

Angesichts der günstigen Lage Bretten an zwei bedeutenden Handelsstraßen (Reichsstraßen) und seiner prädestinierten Stellung als Grenzstadt der unteren Pfalz zu Württemberg überrascht es nicht, daß bereits urkundlich für Bretten im Jahre 1379 ein Brettener Zolltarif erwähnt wird. Unter Zoll ist hierbei eine mit Geleits- und Marktrechten verbundene fiskalische Abgabe zu verstehen, die ausschließlich dem kurpfälzischen Landesherrn zustand. Bereits im November 1402 verließ Pfalzgraf Ruprecht III (1398 -1410) in seiner Eigenschaft als deutscher König der Stadt Bretten Wegzoll- und Weggeldberechtigung für den durch seine Gemarkung und durch die Stadt durchziehenden Warenverkehr und den Handel auf dem Markt zu Bretten.¹ Diese Berech-

tigung erfolgte widerruflich und unter der Auflage, daß die Stadt, wie schon in früheren Zeiten, das gesamte Aufkommen aus Wege- und Brückenzoll in den Ausbau und in die Instandsetzung der Straßen und Brücken auf ihrer Gemarkung reinvestierte, um den Fuhrleuten und Kaufleuten geordnete Straßenverhältnisse zur Verfügung zu stellen.

Die Instandhaltung der sog. Unteren Nürnberger Straße, die von Nürnberg über Heilbronn, Eppingen, Bretten, über Durlach nach Straßburg führte sowie der alten Reichsstraße von Ulm, Cannstatt, über Vaihingen, Bretten nach Bruchsal, Speyer bzw. Frankfurt, bedeutete angesichts ihres hohen Verkehrsaufkommens für die pfälzische Amts- und Grenzstadt sichtbaren wirtschaftlichen Aufschwung. So garantierte das pfälzische Zollprivileg von 1402 der Stadt Bretten von jedem mit Handelswaren beladenen Wagen ein Wegegeld von 2 Pfennigen und von jedem die Zollstätte

in Bretten passierenden Lastkarren 1 Pfennig in Heidelberger Währung. Hierbei handelt es sich um einseitig ausgeprägte Silberpfennige mit dem kurpfälzischen Wappen (Weckenschild) im Perlkreis.

Für den Landesherrn galt es daher aus fiskalischen Erwägungen heraus, den Waren- und Handelsverkehr in und durch sein Territorium über bestimmte Landstraßen zu führen und an Zollstätten der Besteuerung zuzuführen.

Jürgen Blum

ZOLL AUF BRETTENS STRASSEN

Die Benutzung von zollfreien Nebenstraßen war ihnen von der Obrigkeit untersagt. Es galt der sog. Straßenzwang, wonach gemäß den Beschlüssen des sog. Mainzer Reichslandfriedens auf dem Mainzer Reichstag von 1235 die alten, d.h. die von altersher dem Verkehr

dienenden Straßen benutzt werden mußten.² Darüber hinaus wurden auch wirtschaftliche bedeutende Seitenverbindungen, wie die alte Handels- und Geleitstraße von Pforzheim über Göbrichen, Nußbaum, Sprantal, über Rinklingen nach Bruchsal durch die Errichtung einer Zollstätte im Rinklinger Oberdorf fiskalisch „abgesichert“.

Angesichts der wachsenden Bedeutung des freien Handels über die Landesgrenzen hinaus brachten die Kaufleute, die von weither mit ihrer gesamten Handelsware auf diesen beiden wichtigen Handelsstraßen reisten, für die Stadt, das gesamte Gemeinwesen und ihre Bewohner, nicht nur zu Zeiten der Frankfurter und Straßburger Messe, erheblichen Gewinn und Wohlstand. Sie belebten nachhaltig die vier Brettener Jahrmärkte und machten Bretten zur zweitgrößten Stadt auf pfälzischem Territorium neben Heidelberg. Für den kurpfälzischen Landesherrn bedeutete das

prosperierende Bretten mit seiner Stadtbefestigung nicht nur Schutz seiner Grenze zu Württemberg sondern angesichts der notorischen Geldnöte in Heidelberg zudem ein wichtiger und zuverlässiger Steuerzahler.

Hinzu kam der Schutz des sicheren Geleits für den Kaufmann und seinen gesamten Warentross angesichts der ständigen Gefahren infolge der unsicheren und kriegerischen Zeiten durch den beschützten Warentransport auf ausgebauten und kontrollierten Handelsstraßen.

Es handelt sich hierbei um ein sog. Zollgeleit des Landesherrn auf genau bestimmten Straßen durch sein Territorium für Schutzleistungen.³ Der Geleitenschutz wurde den Kaufleuten, in der Regel auf ein vorheriges Ersuchen ihrer Heimatstädte gegen Entrichtung einer besonderen Zolllate und Übersendung eines Geleitbriefes für eine genau bestimmte Geleitstrecke zum vereinbarten Zeit- und Treffpunkt seitens bewaffneter Reiter des Kurfürsten gewährt und garantierte demselben erhebliche Geleiteinnahmen. Der Geleitzoll richtete sich stets nach der Straßenstrecke, auf der Schutz gewährt werden sollte. Aus Kostengründen taten sich häufig Kaufleute zusammen und bildeten so regelrechte Warenkonvois für das beanspruchte Messegeleit. Eine Störung dieser Warenverkehrsströme infolge Verlagerung des Geleitenschutzes auf andere Straßenverbindungen außerhalb der Brettener Gemarkung, so in den Jahren 1410 - 1450, hatte erhebliche Auswirkungen für die Wirtschaft der Amtsstadt Bretten.⁴

Zur Belebung und Sicherung der der Stadt Bretten am 27.12.1492 verliehenen vier jähr-

lich in Bretten stattfindenden Jahrmärkte versprach Pfalzgraf Philipp (1449 - 1508) seiner Stadt acht Tage vor und nach dem jeweiligen Jahrmarkt für alle, die denselben aufsuchten, umfassenden Schutz für ihre

Person und ihre Handelswaren, vorausgesetzt, sie haben Zoll- und Geleitgeld entrichtet.⁵ Ergänzung fanden diese landesherrlichen Verordnungen durch sich ständig verbessernde städtische Marktordnungen, die die Einhaltung der verwendeten Maße und Gewichte der Händler sowie der Gefahr des Einschleusens von falschem oder

minderwertigem Geld durch hierzu als Marktpolizei bzw. als „Visitatores“ im Auftrag des Brettener Marktgericht tätige Personen vorbeugten.⁶ Die Gefährdung der Marktfreiheit und des Marktfriedens wurde mit gravierenden, z.T. auch körperlichen Strafen geahndet.

Die kurpfälzische Gulden- und Landzollordnung von 1701 sah bei der Ein- und Ausfuhr von Wein und Früchten aus bzw. in die Kurpfalz einen Guldenzoll und einen Landzoll auf Waren, die in oder aus dem pfälzischen Hoheitsgebiet transportiert wurden, vor. Zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Verzollung aller abgabepflichtigen Waren war neben dem für Fuhr- und Kaufleute geltenden sog. Straßenzwang ein funktionierendes Zollsystem unabdingbar. Zu diesem Zweck wurden im gesamten Oberamt Bretten um 1540 sieben und später sechzehn Zollstätten eingerichtet.^{7,8} Hierunter ist die Errichtung eines sog. Zollstocks außerhalb des Bannzauns eines Ortes zu verstehen. Es handelte sich um einen ca. 2,5 m hohen Balken von ca. 30 cm Stärke mit einem Blechschild, versehen mit Pfälzer



Abb. 1:
Landzollquittung des Oberamts Bretten
über 12 Kr. der Zollstätte Eppingen
von 1723

Wappen und der Aufschrift „Curpfaltz Zoll und geleith“. Um das Zollaufkommen, neben der Schatzung ergiebige Finanzierungsquelle des Landesherrn, zu sichern, wurden auch so wichtige Seitenstraßen, wie die für den Handelsverkehr nach Speyer und Frankfurt so bedeutende Verbindungsstraße vom Bodensee, Rottweil über Pforzheim, Bauschlott nach Bretten bzw. die Straße über Bauschlott, Nußbaum, Sprantal, Rinklingen nach Bruchsal durch Zollstätten abgesichert. So sind insbesondere Zollstöcke in Rinklingen im Oberdorf beim Zusammentreffen des Wössinger und Sprantaler Wegs, in Sprantal an der Grenze zu Nußbaum, in Bauerbach 1531 an den Verbindungswegen zu den Nachbargemeinden und ein Zollstock in Büchig 1636 urkundlich erwähnt. Hinzu kamen weitere Zollstätten z.B. in Gondelsheim, Helmsheim und Heidelberg. Allen war gemeinsam, daß sie nahe der Grenzen zu einer anderen Landesherrschaft standen. So war der Büchiger Zollstock, da Büchig zum Bistum Speyer gehörte, gegen das pfälzische und württembergische Herrschaftsgebiet gerichtet, während der Zollstock in Rinklingen nach dessen vollständiger Zugehörigkeit zur Kurpfalz nach 1478 die Grenzen zur badischen Markgrafschaft bildete und den wichtigen Reise- und Warenverkehr von Pforzheim kommend zoll-

Ben, wurden schon damals wie heute gehandelt.

Ausführlich über Herkunft der Händler, ihrer Handelsware und die Anzahl der Wagen unterrichtet das erhalten gebliebene Brettener Wagengeleitregister des Brettener Bernhard Ort von 1520, das die Verzollung von über 400 Wagen mit Handelswaren an der Brettener Zollstätte registrierte.⁹ Das Steueraufkommen in Bretten, wie auch im gesamten Oberamt Bretten dürfte somit für den Pfalzgrafen nicht unerheblich gewesen sein. So umfaßte zumindest ab 1747 das kurpfälzische Oberamt Bretten die Gemarkungen von Bretten, Rinklingen, Gölshausen, Diedelsheim, Sprantal (bis 1771), Weingarten, Heidelberg, Helmsheim, Eppingen, Mühlbach und Zaisenhausen.¹⁰



Abb. 2:
Weggeldzeichen der Kraichgau-Ritterschaft über 8 Kr. der Zollstätte Gondelsheim vom 27.4.1767?

rechtlich überwachte. Zollfrevel und Abgabenverstöße z.B. durch den Warentransport auf verbotenen, da abgabenrechtlich nicht kontrollierten Nebenstra-

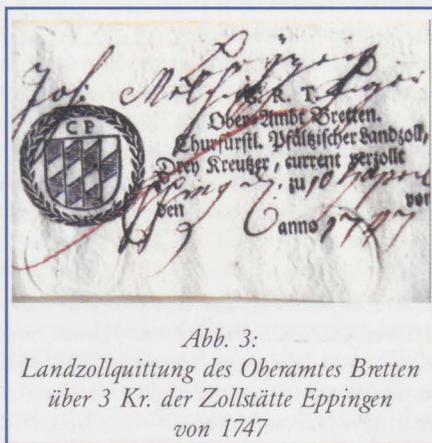


Abb. 3:
Landzollquittung des Oberamtes Bretten über 3 Kr. der Zollstätte Eppingen von 1747

Für eine ordnungsgemäße Verzollung waren als Zollpersonal sogenannte Zoller und Zollbereiter zuständig, die gegen Entgelt Landzollzeichen an die zollpflichtigen Reisenden ausgaben. Diese Landzollzeichen wurden, in größeren Einheiten auf Bögen mit entsprechendem Text und in unterschiedlichen Kreuzerwerten gedruckt, dem Zoller ausgehändigt. Der entrichtete Zoll wurde auf Zollscheinen, die aus vorgenannten Druckbogen herausgeschnitten wurden, handschriftlich unter Angabe der verzollten Ware und des Zahlungspflichtigen vermerkt bzw. quit-

tiert, während der vereinnahmte Zoll vom Zoller aufbewahrt und der zuständigen Zollbehörde zu bestimmten Abrechnungsterminen übergeben werden mußte.

So sah der kurpfälzische Zolltarif zu Bretten von 1379 einen Warencoll von 2 Heller pro Schwein oder Rind, von 6 Heller für einen unbeladenen Karren, der zur Messe bestimmt war und 30 Heller für ein Pferd, das mit Krämerwaren, Leder, Gewürz oder Stoffe beladen war, vor.¹¹ Die Gulden- und Landzollordnung von 1701 erhob Zoll von 3 Kreuzer für 1 Malter Korn, 1 ½ Guldenzoll und ¾ Kreuzer Landzoll für Dinkel und Korn¹², während z.B für einen Fuder Landwein (1.121 l) 1 Gulden 20 Kreuzer Guldenzoll und 40 Kreuzer Landzoll zu entrichten waren.¹³

Es betrug im Jahre 1628 die Zolleinnahmen im Oberamt Bretten an Landzoll 357 Gulden, an Guldenzoll 1.767 Gulden, um in 1630 auf 3.103 Gulden anzusteigen. In den Jahren 1661 - 1672 wurde an Zoll jährlich durchschnittlich 388 Gulden an der Brettener Zollstätte erhoben, während dieselben sich in der Mitte des 18. Jahrhunderts auf ca. 1.300 Gulden beliefen.¹⁴

So mußte der Händler, der aus dem württembergischen Ober- bzw. Klosteramt Maulbronn kam, am Brettener Zollstock seine Handelsware verzollen, sofern er nicht als Marktanbieter auf dem Brettener Fruchtmarkt von der Zoll- und Chausseegeldbefreiung infolge der Fruchtmarktverordnung von 1775 profitierte. Eine entsprechende Zollfreiheit wurde auch für das auf dem Brettener Viehmarkt seit 1762 zum Verkauf gebrachte auswärtige Vieh gewährt.¹⁵ Vorbezeichneter Zollstock dürfte sich in der östlichen Weißhoferstraße außerhalb des Brettener Bannzauns befunden haben, da der vorgeschriebene Weg von Maulbronn über Knittlingen insbesondere für die Zeit vor 1875 nicht die heutige Talstraße entlang der Weissach sondern über die höher gelegene Knittlinger Straße beim Hetzenbaum nach Bretten führte.¹⁶

Zum Nachweis einer ordnungsgemäßen Verzollung mußte der württembergische Händler seine Zollzeichen bzw. Zollscheine den mit der Überwachung einer ordnungsgemäßen Verzollung Beauftragten vorzeigen bzw. aushändigen. In dieser Funktion als Zoller sind Abkömmlinge der Paravicini überliefert, die ab 1770 unter Alexander Bernhard Paravicini über lange Generationen hin als kaiserliche Posthalter der Thurn und Taxischen Reichspost, später ab 1806 bis 1864 als großherzoglich - badische Posthalter im Gasthaus zum Ritter St. Georg im Anwesen Markt- platz 11 tätig waren. Zwecks Verbesserung ihrer Einkünfte aus der im Jahre 1744 gegründeten „Posthaltere der reitenden und fahrenden kaiserlichen Reichspost“ in Bretten übernahmen sie zumindest zeitweise zusätzlich für den pfälzischen Landesherrn Zollüberwachungsaufgaben.



Abb. 4:
Markgräflich badische Landzollquittung
über 1 Kr. der Zollstätte Sprantall
vom 22.1.1787

Überaus aufschlußreich sind diese z.T. äußerst dekorativ mit Wappen etc. bedruckten Zoll- bzw. Wegegeld- und Chausseezeichen, geben sie doch Auskunft über Art der ein- bzw. ausgeführten Waren (Getreide, Heu, Vieh, Wein, Stoffe etc.), über Herkunft der Waren und der Händler und damit über das Einzugsgebiet der Brettener Jahrmärkte und ihre wirtschaftliche Bedeutung für das Oberamt Bretten.

Einem glücklichen Umstand ist es zu verdanken, daß im Gebäude des ehemaligen

Gasthauses zum Ritter St. Georg, das auch die Posthalterei der Thurn und Taxischen Reichspost beherbergte, zahlreiche dieser Zollscheine, die von den Paravicini in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in ihrer Eigenschaft als Zoller entgegengenommen wurden, einfach in die Ritzen der Holzbalken in der Poststation gesteckt bzw. so entsorgt wurden, wo sie im Zuge von Umbaumaßnahmen in den Jahren um 1980 gefunden wurden.¹⁷ Sie veranschaulichen die für die Brettener Wirtschaftsgeschichte gemachten Aussagen zum Brettener Markt- und Zollgeschehen. Darüberhinaus wurde für Zwecke der Zollentrichtung ab 1766 die Verwendung der



Abb.5:
Kurbadische Zollquittung
des Zolldistrikts Bretten
über 15 Kr. vor 1806

kupfernen Zollpfennige mit der Wertangabe „1 ZOLL PFENNIG“ gefordert. Diese kurpfälzischen Zollmünzen wurden bei der Verzollung mit einem Pfennig gerechnet, während sie im normalen Geldumlauf einen Wert von 1 ½ Pfennigen hatten.

Binnen weniger Jahrzehnte gelang es dem pfälzischen Kurfürsten Carl Theodor (1742 - 1799) dank einer weitsichtigen Wirtschaftspolitik auf der Grundlage der Prinzipien des Kameralismus die Kurpfalz zu einem wirtschaftlichen Aufschwung zu führen. Immer deutlicher setzte sich hierbei die Erkenntnis durch, daß nur durch einen planmäßigen Ausbau des vorhandenen mittelalterlichen Straßennetzes natürliche Handelshemmnisse überwunden und wirtschaftliche Wachstumsimpulse für Handwerk, Manufaktur und Handel gegeben werden können. Allerdings hatten auch Verwaltungsaspekte wie auch militärische Überlegungen Anteil an dieser kurpfälzischen Verkehrspolitik.

So wurden im 18. Jahrhundert daniederliegende Straßen mit erheblichen Kosten

umgebaut, verbreitert und modernisiert. Im Brettener Oberamt führten in den Jahren 1754/55 der Ausbau der Chausseen von Bretten nach Knittlingen und Maulbronn, in 1779/81 von Bretten, Diedelsheim nach Heidelberg, 1786 von Bretten nach Eppingen sowie die Verbesserung der Straßen von Bretten über Bauschlott nach Pforzheim zu außerordentlichen finanziellen Belastungen für Bretten und die umliegenden Gemeinden. So führte allein die Wiederherstellung der Chaussee von Bretten nach Heidelberg zu einem Aufwand von 26.100 Gulden, wovon 5.353 Gulden auf Bretten, Diedelsheim und Rinklingen

entfielen.¹⁸ „Verbaut an dem Pflaster“ wurde auch in 1752 mit einem Aufwand von 254 Gulden die Salzhofer Straße, während im Jahre 1725 dagegen nur 15 Gulden 38 Kr. ausgegeben wurden.¹⁹ Diese gewaltigen Straßenbaukosten konnten in jenen Jahren auch nicht annähernd durch die städtischen Chaussee- und Brückengeldeinnahmen refinanziert werden, zumal Erhöhungen dieser Abgaben nicht ohne weiteres durchzusetzen waren. An Weggeldeinnahmen wurden, wie aus den „Brettheimer Bürgermeister - Rechnungen“ der Jahre 1700, 1725, 1734 und 1756 ersichtlich, 68 Gulden 35 Kr., 105 Gulden 19 Kr., 113 Gulden 36 Kr. bzw. 119 Gulden 1 Kreuzer vereinnahmt, mit dem Hinweis im Rechnungsbuch 1756, daß „der Gulden zu 15 bazen oder 60 Kreuzer und der Kreuzer zu 8 heller gerechnet wird.“²⁰

Mit dem Übergang des Oberamts Bretten am 19.11.1802 auf die badische Markgrafschaft unter Karl Friedrich (1746 - 1811) durch den Frieden von Luneville vom 9.2.1801 war jedoch keine Entlastung staatlich verordneter Abgaben verbunden. Der steigende Staatsbedarf erforderte vielmehr

ein ständig steigendes Steueraufkommen. Die bisherige landesherrliche Schatzung der Markgrafschaft, ab 1803 zum Kurfürstentum und ab 1806 zum Großherzogtum Baden erhöht, wurde ab 1809/10 durch eine grundlegende Steuerreform, d.h. durch die Einführung einer Einkommen-, Grund- und Häusersteuer sowie ab 1815 durch die Erhebung einer Gewerbesteuer abgelöst.

Die hohe Verschuldung Brettens aus rückständigen Chausseebaukostenumlagen, noch aus kurpfälzischer Zeit stammend, betrug Ende 1802 noch 13.124 Gulden.²¹ Sie erhöhte sich infolge weiterer Straßenbaumaßnahmen im Oberamt Bretten, insbesondere durch die neue Straßenführung über Diedelsheim, Wössingen nach Berghausen in den Jahren 1804 - 1807 durch zusätzlichen Kostenumlagen von über 25.000 Gulden für die betroffenen Kommunen.²²

Durch Verordnung vom 7.5.1810 wurden die Abgaben in den einzelnen Landesteilen des Großherzogtums Baden vereinheit-

licht.²³ Bei den indirekten Steuern, d.h. insbesondere beim Straßengeld blieb es beim bisherigen, d.h. für den Unterhalt der Seitenstraßen war Bretten weiterhin allein verantwortlich, soweit diese Straßen sich nicht durch eine übermäßige verkehrstechnische Bedeutung auszeichneten.

Alle „chaussierten“ oder neuanzulegenden Landes- und „Commerzialstraßen“ sind gemäß §§ 1 - 5 der Verordnung von 1810 als Landesfron nach Maßgabe eines Umlageschlüssels („Hauptstraßenautheiler“) von den nach ihrer Lage dazu „geeigneten“ Gemeinden zu leisten. Die althergebrachte Vergünstigung aus kurpfälzischer Zeit, wonach das Chausseegeld auf der Brettener Gemarkung der Stadt als Einnahmen zu floß, ging Bretten gemäß § 43 dieser Verordnung verloren.

Stattdessen wurde Bretten ein bestimmter von ihr zu unterhaltender Straßendistrikt zugewiesen, je nach ihrer Entfernung zur Landesstraße, ihrem „Fronvermögen“ und



Abb. 6:
Kurbadische Landzollquittung
des Oberamts Bretten
über 3 Kr. vom 12.5.1804

dem wirtschaftlichen Vorteil, den sie aus der Straße zog. Diese Fron umfaßte die Materialgestellung jeweils im Früh- und Spätjahr nach der Aussaat und Ernte auf Anweisung eines Chaussee - Inspektors. Gemeinden durch deren Ortschaften ein Straßenzug ging, hatten andererseits Anspruch auf das von den Reisenden und Händlern zu erhebende Pflastergeld, sofern die Wege wirklich gepflastert waren. Das Pflastergeld betrug 8 Kreuzer pro laufender Ruthe gepflasterten Wegs. So betrugen die Einnahmen der Amtsstadt Bretten aus Pflastergeld im Jahre 1820 788 Gulden 29 Kreuzer.²⁴ Entsprechendes galt auch für das Brückengeld im Zusammenhang mit dem Bau und der Unterhaltung von Brücken. Ansonsten wurden die für den Chausseebau erforderlichen Haushaltsmittel einheitlich in einer allgemeinen Chausseekasse in Zuständigkeit des Ministeriums des Innern bzw. des Landesökonomie - Departements gesammelt. Gespeist wurde diese Chausseekasse durch Gelder aus der Chausseegeld - Schatzung, durch Chausseegelder im Rahmen von Kreisumlagen entsprechend der jeweiligen Bevölkerung und aus Geldbußen betr. Chaussee - Frevel.

„Chaussee - Barriere - Gelder“ wurden gemäß § 31 der VO nur noch als Einfuhr-, Durchfuhr- und Ausfuhrzölle von „Effekten“, Waren und Vieh erhoben. Aber auch Reisende in Kutschen und Postwagen wurden mit Chausseegeld belastet, während der innere Landesverkehr, d.h. der Handelsverkehr mit inländischen Landeserzeugnissen oder „Fabrikaten“ gänzlich hiervon befreit war. Damit fiel in Baden die Zollgrenze mit den Staatsgrenzen zu den Nachbarstaaten zusammen. Bretten behielt als badische Amts- und Grenzstadt seinen Status als eine von 48 Hauptzollstätten zumindest bis zum Zollvereinsbeitritt im Jahre 1835.

Ab 1810 betrug somit gemäß § 32 der VO der einheitliche Steuertarif für das Chaussee - Barriere - Geld für jede Stunde sowohl des Hin- als auch des Her- und Rückwegs z.B. von jedem Pferd an Kutschen, Postwagen, Güterwagen, egal, ob beladen

oder unbeladen 1 Kreuzer, für eine Kuh, für ein berittenes, beladenes oder unbeladenes Pferd ebenfalls 1 Kreuzer. Ebenso waren für einen Ochsen bespannt oder unbespannt 1 Kreuzer Chausseegeld zu entrichten, während für Schafe, Hammel, Ziegen und Schweine von 1 - 10 Stück $\frac{1}{2}$ Kreuzer zu entrichten waren. Die Wegstrecke von 1 Stunde umfaßte nach der Einführung des neuen metrisch - dezimalen Maßsystems am 10.11.1810 dabei landeseinheitlich im Großherzogtum 1.481 $\frac{1}{2}$ mittlere Ruten, die Rute gemessen mit 3 m, insgesamt also 4.444,5 m pro Wegstunde.²⁵

Dieses Chausseegeld war an jedem Zollschlagbaum bei der Abfahrt von einer Station für den noch zurückzulegenden Weg vor auszubezahlen. Güter- und Postwagen, die nachweislich einen bestimmten Weg nahmen, entrichteten das Chausseegeld an der jeweiligen Post- bzw. Haltestation für den gesamten in diesem Streckenabschnitt zurückzulegenden Weg. Über das jeweils zu entrichtende Chausseegeld informierte ein an jeder Haltestation auszuhängender Straßentarif. Das tarifgemäße Chausseegeld wurde von einem Zoller gegen Aushändigung eines oder mehrerer Chausseezeichen unter Angabe des Stationsnamens sowie des Datums der Verzollung in bar eingefordert.

Die Chausseegeld - Erheber waren befugt, von ankommenden Reisenden oder Händlern die ordnungsgemäße Entrichtung des auf der letzten Station angefallenen Chausseegelds durch entsprechende Kontrolle des Zollzettels zu überprüfen. Zollvergehen wurden mit dem 20 - fachen des bei korrekter Versteuerung fälligen Chausseegelds geahndet. Die Zoller hatten vierteljährlich, ab 1.7.1815 laut VO v. 17.5.1815 monatlich Rechenschaft über ihre Einnahmen aus Chausseegeld und aus Zollvergehen gegenüber ihrer übergeordneten Zollbehörde abzulegen und dies durch Führen eines entsprechenden Zollbuchs (Zollmanual) nachzuweisen.

Das von Großherzog Ludwig (1818 - 1830) am 5.10.1820 erlassene Gesetz zur Neu-
regelung des Chausseegelds²⁶ gewährte in
Art. 2 nur noch ganz bestimmten Städten
die Heheberechtigung für Brücken- und
Pflastergeld auf den Hauptstraßen. Die
Amtsstadt Bretten befand sich nicht mehr
darunter. Damit gingen auch entspre-
chende Straßenunterhaltsverpflichtungen
folgerichtig von ihr auf die großherzog-
liche Straßenbaukasse über bzw. wurden
ihr von derselben angemessen finanziell
vergütet.

Dem Straßengeld blieb jedoch der Güter-
und Personenverkehr, das Verbringen von
Zug- und Schlachtvieh unterworfen, wo-
bei Personen, die von ihrem Wohnort nicht
länger als 1 Stunde weit befördert wurden,
vom Straßengeld befreit waren. Besagtes
Straßengeld galt es jeweils vom Ort der
Abfahrt bis zum Bestimmungsort zu ent-
richten, wobei die Landesgrenze bei Ein-
fuhren der Ort der Abfahrt und bei Ex-
port der Ort der Bestimmung ist. Das am
Ort der Abfahrt gelöste Straßengeld-
zeichen mußte innerhalb von 2 Stunden
nach Ankunft am Bestimmungsort bei
Strafandrohung von 1 ½ Gulden dem
Zoller oder Ortsaccisor abgegeben wer-
den.

Das in der Brettener Zollstätte dem dort
tätigen Zoller zur Dienstausbübung überge-
bene Verzeichnis der Landesstraßen im
Großherzogtum Baden, eine Beilage zum
Vollzug des Straßengesetzes vom
5.10.1820, informierte denselben über die
exakte Streckenentfernung zwischen den
Städten und Gemeinden, gerechnet jeweils
in Wegstunden, die Stunde zu 4.444,5 m.

Bei der Einfuhr eines von zwei Pferden
gezogenen Frachtwagen aus dem württem-
bergischen Vaihingen nach Gondelsheim
war, wie nachfolgend gezeigt, ein Straßengeld
von 11 Kreuzer zu entrichten, da ge-
mäß Art. 9 dieses Gesetzes 2 Kreuzer pro
Pferd und pro Stunde Wegs als Steuertarif
festgesetzt war:



Abb. 7:
Großherzogl. badischer Zoll- und Accisbeleg
über 1 Kr. vom 29.2.1818

von Württemberg/Knittlinger Grenze
nach Bretten

$\frac{3}{4}$ Std. x 2 x 2 Kreuzer
= 3 Kr.

von Bretten nach Gondelsheim

2 Std. x 2 x 2 Kreuzer
= 8 Kr.

Da die Umgehung des Straßenzolls durch
Verlagerung des Waren- und Personen-
verkehrs auf zollfreie Nebenstraßen ver-
boten und als Zollfrevel geahndet wurde,
kam es im Oberamtsbezirk Bretten zur
Errichtung sog. Wehrzollstätten, um dies
zu unterbinden. Wehrzollstätten sind für
Gölshausen, Zaisenhausen, Bauerbach,
Flehingen, Sickingen und Sulzfeld belegt,
während für Diedelsheim bereits seit 1679
ein solcher Wehrzollstock, wohl nahe der
Gemarkungsgrenze zu Rinklingen, ur-
kundlich nachgewiesen ist.²⁷

Die Aufgabe der Binnenzölle im Innern
und die Schaffung eines einheitlichen
Grenzzollsystems im Großherzogtum Ba-
den im Jahre 1812 war nur ein erster
Schritt, aus der Erkenntnis geboren, die
wirtschaftliche Situation in den badischen
Landesteilen grundlegend zu verbessern
und den Aufschwung der heimischen In-
dustrie durch Abbau den Warenhandel läh-
mender Zollschranken zu fördern. Damit

wurden Zölle als Instrument einer staatlichen Handels- und Wirtschaftspolitik im Großherzogtum verstanden.

Mit dem Beitritt Badens am 12.5.1835 unter Großherzog Leopold (1830 - 1850) in den am 1.1.1834 entstandenen deutschen Zollverein wurden die langjährigen Bemühungen um die Schaffung eines allgemeinen einheitlichen deutschen

Grenzzollsystems nachhaltig unterstützt. Er bewirkte die Beseitigung der Binnenzölle und eine weitgehende handelspolitische Vereinigung in weiten Teilen Deutschlands. Damit gehörte die Erhebung von Zöllen, Pflaster- und Chausseegeld im Oberamt Bretten der Vergangenheit an, wie es folgerichtig damit auch zur Auflösung der Hauptzollstätte in Bretten kam.

Anmerkungen:

- 1 Schäfer, Alfons, Urkunden, Rechtsquellen und Chroniken zur Geschichte der Stadt Bretten, Bretten 1967, Nr. 123, zitiert im folgenden als Quellenbuch
- 2 Löffler, Kaspar, Geschichte des Verkehrs in Baden, Heidelberg 1910, S. 35 „Wir gebieten, daß man die recht Straß far“
- 3 Grams, W.E., Der deutsche Zoll von der germanisch - römischen Begegnung bis zur Gegenwart, Karlsruhe 1954, S. 84 - 86
- 4 Schäfer, Alfons, Geschichte der Stadt Bretten von den Anfängen bis zur Zerstörung im Jahre 1689, Bretten 1977, S. 175 - 179
- 5 Schäfer, Alfons, Quellenbuch Nr. 220
- 6 Blum, Jürgen, Der Fruchtmarkt zu Bretten und die kurpfälzische Fruchtmarktverordnung von 1775, in: Brettens Markt- und Handwerksleben in vergangener Zeit (Ausstellungskatalog des Stadtmuseums Bretten), Bretten 1993, S. 28 - 32, hier S. 31
- 7 Bickel, Otto, Diedelsheim - vom ritterschaftlichen Dorf zum Brettener Stadtteil, Band 9 der Brettener stadthistorischen Veröffentlichungen, Bretten 1985, S. 265
- 8 Bickel, Otto + Willy, Bauerbach - vom Reichsdorf zum Brettener Stadtteil, Band 4 der Brettener stadthistorischen Veröffentlichungen, Bretten 1978, S. 233
- 9 Schäfer, Alfons, wie Anm. 4, S. 187
- 10 Straub, Alfred, Geschichte der Stadt Bretten in neuerer Zeit, Band 3 der Brettener stadthistorischen Veröffentlichungen, Bretten 1990, S. 43
- 11 Withum, Friedrich, Bretten - Erinnerungsblätter aus 2000 Jahren, Bretten 1902, S. 77
- 12 Bickel, Otto, wie Anm.7, S. 265
- 13 Bickel, Otto u. Willy, wie Anm. 8, S. 233
- 14 Bickel, Otto, Rinklingen, ein Kraichgaudorf in Vergangenheit und Gegenwart, Rinklingen 1969, S. 144
- 15 Straub, Alfred, wie Anm. 10, S. 161
- 16 Withum, Friedrich, wie Anm. 11, S. 183
- 17 Mitteilungen an den Verfasser von Herrn Fritz Beyle dem damaligen Hauseigentümer
- 18 Bickel, Otto, wie Anm. 14, S. 142
- 19 Gemeindearchiv Bretten, Archiv - Nr.: R 37 und R 75
- 20 Gemeindearchiv Bretten, Archiv - Nr.: R 12, R 37, R46 und R 79
- 21 Withum, Friedrich, wie Anm.11, S. 186
- 22 Withum, Friedrich, wie Anm. 11, S. 183
- 23 Großherzogl. Bad. Reg. Blatt 1810, Nr. XX, S. 141
- 24 Gemeindearchiv Bretten Archiv - Nr. R 207 „Rentmeisterei Rechnung“ 1820 (Nr. 4)
- 25 Großherzogl. Bad. Reg. Blatt 1810, S. 335 - 337, Michael F. Wild, Ueber allgemeines Maas und Gewicht, Freiburg 1809 1. Theil, S. 123 und 128 1 mittlere Ruthe = 10 Fuß = 3 Meter
- 26 Großherzogl. Bad. Reg. Blatt 1820 Nr. XV, S. 89 ff
- 27 Bickel, Otto, wie Anm. 7, S. 265