinanzen wurden in der Konsequenz zum entscheidenden politischen Handlungsinstrument¹²⁴. Dies sollte im Verlauf des 17. Jahrhunderts dazu führen, dass die beiden Größen *politia* und *oikonomia* – vorher sowohl ihrer inneren Struktur nach als auch hinsichtlich ihrer Funktion zwei klar unterscheidbare soziale Größen – nun miteinander zu verschmelzen begannen¹²⁵. Diese Entwicklung mündete schließlich Mitte des 18. Jahrhunderts in ersten Ansätzen von Dichotomie von Gesellschaft und Staat. Dabei wurde der *societas sine imperio* in wirtschaftlichen Angelegenheiten eine gewisse Fähigkeit zur Selbststeuerung zugetraut, die wiederum für die politischen Ziele ausgenutzt werden sollte¹²⁶. Fazit: Das Projekt „Hafen und Planstadt Steft“ entsprach den herrschaftlichen Zielsetzungen im 18. Jahrhundert. Ökonomie und Machtanspruch waren hier miteinander verwoben. Die nach dem Verlust Kitzingens nun wieder angestrebte Anbindung an die Wasserstraßen Main und Rhein ermöglichte auch die Teilnahme am Überseehandel im Sinne der *societas sine imperio*, was nicht zuletzt dem Prestige des Ansbacher Hofes und seiner Regenten zugute kam.

K-FAKTOR 7: KONKURRENZ

Wenn die infrastrukturelle Entwicklung aus der Perspektive des K-Faktors Konkurrenz untersucht wird, sind hierbei mehrere, auch noch heute gültige Spielarten denkbar. Konkurrenzsituationen können beispielsweise auf dem Boden „rivalisierender“ ISRZ entstehen. Ursachen für die auftretenden

¹²² Schröder, *Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal*, S. 87 f.

¹²³ Der auf Veranlassung Friedrichs II. durch den Ingenieurhauptmann Schöler und die Regierung zu Kleve erstellte Kostenvoranschlag erbrachte allerdings eine mangelnde Rentabilität des geplanten Kanalprojekts, dieses und damit auch die beiden Planstädte wurden infolge zu den Akten gelegt. Vgl. Schröder, *Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal*, S. 88.

¹²⁴ Simon, *Gute Policy*, S. 276.

¹²⁵ Ebenda, S. 431.

¹²⁶ Ebenda, S. 6.

Überlagerungen können Fehlplanungen sein, die sich nur an dem „gerade gedachten Netzwerk“ orientieren¹²⁷. Etwa ein geradezu klassisches Beispiel hierfür waren die Flussverbauungen durch die ansässigen Mühlenbetriebe, welche die mittelalterliche und frühneuzeitliche Schifffahrt behinderten, zum Teil sogar ernstlich gefährdeten¹²⁸. Eine Lösung des genannten Konflikts wäre im Zweifelsfall nur durch Stilllegung der entsprechenden Mühle möglich gewesen, was zu einer Veränderung der lokalen Infrastruktur geführt hätte. Im 19. und 20. Jahrhundert sollte der wirtschaftliche Konkurrenzkampf zwischen Wasserweg, Schiene und Straße große Bedeutung erlangen. Eine andere Erscheinungsform von Konkurrenz bezüglich von Infrastruktur resultiert aus (gegensätzlichen) Interessen verschiedener Akteure, durch einen durch gesellschaftlichen Diskurs hervorgerufenen Wettlauf, an eine „bestimmte Infrastruktur“ an- und damit auf keinen Fall ausgeschlossen zu sein oder durch obrigkeitliche Einschätzungen bezüglich der Kritikalität einer ISRZ. All diese Mechanismen ließen seit jeher ISRZ neu entstehen oder führten ggf. zu deren Auflassung.

In Bezug auf das vorliegende Beispiel ist vermutlich die wirtschaftliche Konkurrenz der verantwortlichen Regenten gepaart mit dem gesellschaftlichen Diskurs, an ein Netzwerk, nämlich an das Flusssystem Main-Rhein-Nordsee, angeschlossen sein zu wollen, wesentlich¹²⁹. Die Intention hierzu basierte zweifellos auf der durch den Verlust des Kitzinger Hafens 1629 entstandenen, „vermeintlichen“ Infrastrukturlücke. Die Ankündigung, in Steff eine Manufaktur und eine Schifffahrt einzurichten, erging so im Jahr 1700.

¹²⁷ Beispielsweise wird nur das System der Wasserstraßen mit seinen Häfen als Infrastruktur gedacht, alternative ISRZ, z. B. Landwege, kommen darin nicht vor. Solche separierten Netzwerke werden also parallel gedacht, entworfen, gestaltet und umgesetzt. Das entsprechende Ordnungskriterium hierfür folgt nicht unbedingt der generellen Funktion, hier die „Sicherstellung von Mobilität“. Entsprechend wird auch nur selten der Ort einer Netzwerkzelle bezüglich seiner Funktionalität in der Gesamtinfrastruktur bewertet, sondern nur innerhalb des jeweiligen klassifizierten Netzwerks – und dies grenzübergreifend und vornehmlich unter der Prämisse „an die Infrastruktur angeschlossen bzw. nicht angeschlossen sein“. Neben unvermeidbaren Überlagerungen aufgrund der Pfadabhängigkeit tritt als weiteres Problem die Konkurrenz unterschiedlicher Verwaltungsstrukturen auf, z. B. Eisenbahn- vs. Wasserstraßenbehörden. Ob dieser Diskurs schon immer unterschwellig vorherrschte bzw. zu welchem Zeitpunkt er sich durchsetzte, bleibt zu untersuchen. In Anlehnung an van Laaks aktuelle Publikation ist davon auszugehen, dass er sich im 19. Jahrhundert bereits fest etabliert hatte.

¹²⁸ Vgl. erneut die Studie von Bütow, *Straßen im Fluss*.

¹²⁹ Die Benennung der maßgeblichen Akteure erfolgt mit dem K-Faktor „Kommando“.

Nicht unüblich für das 17. Jahrhundert, so Simon, war die Politik allerdings darum bemüht, ihre Aussagen zu verschlüsseln¹³⁰. Eine derartige Vorgehensweise findet sich auch hier: Ansbach gab vor, den Hafen ausschließlich für die Vergnügungsschifffahrt und zur Versorgung der Hofhaltung gebrauchen zu wollen. Zur Bekräftigung dieser Aussage gab Georg Friedrich von Brandenburg-Ansbach im Jahr 1701 eine fürstliche Jacht in Auftrag, welche im selben Jahr vom Stapel lief¹³¹. Zugleich wurden entsprechende Waren eingeführt: Wein aus Franken und Burgund, Champagne, Kisten mit Sauerwasser, Viktualien und andere Waren aus den Niederlanden, Körbe mit französischem Glas, Schwäne aus Mainz und Marmorsteinplatten vom Mittelrhein, die Ladungen wurden vorläufig überwiegend in Marktbreit umgeschlagen¹³². Auch wenn sich die Regierung des Hochstifts Würzburg zunächst beruhigen ließ, reagierte sie mit Zollnachlässen von 33 1/3 % für alle Berg- und Talfahrten mit dem Ziel Kitzingen, ferner sollten im Hochstiftgebiet alle Waren nur von Würzburgischen Schifflern verladen werden; alles, was sonst aus- und eingeführt wurde, war von Grund auf zu verzollen¹³³. Die Einrichtung der neuen „Ansbacher Zelle“ sollte sich also unmittelbar auf die regionale Infrastruktur auswirken, mit dem Stefter Hafen kam nun neben Marktbreit, Kitzingen, Ochsenfurt und Würzburg eine weitere ISRZ mit gleicher Funktion, aber unter unterschiedlicher territorialer Verwaltung hinzu. Während sich die obrigkeitlichen Gremien dabei vor allem um die Zölle als lukrative Einnahmequelle stritten, konkurrierten die städtischen Betreiber vor Ort um den Warenumsatz zur Beförderung der lokalen Prosperität. Steft hatte sich zudem zwischen zwei würzburgische Häfen geschoben, was sich hinsichtlich der Zollrichtung für das Hochstift als problematisch erweisen sollte, wie an späterer Stelle noch zu zeigen ist.

Die Ansbacher Wirtschaftsinteressen schienen dementsprechend noch im selben Jahr durch, als der Frankfurter Schiffsmann Heinrich Umpfenbach in Steft einige hundert Zentner Nürnberger Güter ausladen ließ¹³⁴. Allerdings geschah in den nächsten Jahren dann zunächst nichts derglei-

¹³⁰ Simon, *Gute Policy*, S. 194.

¹³¹ Mägerlein, *Vom Häckernest*, S. 310.

¹³² Ebenda.

¹³³ Ebenda.

¹³⁴ Ebenda, S. 310 f.

chen mehr, die anbachischen Waren wurden nach wie vor in Marktbreit umgeschlagen – erst 1711 sollte die Markgräflische Flotte nach Steft verlegt werden. Der eigentliche Hafenausbau ließ dann weitere Jahre auf sich warten, denn erst 1728 erfolgte die Ausmauerung des „Kanals“, wie das Stefter Hafenbecken landläufig genannt wurde. Bis zu weiteren Investitionen sollten wiederum etliche Jahre vergehen (zur Erinnerung: erst 1740 wurde im Hafensreal ein Lagerhaus, 1747 ein Kran sowie 1750/51 der Kornspeicher gebaut). Fazit: Eine für das Mithalten in der wirtschaftlichen Konkurrenz vermeintlich fehlende ISRZ ist für die Anlage und den Ausbau des Hafens Steft ein wichtiger, wenn nicht der wichtigste Faktor. Die Gründe für den protrahierten Ausbau lassen sich möglicherweise über den K-Faktor Kommando klären.

K-FAKTOR 8: KOMMANDO

Im Folgenden werden einige Anmerkungen zu den verschiedenen Markgrafen von Brandenburg-Ansbach als politische Akteure aus dem Bezugssystem Makroraum und, soweit erforderlich, mit diesen in Verbindung stehenden Akteuren und deren Engagement in Marktsteft gemacht, um dazulegen, ob und inwieweit sie sich um die Gestaltung der Marktstefter Infrastruktur bemühten beziehungsweise dies unterließen. Die Angaben fußen im Wesentlichen auf der umfassenden Darstellung von Günther Schuhmann¹³⁵.

Kitzingen musste während der Vormundschaft (1625–1639) der Markgrafenwitwe Sophia und Graf Friedrich zu Solms an Würzburg zurückgegeben werden. Es ist davon auszugehen, dass sich beide bemüht haben werden, diese Pfandeinlösung zu verhindern, darauf aufgrund der Kriegsergebnisse jedoch nur einen kleinen Teil ihrer Energie verwenden konnten. Das Auge des Nachfolgers Albrechts V. (1639–1667) war vorwiegend auf seine Herrschaft im Inneren gerichtet. In der Außenpolitik beschränkten sich seine Bemühungen auf die angestrebte Lösung der Kitzinger Frage, denn eine aus dem Jahr 1684 erhaltene Urkunde legt nahe, dass er offensichtlich Verhandlungen mit dem Hochstift Würzburg um die Rückgabe Kitzingens führte. Als Ergebnis erreichte er 1652 laut dieser Urkunde eine erste Entschädigung, denn er erhielt „Dreißigtausend in hundert Gold-

¹³⁵ Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, sämtliche, dort erwähnten Markgrafen lassen sich auch in den erwähnten Chroniken wiederfinden.

gulden¹³⁶. Das Ergebnis war jedoch insgesamt offensichtlich trotz der gezahlten Entschädigung von Ansbacher Seite her noch nicht zufriedenstellend. Die bereits erwähnte Urkunde vom 28. März 1684 dokumentiert nämlich darüber hinaus einen Vergleich über „gänzliche cedirung aller hochfürstl. Durchlaucht Zugestandenene prationen und satisfication an Burg, Statt, Amt und dem Kloster Kitzingen“. Der Vertrag wurde zwischen Fürstbischof Conrad Wilhelm von Wernau (1683–1684), dem Domkapitel zu Würzburg und dem derzeitig amtierenden Markgrafen Johann Friedrich (1672–1686) geschlossen¹³⁷. Der Vergleich muss entsprechend als Ergebnis der jahrzehntelangen Verhandlungen angesehen werden und sollte die Ansprüche Ansbachs hinsichtlich in Kitzingen getätigter Investitionen endgültig befriedigen. Das Abkommen regelte zugleich auch die Probleme der unter ansbacher Herrschaft protestantisch gewordenen Kitzinger Bürger¹³⁸. Für die pration von Stadt, Burg, Amt und Kloster Kitzingen erhielt Johann Friedrich „vierzigtausend Reichstaler, Landläufiger Kaufs Müntz, sambt Dreitausend Dukaten in Specie Discretion für dero Frau Gemalin Paar“¹³⁹.

Während der sich an die Regierungszeit Johann Friedrichs anschließenden dritten Vormundschaft (1686–1694) kaufte im Jahr 1688 Sebastian

¹³⁶ StANü, Verträge mit Würzburg, Nr. 82, *Vergleich Ansbach-Würzburg* (Urkunde, 28.03.1684).

¹³⁷ *Vergleich Ansbach-Würzburg* (Urkunde, 28.03.1684), Verträge mit Würzburg, Nr. 82: Die prachtvolle Urkunde wird von einer vierfarbigen Kordel (weiß, gelb, rot, schwarz) zusammengehalten, an welche die drei komplett erhaltenen Siegel des Hochstifts (links: schwarz), der Markgrafschaft (in der Mitte: rot) und des Würzburger Domkapitels (rechts: schwarz) geknüpft sind. Zum Inhalt: Nennung der betreffenden Parteien (Bl. 2 r), des Betreffs (Stadt, Burg, Amt und Kloster Kitzingen, Bl. 2 r), die diesbezüglichen Umstände (also die Differenzen, Bl. 2 r + v), *prationen* und *satisfication* (Bl. 3 r), die Klärung der Religionsfrage (Bl. 3 r + v), die Erklärung der Beseitigung der Differenzen (Bl. 4 r) sowie die Unterschrift des Würzburger Bischofs und des Markgrafen (Bl. 4 r).

¹³⁸ Vgl. hierzu die folgenden Bestände: StANü, Fürstentum Ansbach, Geheimes Archiv, Würzburger Bücher 17, enthält die ganze Dokumentation seit dem Erwerb Kitzingens vom 15. Jahrhundert bis zum Jahr 1626; StANü, Fürstentum Ansbach, Archivakten 289, enthält u. a. ein Dokument vom 16. Oktober 1652 (13 Seiten), in welchem es ebenfalls um Glaubensangelegenheiten in Kitzingen geht; StANü, Verträge mit Würzburg, Nr. 22, hier geht es beispielsweise um die Bewilligung eines Exercitiums zu Kitzingen (17. Oktober 1650), unterschrieben von Johann Philipp Echter. Diese Dokumente wurden lediglich überfliegend gesichtet, da sie für das vorliegende Thema von keiner zentralen Bedeutung sind.

¹³⁹ *Vergleich Ansbach-Würzburg*, Verträge mit Würzburg, Nr. 82.

Keerl (*1651; †1719) in Steft das Ruinengrundstück der ehemals Wolffschen Brauerei und ließ dieses wieder aufbauen¹⁴⁰. Dies dürfte den die Ansbacher Regierungsgeschäfte leitenden Geheimen Räten bekannt gewesen sein, da es zwischen Keerl und einem Konkurrenten Alexander Lipß zu Streitereien kam, welche nach Ansbach weitergemeldet wurden¹⁴¹. Die Brauerei wurde nach seinem Tod von seinem Sohn Johann Konrad (*1696; †1741) übernommen, nach dessen Tod geriet sie jedoch durch Witwenheirat in fremde Hände, behielt wohl aber ihren guten Ruf¹⁴². In die folgende Amtszeit Georg Friedrichs (1694–1703) fiel der eingangs erwähnte Bau der markgräflichen Jacht in Steft. Die nachfolgende Regierungsperiode Wilhelm Friedrichs (1703–1723) ist für die Entwicklung Marktstefts von besonderer Bedeutung. Durch seine 1709 erfolgte Vermählung mit der württembergischen Cousine Christiane Charlotte erhielt nicht nur die Kunst sondern auch eine große Baulust Einzug am Hof, unter anderem geht der Umbau des Ansbacher Residenzschlosses auf Christiane Charlotte zurück¹⁴³. In Wilhelm Friedrichs Regentschaft fällt ferner die Erstellung der Topographie der Markgrafschaft, womit am 3. Februar 1710 Johann Georg Vetter beauftragt wurde. Das 1719 fertig gestellte Druckwerk ging beim Brand des Ansbacher Oberen Marktes komplett verloren¹⁴⁴. Darüber hinaus entstand ebenfalls der erwähnte Vetttersche Stefter Plan von 1712, im gleichen Jahr erfolgte die Verleihung erster herrschaftlicher Privilegien an das Dorf Marktsteft. Vorausgegangen waren, wie erwähnt, 1711 die erste Ausschachtung des Hafenbeckens („Kanal“) und die Verlegung der markgräflichen Flotte nach Steft 1712. Zu dieser Zeit war Samuel Keerl, Angehöriger der ortsansässigen Patrizierfamilie, Schultheiß zu Steft¹⁴⁵.

Nach dem Tod des Markgrafen übte Christiane Charlotte die Vormundschaft für ihren Sohn Karl Wilhelm Friedrich (1729–1757) aus. Möglicherweise noch zur Regierungszeit Wilhelm Friedrichs muss wohl Kammerrat Johann Jakob Keerl (*1674; †1751) in die ansbachische Regierung berufen

¹⁴⁰ Seit 1856 befindet sich die Brauerei im Besitz der Familie Kesselring, URL: <https://www.kesselring-bier.de/die-brauerei/#historie> (aufgerufen 29.10.2018).

¹⁴¹ Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, S. 160; Mägerlein, *Die Sippe Keerl und Marktsteft*, S. 33 f.

¹⁴² Mägerlein, *Die Sippe Keerl und Marktsteft*, S. 34 f.

¹⁴³ G. Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, S. 186.

¹⁴⁴ Ebenda, S. 187.

¹⁴⁵ Dauchin, *Historische orthographische Nachricht*, S. 25.

worden sein, denn Dauchin (1828) und später auch Mägerlein schreiben seiner Initiative die Erhebung Stefts zum Markort (1726) zu¹⁴⁶. Wie auch aus den Karten von 1739 hervorgeht, waren die Keerls eine alte Stefter Patriazierfamilie, insgesamt sind sieben Gebäude auf ihren Namen verzeichnet, nämlich die Nummern 52, 85, 127, 129 sowie drei Gebäude um die Kirche herum mit den Buchstaben c, f und g¹⁴⁷. Der ab 1728 erfolgte Ausbau des Stefter Hafens in Form des angelegten Kanals ging vermutlich ebenso auf Keerls Initiative zurück, mit der Regentin Christiane Charlotte hatte er das Glück, eine für solche Projekte aufgeschlossene Obrigkeit vorzufinden. Unter ihrer Regentschaft wurden darüber hinaus das Ansbacher Schloss sowie einige andere repräsentative Bauten fertig gestellt, für deren Kosten sie zum Teil privat aufkam. Ebenfalls reduzierte sie den Beamtenapparat und Hofstaat und investierte in die Verbesserungen der Straßen sowie in die Errichtung von Fabriken und Manufakturen¹⁴⁸. In die sich anschließende Regierungszeit Karl Wilhelm Friedrichs fiel wiederum der Bau der Schranne und der Strumpfwirkerhäuser in Marktstef, Ideengeber hierzu soll Joseph Keerl, der Sohn von Samuel Keerl, gewesen sein¹⁴⁹. Außerdem ließ er 1733 Johann Konrad Keerl zum herrschaftlichen Handels- und Salzfaktor in Marktstef bestellen¹⁵⁰.

Der letzte Markgraf Christian Friedrich Karl Alexander (1757–1791) war seit langem der erste Regent, der als Volljähriger die Regierungsgeschäfte übernahm. Seine Staatstheorie orientierte sich an der Friedrichs des Großen. Er war bestrebt, alles Erdenkliche zur Förderung der Kultur, des Handels, der Landwirtschaft und der Wohlfahrt seiner Untertanen zu bewegen. Hierzu gehörten etwa das Schulwesen, die Gründung einer Witwen- und Waisenkasse sowie die Förderung des Straßenausbaus. Zu letzterem zählte beispielsweise die Verbesserung der Verbindungsstraße von Ansbach über Uffenheim zum Mainhafen Marktstef¹⁵¹. 1769 fiel ihm durch das Aussterben der Brandenburg-Kulmbachischen Linie das Fürstentum Bayreuth

¹⁴⁶ Dauchin, *Historische orthographische Nachricht*, S. 38; Mägerlein, Scherzer, *Die Archive*, S. XXIV; Toepfer, *Kurzgefaßte Chronik*, S. 8; Mägerlein, *Die Sippe Keerl*, S. 36.

¹⁴⁷ Karten und Pläne 183 und 183/1.

¹⁴⁸ Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, S. 210.

¹⁴⁹ Ruf, *Die Geschichte meines Heimatortes*, Kap. 4.

¹⁵⁰ Mägerlein, *Die Sippe Keerl*, S. 35.

¹⁵¹ Huthöfer, *Der Hafen von Marktstef*, S. 197; Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, S. 252 f.

zu¹⁵². Trotz aller Beliebtheit und aller Erfolge dankte er 1791 ab, heiratete die Engländerin Lady Elisa Craven und ließ sich in England nieder¹⁵³. Die Markgrafschaft, und damit auch die sechs Maindörfer, kamen gegen eine Leibrente unter preußische Herrschaft¹⁵⁴. Der angedachte, weitere Ausbau Marktstefts zur Planstadt war damit endgültig hinfällig geworden, da Preußen an diesem, später auf bayerischem Gebiet gelegenen Hafenplatz kein diesbezügliches Interesse hatte. 1805 wurden die sechs Maindörfer dann an Frankreich abgetreten und gelangten später für kurze Zeit an Bayern. 1810 kam Marktsteft mit weiteren zwei Maindörfern zum Großherzogtum Würzburg, während der Rest bei Bayern verblieb. Erst 1814 sollten dann alle sechs Maindörfer wieder unter ein und derselben Herrschaft, nämlich der Bayerischen, stehen¹⁵⁵.

Fazit: Ein Ausbau Stefts zum befestigten Hafen- und Handelsplatz, wie er später projiziert wurde, wäre angesichts der schwebenden Verhandlungen um Kitzingen wahrscheinlich eher kontraproduktiv gewesen. Erst unter Georg Friedrich, also nach dem offiziellen Vergleich zwischen Würzburg und Ansbach 1684, kam es zu den beschriebenen Planungen. Angesichts der häufigen Vormundschaften und wechselnden Herrscher ist anzunehmen, dass die Initiative wiederum von den kontinuierlich arbeitenden Geheimen Räten in Verbindung mit in Steft ansässigen Akteuren, wie zum Beispiel Sebastian Keerl, ausging. Konkrete Bestrebungen finden sich schließlich ab 1709, also nach der Heirat des Markgrafen Wilhelm Friedrichs mit Christiane Charlotte. Letztere galt mit ihrer Tatkraft als Initiatorin zahlreicher Projekte. Da ihr Augenmerk zunächst auf den Ausbau der Ansbacher Residenz gerichtet war, ist anzunehmen, dass ihr die Weiterentwicklung Stefts durch die Geheimen Räte angetragen wurde, wobei der aus Steft gebürtige Kammerrat Johann Jakob Keerl als treibende Kraft anzusehen ist. Vor allem der Ausbau des alten Mainarms zum Hafen fällt in die Regierungszeit Wilhelm Friedrichs. Das Hafenprojekt erfuhr auch unter den Nachfolgern Karl Wilhelm Friedrich und Christian Friedrich Karl Alexander, zumindest bis 1764 (Neubau des Hafenkrans), weitere Unterstützung. Für die preußische

¹⁵² Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, S. 252 f.

¹⁵³ Ebenda, S. 261.

¹⁵⁴ Wirth, Nr. 571, S. 3; Huthöfer, *Der Hafen von Marktsteft*, S. 200.

¹⁵⁵ Wirth, Nr. 571, S. 3.

Zeit sind keine infrastrukturellen Maßnahmen bezüglich des Umschlagplatzes Marktsteft überliefert.

K-FAKTOR 9: KAPITAL

Ausgaben bezüglich der Infrastruktur und der Raumordnung waren im Fürstentum Brandenburg-Ansbach im 18. Jahrhundert bei der Zentralverwaltung konzentriert, ab 1752 im Kammer- und Landschafts-Ratskollegium¹⁵⁶. Mit dem Beginn einer zielgerichteten Wirtschaftspolitik im 18. Jahrhundert wurde die Finanzpolitik das wesentliche Steuerungsinstrument: Der Fürst verfolgte, so die *Policeywissenschaft* der Zeit laut Simon (2004), die wirtschafts-politischen Ziele mittels Besteuerung und Subvention¹⁵⁷. Die folgende Aufstellung gibt einige Hinweise auf die finanzielle Situation der Markgrafschaft unter den verschiedenen Regenten beziehungsweise während der jeweiligen Vormundschaften:

a) Vormundschaft I (1625–1639): Markgrafenwitwe Sophia und Graf Friedrich zu Solms

Die Erwirtschaftung von Einnahmen und damit öffentliche Investition waren während dieses Zeitraums kriegsbedingt nur begrenzt möglich.

b) Albrecht V. (1639–67) Vormundschaft II (1667–1672)

Nach Kriegsende auferlegte Kontributionen erforderten größte Sparsamkeit bei den Finanzen, für den notwendigen Wiederaufbau standen nur geringe Mittel zur Verfügung¹⁵⁸. Die vom Hochstift Würzburg 1652 für die Rückgabe Kitzingens geleisteten „Dreißigtausend in hundert Goldgulden“ konnten nur punktuell zur finanziellen Entspannung beitragen¹⁵⁹.

c) Johann Friedrich (1672–86) Vormundschaft III (1686–1694)

Aufwändige Hofhaltung und kostspielige Reisen verschlangen große Summen, durch wiederholte Anleihen bei den Hofjuden stieg die mark-

¹⁵⁶ D. Werzinger, *Die zollerischen Markgrafen von Ansbach. Ihr Staat, ihre Finanzen und ihre Politik zur Zeit des Absolutismus*, (1993), S. 47.

¹⁵⁷ Simon, *Gute Policey*, S. 6.

¹⁵⁸ Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, S. 144.

¹⁵⁹ *Vergleich Ansbach-Würzburg*, Verträge mit Würzburg, Nr. 82.

gräfliche Verschuldung stetig an¹⁶⁰. Mit der Aufnahme von Emigranten ab 1685 (Edikt von Nantes), erhoffte sich der Markgraf wirtschaftliche Impulse und somit neue Einnahmequellen durch handwerklich gut ausgebildete Zuwanderer¹⁶¹. Die nach dem Kitzinger Vergleich von 1684 zugeflossenen „vierzigtausend Reichstaler, Landläufiger Kaufs Müntz, sambt Dreitausend Dukaten in Specie Discretion für dero Frau Gemalin Paar“ dürften nur einen Teil der staatlichen Schulden getilgt haben.

d) Georg Friedrich (1696–1703)

Reiselust und höfische Repräsentation ließen den Schuldenberg weiter anwachsen, sodass sich das Fürstentum auf einen Bankrott zubewegte¹⁶².

e) Wilhelm Friedrich (1703–23) Vormundschaft V (1723–1729)

Christine Charlotte übernahm hohe Beträge aus ihrer Privatschatulle, so dass sich die Schulden nicht wesentlich vermehrten.

f) Karl Wilhelm Friedrich (1729–1757)

Unter seiner Regentschaft wurden die Finanzen der Markgrafschaft erneut desolat, er hinterließ eine Schuldenlast von 2,3 Millionen Reichstalern¹⁶³.

g) Christian Friedrich Karl Alexander (1757–1791)

Diesem Markgrafen gelang eine nahezu komplette Schuldentilgung, da er zahlreiche persönliche Unternehmungen (wie etwa die Auslandsreisen) aus eigenem Vermögen bezahlte. Dabei hatte er mit Bayreuth zu den eigenen 2,3 Millionen Gulden noch einmal weitere 2,4 Millionen Gulden Schuldenlast übernommen¹⁶⁴. Wesentliche Einnahmen erzielte er durch die Vermietung von Truppen an die britische Krone im Rahmen des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges (1775–1783)¹⁶⁵. Diese Kontingente waren unter anderem

¹⁶⁰ Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, S. 160.

¹⁶¹ Ebenda.

¹⁶² Ebenda, S. 175.

¹⁶³ Ebenda, S. 212 f.

¹⁶⁴ Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, S. 256; Huthöfer, *Der Hafen von Marktstef*, S. 199; Stadtarchiv Marktstef, *Chronik des Cantors Johann Casper Schneider*, S. 22: gibt die Schulden auf 4 Mio. an.

¹⁶⁵ Huthöfer, *Der Hafen von Marktstef*, S. 196.

unter General Howe am nördlichen Feldzug sowie unter dem Kommando von General Cornwallis an der Schlacht von Yorktown beteiligt¹⁶⁶. Fazit: Insgesamt bewegte sich das Fürstentum seit der Regierungsübernahme Johann Friedrichs im Jahr 1672 häufig am Rande eines Bankrotts. Insbesondere Christiane Charlotte und Christian Friedrich Karl Alexander steuerten für die Umsetzung zahlreicher Projekte Geld aus ihrem privaten Vermögen bei. Vor diesem Hintergrund scheint es allerdings auch nicht verwunderlich, dass die vollständige Umsetzung von Veters Plan nie erfolgte.

GESAMTAUSWERTUNG DER NEUN K-FAKTOREN

Im folgenden Abschnitt sollen die analytischen Ergebnisse zu Steft unter Zugrundelegung der neun K-Faktoren zusammengefasst werden. Es wird deutlich, dass sich die Veränderungen der Infrastruktur in und um Marktsteft zunächst auf die K-Faktoren Konflikt und Konkurrenz, im Weiteren auf das Kommando und die Konstitution zurückführen lassen: Der Verlust Kitzingens kann dabei als Auslöser für den späteren Ausbau Stefts angesehen werden. Wirtschaftliche Konkurrenz im Sinne der Partizipation am Main-Rheinhandel und in diesem Zusammenhang geeignete Akteure wie zum Beispiel die Keerl-Sippe ließen schließlich Taten folgen. Die Topographie, nämlich die direkte Lage Stefts am Main (K-Faktor Konstitution), eröffnete die Möglichkeit einer direkten Intervention zur Schließung der vermeintlichen Lücke. Die Initiative orientierte sich an dem damals vorherrschenden Diskurs der „Planstadt“, wie Veters Entwurf von 1712 zeigt. Gebremst wurde der Ausbau des lokalen Netzwerks zunächst durch die Folgen des Dreißigjährigen Kriegs, weiterhin durch den häufigen Herrscherwechsel und den damit verbundenen organisatorischen und möglicherweise auch inhaltlichen Zäsuren für die Geheimen Räte¹⁶⁷, durch die sich hinziehenden Verhandlungen um Kitzingen mit dem Hochstift sowie seit 1672 durch die sich zuspitzende schlechte finanzielle Situation der Markgrafschaft, die letztendlich wahrscheinlich mit der Hauptgrund war, dass Veters Entwurf nur ansatzweise umgesetzt werden konnte.

¹⁶⁶ M. v. Eelking, *The German Allied Troops in the North American War of Independence, 1776–1783*, (1893), S. 105, 203, 209, 214; vgl. hierzu auch Ansbacher: *Onolzbachische wochentliche Frag- und Anzeigungsnachrichten*, 32 (20.08.1777), S. 46 (*Advertissements*); Schuhmann, *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, S. 256.

¹⁶⁷ Müsste an anderer Stelle noch gesondert untersucht werden.

STEFTE UND NICHT SEGNITZ

Die Frage, warum Steft bezüglich des Ausbaus zur Planstadt dem Ort Segnitz vorgezogen wurde, lässt sich ebenso mit den bisherigen Erkenntnissen beantworten. Konstitutionelle Aspekte, nämlich topographische und strukturelle, sind hier maßgeblich. Zwar unterschieden sich Segnitz und Steft nicht wesentlich, was ihre Größe oder direkte Nähe zum Main betraf, stattdessen war hier die Mainseite entscheidend. Steft lag, von Ansbach aus gesehen, auf der „richtigen“ Seite, das rechtsmainische Segnitz, ebenso wie Kitzingen, auf der „Falschen“. Während dieser Nachteil im Falle Kitzingens durch die vorhandene Nachbarzelle Mainbrücke ausgeglichen wurde, war in Segnitz eine Mainquerung nicht vorhanden. Ein Brückenneubau hätte neben den Investitionen in den Hafenausbau selbst also zusätzliche Kosten und organisatorischen Aufwand erforderlich gemacht. Ein Brückenschlag von Segnitz aus war jedoch auch aus kommandotechnischen Gründen nur schwer zu realisieren, da der linksmainische Brückenkopf im Schwarzenbergischen Territorium zu liegen gekommen wäre. Herrschaftliche Gegebenheiten sind auch weiterhin von Bedeutung: Zwar hatten die Ansbacher, wie die Verhandlungen um die Schiffsmühle belegen, obrigkeitliche Rechte an Segnitz, mussten sich diese jedoch seit 1525 im Rahmen eines Kondominats mit den Freiherren von Zobel teilen¹⁶⁸.

IV. MARKTSTEFTE ALS NEUES INFRASTRUKTUR-ZENTRUM AM MAIN: EIN STREIFLICHT ÜBER DIE KONSEQUENZEN FÜR BEWOHNER UND MAINSCHIFFER

Die oben genannten Investitionen wirkten sich zweifellos positiv auf die Entwicklung des Ortes Steft aus. Einer der Vorreiter war Sebastian Keerl, der zur Versorgung der Fuhrleute eine Brauerei einrichtete¹⁶⁹. Durch den Bau der fürstlichen Jacht geriet der Ort zeitweise in den direkten herrschaftlichen Fokus. So wurden 1712, also zeitgleich mit der Erstellung des Vetterplans, Privilegien erteilt, wie die Copia *Hochfürstl. Brandenbg. Anolz-*

¹⁶⁸ Vgl. hierzu u. a. H. Frank, *Segnitz im 16. Jahrhundert: Recht und Gesetz in einem fränkischen Dorf*, (1982).

¹⁶⁹ Mägerlein, *Marktsteft*, S. 55 ff.

bachische = *neuer Wilhelm Friedrich Stefter Stadt. Privilegia Anno 1712* aufzeigt¹⁷⁰. Ab Seite zwei werden hier sechzehn Stefter Privilegien aufgeführt. Danach folgen Abschnitte zu *Spezialfreiheiten der Häuser und Wegen der Gewerben*. Mägerlein bemerkt im Kommentar zu diesem Dokument, allerdings ohne Beleg: „Schultheiß, Bürgermeister, Gericht und Bürger, welchen ihr Marktprivileg am 30. November 1712 auf dem Rathaus eröffnet wurde, sprachen ihren Dank für diese Immunitäten (= Abgabefreiheiten) und Freyheiten aus“¹⁷¹. Während Mägerlein die Marktprivilegien der Erhebungsurkunde vom 4. November 1726, auf die im Folgenden noch eingegangen wird, ausführlich beschreibt, werden die Vergünstigungen von 1712 nicht weiter erwähnt¹⁷². In der Markterhebungsurkunde vom 4. November 1726 sind folgende Privilegien enthalten¹⁷³: zehnjährige Steuerbefreiung für neu ansiedelnde „Künstler“, Kauf-, Handels- und Handwerksleute, fünfjährige Ermäßigung der Getränkesteuer der Gastwirte um die Hälfte, zehnjährige Abgabefreiheit für Erbauer von zweistöckigen Häusern, fünfjährige Abgabefreiheit für Erbauer von einstöckigen Häusern, vier Jahre lang 50 % Zollnachlass für den Güterumschlag in Marktstef, fünf Jahre Steuer- und Zollfreiheit für dort hergestellte Waren, Einführung eines Wochenmarktes, Abhalten eines Jahrmarktes am Pfingstmontag und am Mattheitag¹⁷⁴, fünfjährige Zollfreiheit für alle zu den Märkten angefahrenen Waren sowie eine dreijährige Befreiung vom Leibzoll für Juden, welche die Jahrmärkte besuchen. Die diesbezügliche Urkunde befindet sich im Staatsarchiv Nürnberg und wurde offensichtlich von Mägerlein ausgewertet¹⁷⁵.

1731 und 1732 wurden vier „Strumpfwirkerhäuser“ als Arbeiterunterkünfte gebaut¹⁷⁶, die herrschaftliche Strumpffabrik entwickelte sich in der

¹⁷⁰ Es handelt sich um eine *Copia*, die das Marktstefter Stadtarchiv als nahezu unlesbare Fotokopie verwahrt.

¹⁷¹ Mägerlein, *Marktstef*, S. 18.

¹⁷² Entweder lag Mägerlein ebenfalls nur diese unleserliche Kopie vor oder die beiden Dokumente beinhalten im Wesentlichen dasselbe.

¹⁷³ StANü, Urkunde 114/148, *Erhebungsurkunde Stefts*, (4.11.1726): Es handelt sich um ein vierseitiges, doppelseitig beschriebenes Dokument und ist mit dem Wort *Privilegium* überschrieben. Der Text reicht vom ersten Blatt (r) bis zum dritten Blatt (r, erstes Drittel) und endet mit einer Unterschriftenliste.

¹⁷⁴ Der Mattheitag gehört zu den Lostagen, es handelt sich um den 21. September.

¹⁷⁵ Bestand StANü, Würzburg Urkunde 114/148; vgl. ebenso dazu Mägerlein, *Marktstef*, S. 15 ff.

¹⁷⁶ Mägerlein, *Marktstef*, S. 20.

zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu einem bedeutenden Unternehmen mit 8 Meistern, 14 Gesellen und 60 Wirkern¹⁷⁷. 1733 wurde nach einem Hochwasser, welches größeren Schaden am Hafen angerichtet hatte, der Faschinenschutz des Ufers durch eine Kaimauer aus Steinquadern ersetzt¹⁷⁸. Mit der Bestallung Johann Konrad Keerls als herrschaftlicher Handels- und Salzfaktor im Jahr 1733 wurde die Marktstefters Wirtschaft gezielt durch eine kompetente Leitung koordiniert. Im Hafenviertel entstanden nach und nach Manufakturen für Baumwoll-, Kunst-, Leinen- und Wollweber. Im Hafen umgeschlagene Tabaklieferungen wurden in einer Tabakmanufaktur veredelt und verarbeitet¹⁷⁹. Der neue Hafen rentierte sich für die Obrigkeit auch finanziell: Neben dem üblichen Judenzoll wurde Haupt- und Wegezoll, Tabak-, Pferde-, Vieh-, Schaf- und Schweinezoll, Zoll auf glattes und raues Getreide, Pferdekonzessionsgeld sowie Viehaufschlag für Rinder und Schweine erhoben. Die 1726 auf zehn Jahre erteilten Privilegien sind wohl tatsächlich 1736 ausgelaufen¹⁸⁰. Der Wohlstand zeigte sich unter anderem darin, dass sich Marktsteft bereits ab 1733 einen Musikus leisten konnte: „Er blies an Sonn- und Feiertagen den Morgenchoral vom Kirchturm, leitete „das Kirchenmusikchor“, erteilte privaten Musikunterricht und spielte an Hochzeiten und bei Kirchweihen mit seinen Musikangestellten zum Tanz auf“¹⁸¹. Als weiterer Ausdruck von Prosperität und gesellschaftlicher Stellung mag die 1747 gegründete Lateinschule¹⁸² und die 1772 in Marktsteft ins Leben gerufene Tochterloge „Caroline zu den drei Kellern“ der Regensburger Loge „Zu den drei Schlüsseln“ gelten¹⁸³.

1784 wurden Überlegungen angestellt, die Hafenanlage zu erweitern. Als Begründung wurde angegeben, dass der Hafenkanal aufgrund der jahreszeitlich bedingten Witterung nicht zu befahren sei¹⁸⁴. Gegen die schon

¹⁷⁷ Toepfer, *Kurzgefaßte Chronik*, S. 8; Blase, *Marktsteft*, S. 48.

¹⁷⁸ Huthöfer, *Der Hafen von Marktsteft*, S. 196.

¹⁷⁹ Blase, *Marktsteft*, S. 48.

¹⁸⁰ Mägerlein, *Marktsteft*, S. 21 ff.

¹⁸¹ Mägerlein, Scherzer, *Die Archive*, S. XXVII.

¹⁸² 1831 wurde Latein durch Französisch ersetzt – ein weiterer Hinweis auf den durch den K-Faktor „Kontingenz“ verursachten Einfluss auf die Funktion von Infrastruktur, in diesem Falle der Software zuzuordnen: Mägerlein, *Marktsteft*, S. 19.

¹⁸³ Mägerlein, Scherzer, *Die Archive*, S. XXVII.

¹⁸⁴ Die Planungen wurden jedoch offensichtlich nicht realisiert. Vgl. die Dokumentation in Bestand StANü, Fürstentum Ansbach Bauamt 1085.

bald nach der Markterhebung vorgesehene Verleihung des Stadtrechts votierte der damalige Schultheiß Samuel Keerl (*1670; †1748)¹⁸⁵ und die Bürgerschaft¹⁸⁶. Erst 1819 sollte die Erhebung zur Stadt erfolgen. Ebenso wehrten sich die Marktstefer gegen die Einsetzung eines Amtsbürgermeisters, befürchteten sie doch von einem solchen Schritt mehr Lasten als Vorteile für das Gemeinwesen¹⁸⁷. Dieses Beispiel lässt einmal mehr deutlich werden, dass die mit dem Zellenmodell veranschlagte Dreiecksdynamik Stifter-Betreiber-Nutzer stets mitgedacht werden muss. Unter dem K-Faktor Kommando ist entsprechend nicht nur die landesherrliche Seite und ihr Einfluss auf die Infrastrukturentwicklung zu beachten, vielmehr müssen die vor Ort agierenden Akteure miteinbezogen werden. Dass die ansbachische Herrschaft Marktstef das Stadtrecht nicht gegen den Willen der lokalen Betreiber aufzwang, entspricht dem angesprochenen, zu dieser Zeit vorherrschenden herrschaftlichen Diskurs.

Der neue Hafen ermöglichte jedoch nicht nur den Marktstefer Warenproduzenten und dem ansässigen Speditionshandel die Anbindung an den Wasserweg, beispielsweise Fahrten zur wichtigen Frankfurter Messe¹⁸⁸. Auch der Obrigkeit standen nunmehr neue Handlungsoptionen zur Verfügung, so die Einschiffung von Emigranten, etwa Richtung Niederlande oder Nordamerika¹⁸⁹, oder die Dislozierung von Militär über den Wasserweg, zum Beispiel die erwähnte Entsendung der Truppen nach Amerika. Nicht zuletzt erweiterte der Hafen auch den Handlungsradius der Binnenschiffer und Fuhrleute, konnten diese doch nun wahlweise ihre Waren in Würzburg, Ochsenfurt, Kitzingen, Marktbreit oder eben in Marktstef umschlagen. Dies sollte auch zu Konflikten führen, so im bereits erwähnten Falle des Schiffers Umpfenbach. Dieser gab 1701, mainaufwärts fahrend, in der ersten würzburgischen Zollstation Freudenberg an, seine Ladung in Kitzingen löschen zu wollen, worauf ihm ein Zollnachlass von 33 1/3 % gewährt

¹⁸⁵ Mägerlein, *Die Sippe Keerl*, S. 37.

¹⁸⁶ Mägerlein, Scherzer, *Die Archive*, S. XXVI.

¹⁸⁷ Ebenda.

¹⁸⁸ *Onolzbachische wochentliche Frag- und Anzeigungsnachrichten*, 32 (20.08.1777), S. 46.

¹⁸⁹ Z. B. erwähnt Huthöfer allein für 1733 um die 200 Emigranten, die Richtung Niederlande gebracht werden sollten, eine weitere Gruppe war nach Nordamerika unterwegs. Huthöfer, *Der Hafen von Marktstef*, S. 196.

wurde¹⁹⁰. Entgegen seiner Ankündigung löschte er jedoch seine Waren in Marktstett und sparte auf diese Weise einige Flusskilometer Bergfahrt sowie ein Drittel der Zollabgaben. Die Einrichtungen des neuen Umschlagplatzes in Stett war jedoch auch für den grenzübergreifenden Warentransport von Bedeutung. Unter Ausübung des Geleitzwangs führte die Markgrafschaft die von Südost nach Nordwest verlaufenden Handelswege nunmehr über Marktstett¹⁹¹. Im Kampf um Einnahmen, Arbeitsplätze und Prestige bedeutete dies für die Stifter und Betreiber der übrigen Mainhäfen, nicht zuletzt für Kitzingen und Marktbreit, eine erhebliche Konkurrenz. Für die Nutzer der Mainschiffahrt stellte ein weiterer Hafen hingegen eine zusätzliche Möglichkeit zum Umschlag und zur Vermarktung ihrer Waren dar.

V. EINE FLUSSLAGE ALLEIN REICHT NICHT: INFRASTRUKTUR ALS UNKALKULIERBARES PRODUKT VERSCHIEDENER EINFLUSSFAKTOREN

Die Blüte des ehemals markgräflichen Handelsplatzes hielt auch in der preußischen Zeit ab 1794 unter obrigkeitlicher Protektion an, wie eine 1802 erschienene Landesbeschreibung anführt: „Hauptsächlich werden im Lagerhause die aus den byden Fürstenthümern Bayreuth und Ansbach auf dem Mayn herunter nach dem Rhein und von dort nach Holland gehenden [...] Waaren niedergelegt und alle ankommenden und abgehenden Waaren noch überdies in den königlich Preußischen Fürstenthümern mit vorzüglicher Zollerleichterung begünstigt“¹⁹². Nach Beendigung der Koalitionskriege kamen 1814 die Maimdreieckshäfen Marktbreit, Ochsenfurt, Kitzingen, Würzburg sowie das seit 1810 zum Großherzogtum Würzburg gehörige Marktstett unter bayerische Herrschaft. Schon für die Jahre unmittelbar nach 1806 postuliert Mägerlein den Beginn des Niedergangs Marktstetts¹⁹³. Dabei handelte es sich zweifellos um eine „schleichende Entwicklung“, die zunächst den Hafen betraf und in der Folge Produktion und Handel der Stadt erfassen sollte.

¹⁹⁰ Mägerlein, *Vom Häckernest*, S. 311.

¹⁹¹ Ruf, *Die Geschichte meines Heimatortes*, Kap. 3.

¹⁹² J. K. Bundschuh, *Geographisches Statistisch=Topographisches Lexikon von Franken*, 5 (1802), Sp. 416.

¹⁹³ Mägerlein, Scherzer, *Die Archive*, S. XXV.

Im Jahr 1817 forderte der Marktsteftener Handelsstand in einer Eingabe an die Regierung des Untermainkreises die Instandsetzung des von Versandung bedrohten Hafens¹⁹⁴. Dieser Antrag blieb ohne Erfolg, offenbar hatte bereits zu diesem Zeitpunkt die Obrigkeit mit einer Neubewertung des regionalen Netzwerkes begonnen. Aus der grundherrschaftlichen Gemengelage im territorial zersplitterten Franken war nun ein politisch einheitlicher Wirtschaftsraum geworden. Marktsteft stand nach wie vor in unmittelbarer Konkurrenz mit den benachbarten Umschlagplätzen am Main südlich und südöstlich von Würzburg, allerdings waren diese Umschlagplätze nun alle der gleichen Obrigkeit unterstellt – eine Konkurrenz, die aus Stifter-Perspektive hier nun eine „entweder-oder-Situation“ bedeuten konnte, im Rahmen derer die gegebenen ISRZ gegeneinander als Alternativzellen gewertet wurden¹⁹⁵. Der königliche Registrator Anton Rottmayer gab in seinem Handbuch 1830 als Speditions-Handelsplätze unter anderem „Kitzingen mit Krahen und Lagerhaus, Marktbreit mit Krahen und Marktsteft mit kleinem Kanal und Lagerhaus“ an¹⁹⁶, ansässige Großhandelsunternehmen listet er unter anderem für Kitzingen und Marktbreit auf, während Marktsteft diesbezüglich keine Erwähnung findet¹⁹⁷. Auch hatten Marktsteftener Schiffsleute keinen Anteil an der 1840 eingeführten königlich privilegierten Linienschiffahrt: Zwar waren Vertreter des Marktsteftener Handelsstandes Mitunterzeichner des Schiffahrtsvertrags, der die Rangschiffahrt auf dem Main und zu den Rheinhäfen Köln, Frankfurt und Mainz regelte¹⁹⁸, die Rangschiffer waren jedoch in Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen, Marktbreit und Würzburg beheimatet¹⁹⁹. In Bezug auf die Überwinterungshäfen führte die Handelskammer von Unterfranken und Aschaffenburg 1863 aus, dass es allgemein bekannt sei, „[...] daß der sogenannte Hafen in Marktsteft aus gleicher Ursache ebenfalls nur für wenige Fahrzeuge, und dies höchst selten,

¹⁹⁴ Blase, *Marktsteft*.

¹⁹⁵ Von den weiteren, unter bayerischer Herrschaft stehenden Mainhäfen gar nicht zu sprechen.

¹⁹⁶ Rottmayer, *Statistisch-topographisches Handbuch*, S. 70.

¹⁹⁷ Ebenda.

¹⁹⁸ *Vertrag über die Schiffahrts-Verbindung zwischen den Städten des Ober- und Mittel-Mains und den Städten Frankfurt a. M., Mainz und Köln*, in: K.-H. Artmann, *Bambergers Rangschiffer auf Main und Regnitz*, (2008), S. 15.

¹⁹⁹ Artmann, *Bambergers Rangschiffer*, S. 13 ff.

benützt werden kann²⁰⁰ – insgesamt eine Folge nicht erfolgter Investitionen in die aufkommende Technologie der Flussschifffahrt (Dampfschifffahrt auf dem Main ab 1842, Kettenschleppschifffahrt ab 1886). Als Standard für einen zeitgemäßen Winterhafen für die *Maindampfschiffahrtsgesellschaft* wurde entsprechend Würzburg gewählt, die Liegeplätze standen ab 1844 zur Verfügung²⁰¹. Hinzukommend fehlte die Vernetzung der Stadt mit neuen ISRZ wie dem aufkommenden Schienenverkehr²⁰². Als Folge dieser mangelnden Vernetzung und der Gründung des Deutschen Zollvereins 1834 wanderte schließlich, so Toepfer, der Speditionshandel ab, Marktstef hatte so spätestens um die Mitte des 19. Jahrhunderts praktisch keine Bedeutung mehr²⁰³. Diese Entwicklung lässt sich auch statistisch belegen: Die Statistik des Oberzollamts Würzburg verzeichnet im Jahr 1853 für die Häfen Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen und Würzburg zusammen talwärts gehende Güter in Höhe von 170.508 Zentnern, von Marktstef gingen im gleichen Jahr gerade einmal 247 Zentner zu Tal²⁰⁴. Was die Fahrt zu Berg angeht, brachten auswärtige Schiffer an Ladung 1.462 Zentner nach Marktstef, während die ortsansässige Schifffahrt – 1802 waren es noch acht Schifferfamilien – praktisch darniederlag. Im Vergleich hierzu wurden in Würzburg 1853 an berggehenden Ladungen über 60.000 Zentner angelandet²⁰⁵. Das Ende des Handelsplatzes Marktstef gipfelte 1885 im Verkauf des Lagerhauses an den Fabrikanten Lucas zwecks Einrichtung einer Farbenfabrik²⁰⁶. Für den Niedergang des Marktstefer Umschlagplatzes waren somit folgende Faktoren ursächlich: 1. fehlende staatliche Förderung und Initiative der Gemeinde sowie ortsansässigen Schifferzunft (K-Faktor Kommando), 2. fehlende Finanzkraft für Investitionen in Hard- und Software (K-Faktor Kapital), 3. wachsende Konkurrenz der Nachbarhäfen am Mittelmain,

²⁰⁰ *Jahres-Bericht der Kreis=Gewerbe-und Handelskammer von Unterfranken und Aschaffenburg für 1863*, (1863).

²⁰¹ G. Schanz, *Die Mainschifffahrt im XIX. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung*, (*Studien über die bayerischen Wasserstrassen* 1894), S. 183.

²⁰² Schweinfurt: Ludwigs – Westbahn 1852, Würzburg und Kitzingen: Strecke Nürnberg – Würzburg 1865.

²⁰³ Toepfer, *Kurzgefaßte Chronik*, S. 10.

²⁰⁴ Schanz, *Die Mainschifffahrt*, S. 141–144.

²⁰⁵ Ebenda, S. 155–160.

²⁰⁶ Mägerlein, *Zeittafel*, S. 53.

insbesondere derjenigen mit Bahnanbindung (bessere Vernetzung dieser durch neue Nachbarzellen).

Der Bedeutungsverlust des Marktstefer Hafens wirkte sich nicht unmittelbar auf das Gemeinwesen selbst aus. Der Häuserstand erfuhr zwar keine deutliche Zunahme mehr wie zwischen 1739 (136) und 1802 (189), blieb jedoch von 1830 (215) bis 1853 (217) praktisch konstant²⁰⁷. Der Rückgang des Fernhandels führte *ergo* offensichtlich nicht zu einer größeren Abwanderung oder gar zum Zerfall der Ansiedlung. Allerdings zeigte sich diesbezüglich auch keine Wachstumstendenz mehr, um die Mitte des 19. Jahrhunderts waren an exportierenden Produktionsstätten neben Wein- und Obstanbau unter anderem eine Essig- und Druckerschwärzefabrik, Branntweinbrennereien und eine Tabakmanufaktur ansässig²⁰⁸. Die einstmals blühende, markgräfllich begründete Strumpfwirkerfabrik wird zu diesem Zeitpunkt bereits nicht mehr erwähnt, sie war offensichtlich nach Gründung des deutschen Zollvereins der zukunftsorientierten preußischen und sächsischen Konkurrenz unterlegen²⁰⁹.

In methodischer Hinsicht wurde, so das abschließende Resümee, deutlich, dass die Komplexität von Infrastruktur hinsichtlich ihrer Analyse das ständige Mitdenken mit ihr zusammenhängender Aspekte dringend bedarf, hierzu zählen die sie betreffenden Akteursgruppen unterschiedlicher Bezugssysteme, ihr Funktionieren im Zusammenhang mit gegebenen Nachbarzellen, die Bedeutung des gesamten Netzwerks, nicht zuletzt – wie der Vergleich der Lage Stefts mit Segnitz zeigte – die Gegebenheiten einer mit der Zellenverankerung im Lokalen betroffenen Region (Mesoraum). Die Anwendung von Zellenmodell und K-Faktoren ließ zudem deutlich werden, dass sich die vorgestellte Methodik variabel einsetzen lässt: Wie die hier vernachlässigte Analyse von Hard- und Software gezeigt hat, müssen also nicht immer alle Aspekte einer Methode zur Klärung einer Fragestellung explizit aufgegriffen werden. Der Versuch der Systematisierung der

²⁰⁷ Bundschuh, *Geographisches Statistisch=Topographisches Lexikon*, Sp. 417; Rottmayer, *Statistisch-topographisches Handbuch*, S. 70; Hänle, Spruner, *Handbuch für Reisende*, S. 73; Braunfels, *Die Mainufer*, S. 211; Stumpf, *Bayern*, S. 870.

²⁰⁸ Rottmayer, *Statistisch-topographisches Handbuch*; Toepfer, *Kurzgefaßte Chronik*, S. 10; Hänle, Spruner, *Handbuch für Reisende*, S. 73; Braunfels, *Die Mainufer*, S. 211.

²⁰⁹ Zu den diesbezüglichen Problemen der fränkischen Strumpfwirker vgl. G. Schanz, *Zur Geschichte der Colonisation und Industrie in Franken*, (*Bayerische Wirtschafts- und Verwaltungsstudien* 1, 1884), S. 170–177.

auf Infrastrukturausbau und -entwicklung Einfluss nehmenden Faktoren fand seinen Ursprung in der Bandbreite der Möglichkeiten insgesamt; van Laak kann abschließend nur zugestimmt werden, wenn er schreibt, dass Infrastruktur historisch am besten getroffen zu werden scheint, „wenn man sie als Ergebnis von Prozessen der Aushandlung und der kollektiven Kompromisse versteht“²¹⁰.

PRZEDSIĘWZIĘCIA UTRWALAJĄCE WŁADZĘ ODNOSZĄCE SIĘ DO PORTU I OSADY MARKETSTEFFT W XVIII ORAZ XIX WIEKU

ROZWAŻANIA HISTORYCZNO-INFRASTRUKTURALNE

STRESZCZENIE

Artykuł dotyczy rozbudowy Marktstefft jako ośrodka handlowego oraz portu śródlądowego w pierwszej połowie XVIII wieku. Niepozorna wówczas wieś wincerska, która otrzymała przywilej targowy dopiero w 1726 roku, znajdowała się od 1448 roku pod panowaniem margrabiów Brandenburg-Ansbach. Dopiero w 1711 roku władcy zaczęli inwestować w nowy port. Powstały nawet plany, żeby przekształcić tę dogodnie położoną nad Menem wieś w większe miasto.

Tłumaczenie Renata Skowrońska

HERRSCHAFT SICHERNDE MASSNAHMEN BEZÜGLICH HAFEN UND SIEDLUNG MARKETSTEFFT IM 18. UND 19. JAHRHUNDERT

EINE INFRASTRUKTUR-HISTORISCHE BETRACHTUNG

ZUSAMMENFASSUNG

Der Beitrag befasst sich mit dem Ausbau Marktstefts zur Handels- und Binnenhafenstadt in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Das damals unscheinbare Winzerdorf, das erst 1726 das Marktrecht verliehen bekam, befand sich seit 1448 unter der Herrschaft der Markgrafen von Brandenburg-Ansbach. Erst ab 1711 begann die Obrigkeit in einen neuen Hafenplatz zu investieren. Es bestanden sogar Pläne, das günstig am Main gelegene Dorf in eine größere Stadt umzufunktionieren.

²¹⁰ Laak, *Alles im Fluss*, S. 21.

THE UNDERTAKINGS REINFORCING THE AUTHORITY RELATING
TO THE HARBOUR AND SETTLEMENT OF MARKSTEFF
IN THE 18TH AND 19TH CENTURY

HISTORICAL AND INFRASTRUCTURAL REFLECTIONS

SUMMARY

The article concerns the expansion of Marktsteft as a commercial center and an inland port in the first half of the 18th century. Inconspicuous at the time, the winery village, which received the market rights only in 1726, from 1148 was ruled by Brandenburg-Ansbach margraves. It was not until 1711 that the rulers began investing in a new port. They planned to transform this small village on the Main into a large city.

Translated by Anna Maleszka

SŁOWA KLUCZOWE / SCHLAGWORTE / KEYWORDS

- historia infrastruktury; rozwój infrastruktury; ruch rzeczny na Menie; nowożytne miasto planowane; margrabstwo Brandenburg-Ansbach
- Infrastruktur-Geschichte; Infrastrukturentwicklung; Mainschiffahrt; frühneuzeitliche Planstadt; Markgrafentum Brandenburg-Ansbach
- infrastructure history; development of infrastructure; river traffic on the Main; early modern planned city; Margraviate of Brandenburg-Ansbach

BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAFIE / BIBLIOGRAPHY

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE / ARCHIVALISCHE QUELLEN / ARCHIVAL SOURCES

Stadtarchiv Marktsteft

- *Chronik des Cantors Johann Casper Schneider (1833) mit ergänzenden Berichten aus fremder Feder bis 1907*, ohne Signatur.
- *Chronik des Gemeindeschreibers Grieninger*, (1816), ohne Signatur.
- Dauchin A. B., *Historische orthographische Nachricht von Marke Stefft*, (1828), ohne Signatur.
- *Hochfürstl. Brandebg. Anolzbachische = neuer Wilhelm Friedrich Stefter Stadt. Privilegia Anno 1712*, ohne Signatur, Fotokopie.

Staatsarchiv Nürnberg

- Fürstentum Ansbach, Archivakten 102, 289.
- Fürstentum Ansbach, Geheimes Archiv: Würzburger Bücher 17ü und 19 (*Dokument*, 30.04.1729); 20 (*Abrechnungen über Kitzingen aus dem Jahr 1628*).
- Fürstentum Ansbach, Karten und Pläne: 183 (= Digitalisat 614, J. C. Horland, *Hochfürstlich Brandenburg-Onolzbachischen, am Mayn gelegenen, ins Oberamt Creg-*

- lingen gehörenden Markt-Flecken Steft mit allen Gebäuden und den nächsten, an die Häuser stoßenden Gärten und Weingärten, 11.08.1739); 183/1 (= Digitalisat B 1252, J. C. Horland, *Marckt-Flecken mit allen Gebäuden und demnächsten, an die Häuser stoßenden Gärten und Weingärten, Johann Christoph Horland, 11.08.1739*); 183/2 (*Eigentlicher Grund Riß von der Neu anzulegen Gnädigst gesinden Wilhem Friedrich Steffter Stadt. Anno 1712*).
- Herrschaft Schwarzenberg, Registratur 599/6 (*Die Differenz mit Ansbach und von Zobel wegen der zu Segnitz neu erbauten Schiffmühle, 1728*).
 - Urkunde 114/148, *Erhebungsurkunde Stefts, (4.11.1726)*.
 - Verträge mit Würzburg, Nr. 22 und Nr. 82 (*Vergleich Ansbach-Würzburg, Urkunde, 28.03.1684*).
 - Würzbg. Urkunde: 114/148 (*Markterhebungsurkunde Marktsteft 1726*); 114/149 (1726–27, 12 Stück, *Protokoll 10.01.1727*); 114/149 (1726–27, 12 Stück, *Urkunde 10.01.1727*); 114/149, (*Leyder Steiner- und Siebner-Ordnung, 1726–27*).
 - Z 325 Nr. 30: F. Mägerlein, *Die Sippe Keerl und Marktsteft, (ungedruckt, 1973), S. 31–40*.

ŹRÓDLA DRUKOWANE / GEDRUCKTE QUELLEN / PRINTED SOURCES

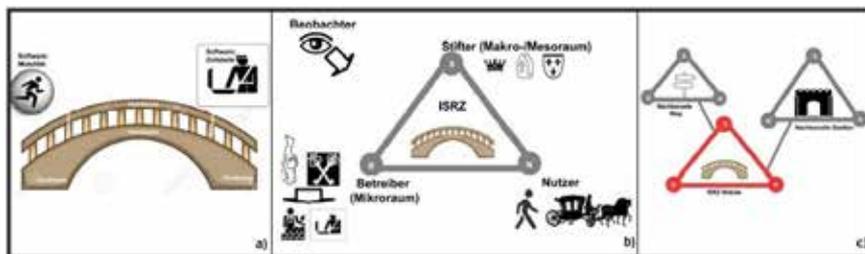
- Addresshandbuch für die fränkischen Fürstenthümer Ansbach und Bayreuth, (1801).*
- Arnold K., *Kitzingen um 1500. Die älteste Stadtbeschreibung des Humanisten Ladislaus Sunthaym*, in: „*apud Kizinga monasterium*“. *1250 Jahre Kitzingen am Main*, hg. v. H. Walter, (*Schriften des Stadtarchivs Kitzingen 4, 1995*), S. 127–135
- Braunfels L., *Die Mainufer und ihre nähere Umgebung, (1847, Neudruck 1980)*.
- Bundschuh J. K., *Geographisches Statistisch=Topographisches Lexikon von Franken, 5 (1802)*.
- Fries L., *Chronik der Bischöfe von Würzburg 742–1495*, bearb. v. U. Grosch et al., 4: *Von Sigmund von Sachsen bis Rudolf II. von Scherenberg (1440–1495), (2002)*.
- Georgii J. F., *Uffenheimischer Nebenstunden, 2 (1754)*.
- Hänle S., Spruner K. v., *Handbuch für Reisende auf dem Maine, (1843)*.
- Häulen C. C., *Jahr-Buch alter und neuer Nachrichten, oder historische Beschreibung, wie der gütige Gott von vielen hundert Jahren her, biß auf das jetzt-lauffende 1742. Jahr, unser werthes Franckenland vielmahl mit gut und geseegneten Wein-Jahren erfreuet, aber auch mit schädlichen Miß-Jahren vätterlich heimgesuchet hat, (1743)*.
- Jahres-Bericht der Kreis=Gewerbe-und Handelskammer von Unterfranken und Aschaffenburg für 1863, (1863)*.
- Kein Schiff wird kommen*, in: *Mainpost, 104 (7.05.2010)*.
- Onolzbachische wochentliche Frag- und Anzeigungsnachrichten, 32 (20.08.1777)*
- Rottmayer A., *Statistisch-topographisches Handbuch für den Unter=Mainkreis des Königreichs Bayern, (1830)*.
- Schanz G., *Die Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung, (Studien über die bayerischen Wasserstrassen 1894)*.
- Stumpf P., *Bayern. Ein geographisch=statistisches Handbuch des Königreiches, 2 (1853)*.
- Toepfer W., *Kurzgefaßte Chronik der Stadt und der Präparandenschule Marktsteft, (1891)*.
- Zoepfl G., *Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung, (1894)*.

LITERATURA / LITERATUR / LITERATURE

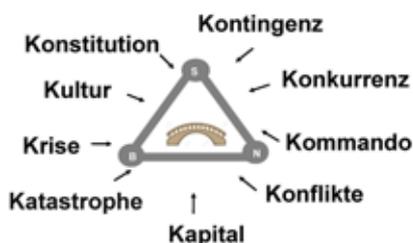
- Artmann K.-H., *Bambergers Rangschiffer auf Main und Regnitz*, (2008).
- Blase R., *Marktstefl – unter besonderer Berücksichtigung seiner Genese*, (1975), Zulassungssarbeit in der Sammlung der Universitätsbibliothek Würzburg.
- Bütow S., *Straßen im Fluss. Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte, 18, 2015). Denkmäler in Bayern. Unterfranken*, URL: http://geodaten.bayern.de/denkmal_static_data/externe_denkmalliste/pdf/denkmalliste_merge_675141.pdf.
- Eelking M. v., *The German Allied Troops in the North American War of Independence, 1776–1783*, (1893).
- Engels J. I., *Introduction*, in: *Key Concepts for Critical Infrastructure Research*, hg. v. ders., (2018), S. 1–10.
- Engels J. I., *Relevante Beziehungen. Vom Nutzen des Kritikalitätskonzepts für Geisteswissenschaftler*, in: *Was heißt Kritikalität? Zu einem Schlüsselbegriff der Debatte um Kritische Infrastrukturen*, hg. v. J. I. Engels, A. Nordmann, (2018), S. 17–45.
- Engels J. I., Schenk, G. J., *Infrastrukturen der Macht – Macht der Infrastrukturen. Überlegungen zu einem Forschungsfeld*, in: *Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart*, hg. v. B. Förster, M. Bauch, (*Historische Zeitschrift Beiheft* 63 (2015), S. 20–60.
- Engels J. I., *Machtfragen. Aktuelle Entwicklungen und Perspektiven der Infrastrukturgeschichte*, in: *Neue Politische Literatur*, 55, (2010), S. 51–70.
- Fekete A., *Relevanzbewertungsbefähigung und Ohnmachtserfahrung: Infrastruktur, Wissen und Zeitkritikalität*, in: *Was heißt Kritikalität? Zu einem Schlüsselbegriff der Debatte um Kritische Infrastrukturen*, hg. v. J. I. Engels, A. Nordmann, (2018), S. 154–178.
- Förster B., Bauch M., *Wasserinfrastrukturen und Macht. Politisch-soziale Dimensionen technischer Systeme*, in: *Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart*, hg. v. B. Förster, M. Bauch, (*Historische Zeitschrift Beiheft* 63 (2015), S. 9–21.
- Frank H., *Segnitz im 16. Jahrhundert: Recht und Gesetz in einem fränkischen Dorf*, (1982).
- Hauck K., *Johann Georg Vetter (1681–1745). Der Schöpfer der ersten einheitlichen Ansbachischen Oberamtsbeschreibungen und Landkarten*, in: *Jahrbuch für fränkische Landesforschung*, 11/12, (1953), S. 297–322.
- Huthöfer R., *Der Hafen von Marktstefl*, in: *Jahrbuch des Landkreises Kitzingen*, (1982), S. 194–203.
- Isenmann E., *Die deutsche Stadt im Mittelalter 1150–1550. Stadtgestalt, Recht, Verfassung, Stadtreform, Kirche, Gesellschaft, Wirtschaft*, ²(2012).
- Jehle M., *Ansbach. Die markgräflichen Oberämter Ansbach, Colmberg-Leutershausen, Windsbach, das Nürnberger Pflegamt Lichtenau und das Deutschordensamt (Wolframs-)Eschenbach*, in: *Historischer Atlas von Bayern, Teil: Franken, Reihe 1, 35, 2* (2009).
- Kolb K., *Wehrkirchen und Kirchenburgen in Franken*, ²(1977).
- Kopp W., *Würzburger Wehr. Eine Chronik zur Wehrgeschichte Würzburgs*, (*Mainfränkische Studien* 22, 1979).
- Krimm S., *Die alten Spessartglashütten waren wirtschaftlich einträgliche Betriebe*, in: *Spessart*, 11, (1995), S. 3–12.

- Laak D. v., *Alles im Fluss*, (2018).
- Laak D. v., *Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für die Erschließung Afrikas 1880 bis 1960*, (2004).
- Laak D. v., *Infra-Strukturgeschichte*, in: *Geschichte und Gesellschaft: Zeitschrift für Historische Sozialwissenschaft*, 27/3, (2001), S. 367–393.
- Loew B., *Frisches Quellwasser für die Stadt am Fluss – Die Wasserversorgung der Festung Saarlouis*, in: *Intra muros – Infrastruktur und Lebensalltag in Festungen – Wasserversorgung und Hygiene* hg. v. B. Loew, Benedikt, G. Thewes, H.-P. Klauck, (*Festungs-Forum Saarlouis*, 2, 2016), S. 67–103.
- Mägerlein F., *Marktstef und die sechs ansbachischen „Maindörfer“*, (*Beiträge zu Kultur, Geschichte und Wirtschaft der Stadt Marktbreit und ihrer Nachbarschaft* 10, 1983).
- Mägerlein F., *111 Jahre Marktstef*, in: *Jahrbuch des Landkreis Kitzingen*, (1981), S. 205–212.
- Mägerlein F., *Zeittafel 1216–1970*, in: *St. Stephan Marktstef*, hg. v. W. Fries, (1973), S. 46–54.
- Mägerlein F., *Vom Häckernest zum markgräflichen Handelsplatz*, in: *Jahrbuch des Landkreis Kitzingen. Im Bannkreis des Schwanbergs*, (1970), S. 307–318.
- Mägerlein F., Scherzer W., *Die Archive des Landkreises Kitzingen, II: Die Stadtarchive (Bayerische Archivinventare*, 30, 1969).
- Meyer E., *Strukturuntersuchungen in der Gemeinde Marktstef. Zulassungsarbeit für die Erste Prüfung für das Lehramt an Grund- und Hauptschulen*, (1980).
- Privatbrauerei Kesselring*, URL: <https://www.kesselring-bier.de/die-brauerei/#historie>.
- Rechter G., *Beobachtungen zu Kitzingen am Ende der Markgrafenzzeit*, in: „*apud Kitzinga monasterium*“. 1250 Jahre Kitzingen am Main, hg. v. H. Walter, (*Schriften des Stadtarchivs Kitzingen* 4, 1995), S. 137–151.
- Ruf L., *Die Geschichte meines Heimatortes Marktstef im Unterricht. Arbeit für die Zulassung zur 1. Prüfung zum Lehramt*, (1948).
- Schanz G., *Zur Geschichte der Colonisation und Industrie in Franken*, (*Bayerische Wirtschafts- und Verwaltungsstudien* 1, 1884).
- Schenk, G. J., Eifert, S., „*Kritische Infrastrukturen*“ als Ergebnisse individueller und kollektiver Kritikalitätsmessungen – ein Ansatz für die Mediävistik?, in: *Was heißt Kritikalität? Zu einem Schlüsselbegriff der Debatte um Kritische Infrastrukturen*, hg. v. J. I. Engels, A. Nordmann, (2018), S. 47–96,
- Schneider E., *Kitzing am Mayn, darüber da ein starcke steinerne Bruck gehet* (*Litzinger Museumsschriften*, 2, 2013).
- Schrepfer H., *Kulturgeographische Exkursion in das südöstliche Maindreieck*, (1943).
- Schröder L., *Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal als geplante Infrastrukturzelle von 1946 bis 1985. Eine Studie zur Infrastruktur- und Netzwerk-Geschichte* (*Studien zur Geschichte und Kultur Nordwesteuropas*, 28, 2017).
- Schuhmann G., *Die Markgrafen von Brandenburg-Ansbach*, in: *Jahrbuch des historischen Vereins für Mittelfranken*, 90 (1980).
- Simon T., *Gute Policey. Ordnungsleitbilder und Zielvorstellungen politischen Handelns in der Frühen Neuzeit*, (2004).
- Stegemann W., *NSDAP-Kreisleiter Friedrich Mägerlein*, (2014), URL: <http://www.rothenburg-unterm-hakenkreuz.de/nsdap-kreisleiter-friedrich-maegerlein-1-ueber-seine->

- amtszeit-von-1932-bis-1934-ist-wenig-bekannt-war-er-in-die-polit-affaere-mit-wilhelm-stegmann-verstrickt/.
- Wagner H.-G., *Landschaftswandel im Maintal südlich von Würzburg seit der Mitte des 18. Jahrhunderts*, in: *Flüsse und Flusstäler als Wirtschafts- und Kommunikationswege (Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie, 25)*, hg. v. S. Freund, Stephan, M. Hardt, P. Weigel, (2007), S. 249–280.
- Werther L., Wunschel A., *Die Binnenschifffahrt auf dem Main im frühen und hohen Mittelalter*, in: *Frühe Main Geschichte. Archäologie am Fluss*, hg. v. M. Klein-Pfeuffer, M. Mergenthaler, (2017), S. 227–239.
- Werther L., *Die Reisen Karls des Großen auf dem Main und der Bau der Fossa Carolina*, in: *Frühe Main Geschichte. Archäologie am Fluss*, hg. v. M. Klein-Pfeuffer, M. Mergenthaler, (2017), S. 217–225.
- Werzinger D., *Die zollerischen Markgrafen von Ansbach. Ihr Staat, ihre Finanzen und ihre Politik zur Zeit des Absolutismus*, (1993).
- Willax F., *Das Fürstentum Brandenburg-Ansbach und der Fränkische Kreis im Spanischen Erbfolgekrieg*, (2003).
- Wirth V., *Zur Geschichte der sechs Maindörfer*, in: *Korrespondent* (1884), Nr. 571 (06.11.1884), S. 1–3, Nr. 573 (07.11.1884), S. 1–4, Nr. 580 (11.11.1884), S. 1–4 und Nr. 582 (12.11.1884), S. 1–3.



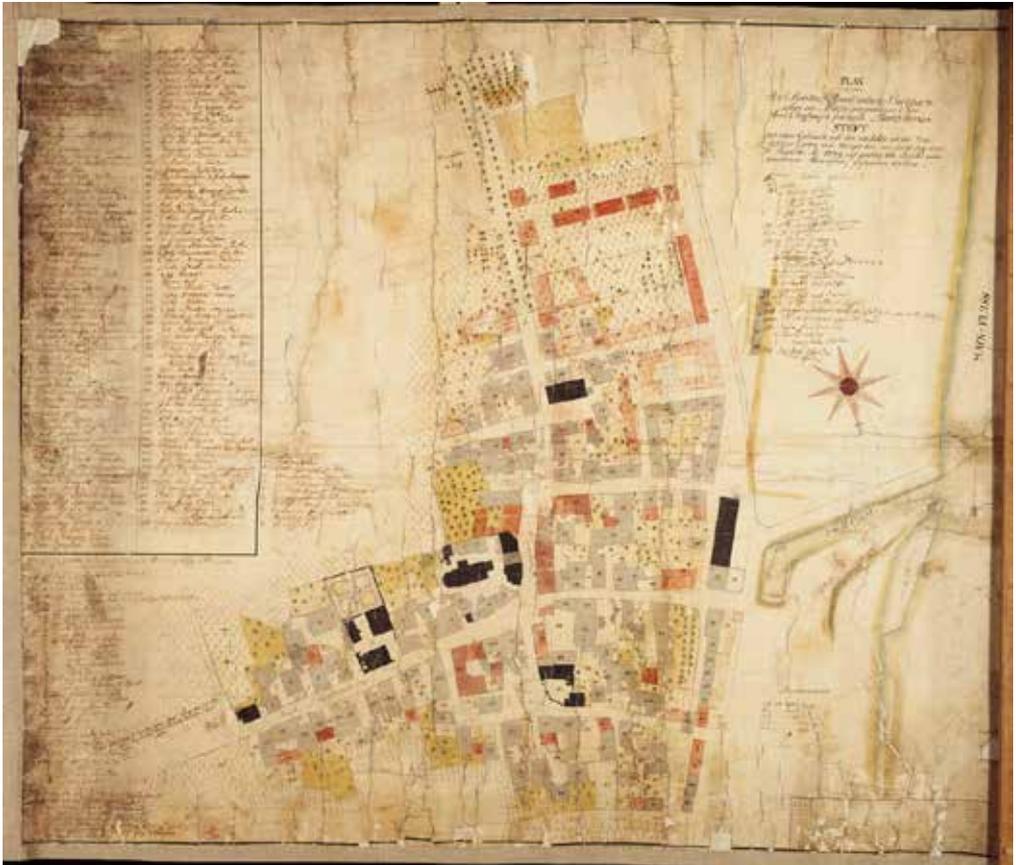
1. Das Zellenmodell: a) Hard- und Software einer ISRZ, b) die mit der ISRZ direkt verknüpften Akteursgruppen Stifter, Betreiber und Nutzer aus den verschiedenen Bezugssystemen Mikro, Meso und Makro sowie die „aus der Ferne“ beteiligten Beobachter, c) Jede ISRZ funktioniert nur in Verbindung mit Nachbarzellen, © Lina Schröder



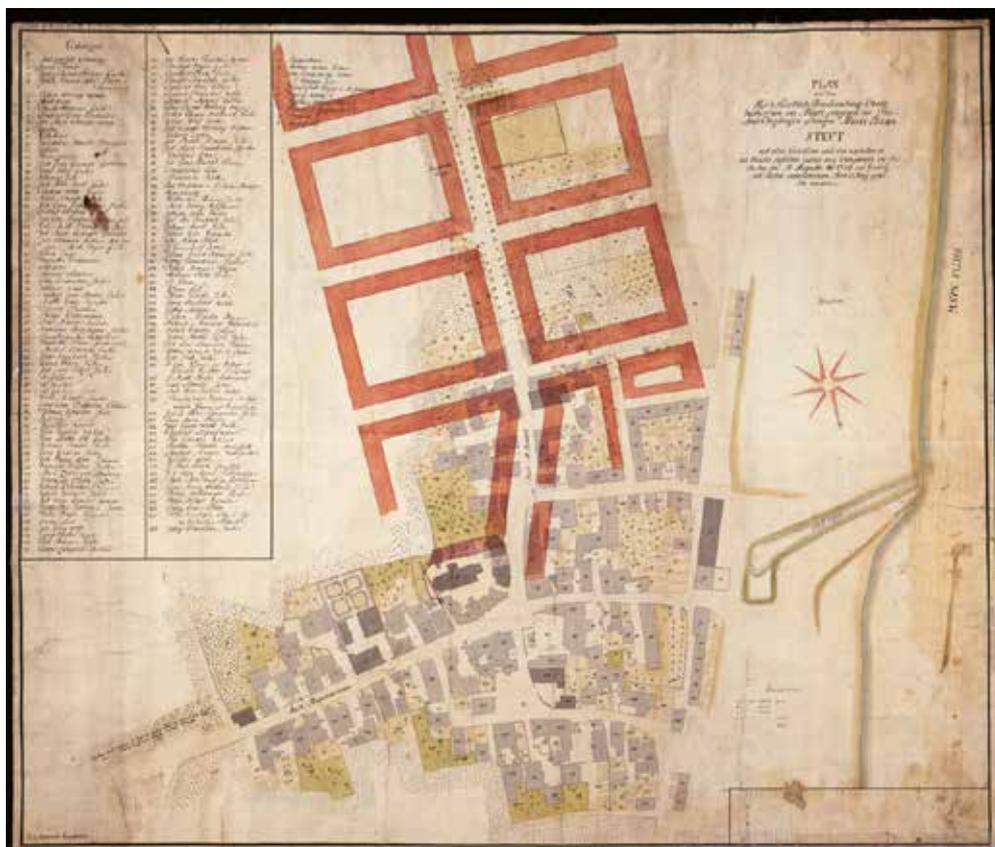
2. Die neun K-Faktoren: der Versuch einer Systematisierung Einfluss nehmender Faktoren auf die Realisation, Ausgestaltung und Unterhaltung von Infrastruktur, © Lina Schröder



3. Entwurf der Planstadt Steft von 1712 nach Johann Georg Vetter, © Staatsarchiv Nürnberg, Fürstentum Ansbach, Karten und Pläne 183/2.



4. „Plan a“ von Marktstett nach Johann Christoph Horland, 1739, © Staatsarchiv Nürnberg, Fürstentum Ansbach, Karten und Pläne 183



5. „Plan b)“ von Marktstett nach Johann Christoph Horland, 1739, © Staatsarchiv Nürnberg, Fürstentum Ansbach, Karten und Pläne 183/1



6. Das Ende des einst markgräflichen Handelsplatzes: ein „Bauernhafen“ von rein lokaler Bedeutung. Der Kran ist demontiert, im Hintergrund die Schornsteine der Lucaschen Farbenfabrik im ehemaligen Lagerhaus. Zeit unbestimmt, Fotograf unbekannt, © Archiv: Hafen und Kultur e.V. Marktstett