

# Der rechtsrheinische Chausseebau zwischen Basel und Frankfurt (1717–1764)

Zollkrieg und Techniktransfer zwischen Frankreich und Österreich

Von

*Bernd Wunder*

Als um die Wende zum 18. Jahrhundert in Europa der Kunststraßen- oder Chausseebau einsetzte, entstand ein neues Tätigkeitsfeld des sich herausbildenden modernen Staates<sup>1</sup>. Dieses neue Politikfeld war Teil des Merkantilismus. Der Chausseebau war aber keine einmalige Investition, sondern der Unterhalt der Chausseen wurde, wie sich sehr schnell herausstellte, zu einer Daueraufgabe des modernen Staates. Zwar blieb der Wasserweg (Küsten- wie Flussschifffahrt) weiterhin die bevorzugte und weitgehend einzige Transportmöglichkeit für Massengüter über größere Entfernungen. Auch der Personentransport mit Kutschen über Land, d. h. außerhalb der Städte, setzte erst allmählich im 17./18. Jahrhundert ein. Die neuen Chausseen dienten zunächst dem Fernhandel zumeist höherwertiger Güter, aber dann auch dem Transport von lagerfähigen Lebensmitteln wie Wein und Getreide. Der Chausseebau war eine Investition in die Zukunft, deren Nutzen kurzfristig nicht messbar war. Er war Infrastrukturpolitik vor der Industrialisierung und stellte, wie besonders die französische Forschung betont, die politische und wirtschaftliche Einheit eines Landes her.

Der Chausseebau bestand in der Anwendung einer neuen Technik. Ein erhöhter, gewölbter Erddamm, der aus dem Aushub beidseitiger Wassergräben gebildet wurde, wurde mit mehreren, sich nach oben verkleinernden Stein- und Schotterebenen ummantelt, so dass ein fester, wasserfreier Straßenbelag entstand. Durch Brückenbauten, Dohlen und Stützmauern wurde ein möglichst

<sup>1</sup> Vgl. allgemein: Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, Strasbourg 2003; Andreas HELMEDACH, *Infrastrukturpolitische Grundsatzentscheidungen des 18. Jahrhunderts am Beispiel des Landverkehrswesens*, in: *Comparativ* 1996, S. 11–50; Herbert KNITTLER, *Das Verkehrswesen als Ausgangspunkt einer staatlichen Infrastrukturpolitik*, in: *Von der Glückseligkeit des Staates*, hg. von Herbert MATIS, Berlin 1981, S. 137–160.

kurzer, d. h. ebener und gradliniger Straßenverlauf erreicht. Steigungen wurden nicht durch Vorspann, sondern durch Serpentinien bewältigt. Von Anfang an wurde die Straße außerhalb der Wassergräben im Abstand von circa 30 Fuß mit Bäumen bepflanzt, wohl um den Straßenverlauf auch bei widrigen Witterungsverhältnissen zu kennzeichnen.

Wegebau war nicht neu. Seit dem Spätmittelalter wurden städtische Straßen gepflastert und vereinzelt Stein-, zumeist aber Holzbrücken errichtet. Die Straßen über Land wurden jedoch nicht gepflegt. Allerdings waren die Inhaber von Zöllen bzw. Wege-, Brücken- oder Pflastergeld ebenso wie die Anrainer zum Unterhalt der Straßen verpflichtet. Die Nutznießer von Zöllen sahen in ihnen in erster Linie eine Einnahmequelle und bei überschwemmten und versumpften Straßen verließ man sich darauf, dass die Sonne die Straße austrocknete und wieder befahrbar machte. Entsprechend wurden für Waldstraßen breite Schneisen für die Sonneneinstrahlung in die Wälder geschlagen. Die einzige Reparaturart bestand in der Verwendung von Faschinen (Reisigbündeln) und Rundhölzern, d. h. der Herstellung von Knüppeldämmen. Holz war aber langfristig nicht haltbar.

Der systematische Chausseebau begann nach dem Ende der europäischen Kriegszeit von 1672–1714 durch das Zusammentreffen zweier Neuerungen, nämlich dem Einsatz von Fachpersonal, d. h. von Militäringenieurern im zivilen Tiefbau, und in der Rezeption der römischen Straßenbautechnik.

Dies war ein Teilbereich der Europa modernisierenden Renaissance. Ursache dieses Modernisierungsschubs war wohl der wachsende Handel bzw. Transportbedarf nach der Wirtschaftskrise des 17. Jahrhunderts. Der Ingenieurberuf war beim Militär im Festungsbau entstanden. Die Vauban'schen Festungen mit der Anlage mehrerer Ringe von Außenwerken („Halbmonde“, „Kronwerke“, „Hornwerke“ etc.) zwischen Gräben um die ursprüngliche Stadtmauer verbreiteten die Technik des Tief- und Wasserbaus sowie der kartographischen Vermessung des Geländes und die Erstellung entsprechender Bau- und Kostenpläne. Der Beruf des Ingenieurs entstand zunächst ohne formale Ausbildung. In den Kriegen Ludwigs XIV. bildete sich bei den stehenden Heeren eine Gruppe von Spezialisten (in Frankreich um 1700 ca. 300 Personen) heraus, die im Frieden auf Halbsold gesetzt wurden bzw. für anderweitige Aufgaben zur Verfügung standen. Neben einzelnen Architekten, Baumeistern, Hofmathematikern etc. bildeten die Militäringenieure die weitaus größte Gruppe für die Rekrutierung der Zivilingenieure.

Das Problem des Straßenbelags spielte im Festungsbau kaum eine Rolle. Die römische Straßenbautechnik, die durch die erhaltenen Straßen mehr oder weniger bekannt war, wurde im 17. Jahrhundert in Frankreich besonders von zwei angehenden Ingenieuren untersucht, systematisch ausgewertet und in Handbüchern für die Praxis bekannt gemacht, die im 18. Jahrhundert in zahlreichen

Auflagen und in Übersetzungen europaweit verbreitet wurden. Der Reimser Advokat und Gelehrte Nicolas Bergier (1567–1623) publizierte 1622 eine *Histoire des grands chemins de l'Empire romain contenant l'origine, progrès et étendue quasi incroyable de chemins militaires, pavez depuis la ville de Rome jusqu'aux extrémités de son empire* (ND 1728 und 1736), und 1693 erschien von Hubert Gautier (1660–1737) in Toulouse ein *Traité de la construction des chemins, où il est parlé de ceux des Romains et de ceux des modernes suivant qu'on les pratique en France, de leurs figures, de leurs matières et de leurs dispositions dans toutes sortes de lieux, des pavez des grands chemins et de ceux des rues dans les villes* (ND 1715, 1721, 1750, 1755, deutsch 1772 und 1773, italienisch 1769)<sup>2</sup>. Sowohl Bergier wie Gautier hatten Römerstraßen in der Champagne untersucht<sup>3</sup>. Gautier, ein konvertierter Hugenotte, war von 1688 bis 1716 Ingenieur in der landständischen Verwaltung des Languedoc und von 1716 bis 1731 *Inspecteur des ponts et chaussées* in der Généralité de Paris, also an führender Stelle der Pariser Zentralverwaltung<sup>4</sup>.

### Frankreich und Österreich

Im Gegensatz zu England, wo der Straßenbau wie der Kanalbau seit der Mitte des 17. Jahrhunderts von den Lokalverwaltungen an Unternehmer verpachtet wurde und diese ihn gegen Nutzungsgebühren im traditionellen Sinn unterhielten, wurde der Straßenbau auf dem Kontinent von der Zentralverwaltung initiiert und organisiert. In Frankreich<sup>5</sup> gab es erste Versuche einer Zentralverwaltung für den Straßen- und Brückenbau unter Heinrich IV. von 1599 bis 1626, die unter Colbert (1661–1683) wieder aufgenommen wurden. Zur Zeit Ludwigs XIV. wurden jedoch die neue Kommissariatsverwaltung der Intendanten und ihre neuen Verwaltungssprengel der Généralités mit der Durchführung des Straßenbaus beauftragt. Allerdings wurde diese Politik dezentral betrieben und weiterhin regional durch Anrainer und Bezieher der Zolleinnahmen finanziert. Anfangs bewilligte die Zentralverwaltung nur vereinzelt Zuschüsse, zumeist für Brückenbauten.

Der Schwerpunkt der staatlichen Tätigkeit im Bereich der Ponts et Chaussées lag in der Amtszeit von Colbert auf dem Kanalbau. So wurden z. B. für den

2 GAUTIER verfasste auch andere einschlägige Schriften: *Traité de l'artillerie*, Lyon 1680; *Traité des fortifications*, Lyon 1685; *Traité des ponts*, Paris 1716; *Histoire de la ville de Nîmes et de ses antiquités*, Paris 1720.

3 *Par delà Langres en Champagne et tout proche de cette ville, allant à Dijon et en deça allant vers Châlons, j'ai vu plusieurs restes des chemins des Romains, construits avec des précautions extraordinaires [...] J'ai pris le profil des matières, dont ils sont composés.* GAUTIER, *Traité*, S. 7, Vorwort.

4 E. J. M. VIGNON, *Etudes historiques sur l'administration des voies publiques en France aux 17e et 18e siècles*, Paris 1862, II, S. 109.

5 Jean PETOT, *Histoire de l'administration des ponts et chaussées 1599–1815*, Paris 1958.

Canal du Midi jährlich 1.207.000 Livres (= 79,7% der Gesamtausgaben), für den Bereich Ponts et Chaussées 231.000 Livres (15,8%) und für Paris weitere 68.000 Livres (4,5%) ausgegeben<sup>6</sup>. Der Unterhalt der Pariser Ausfallstraßen in die Normandie, Bretagne, Burgund, Champagne und Picardie wurde auf neun bis zwölf Jahre an Unternehmer verpachtet<sup>7</sup>, wobei auch hier der Brückenbau im Mittelpunkt stand und Pflasterungen nur in Städten vorgenommen wurden. Die Überlandstraßen wurden mit Schotter überdeckt. Allerdings wurde jetzt die Breite der Straßen nach ihrer Wichtigkeit festgelegt. Dabei wurde zwischen *grandes routes* bzw. *grands chemins royaux* mit 60 Fuß Breite (jeweils zwischen den Gräben) und schmäleren Verbindungsstraßen zwischen den Provinzstädten oder gar Märkten (*chemins de traverse*), insgesamt fünf Typen, unterschieden<sup>8</sup>. Die breitesten und wichtigsten Straßen begannen in Paris und führten in der Planung zu den Häfen, an die Grenzen und zu den Großstädten des Königreiches. Hier sollten auch Postkutschen verkehren. Tatsächlich wurden nur die Ausfallstraßen von Paris zu den Landschlössern des Hofes ausgebaut. Selbst die Straße nach Orléans zu den Loireschlössern, in denen auch Ludwig XIV. vor dem Ausbau von Versailles seine Sommer verbrachte, wurde nur bis zur Hälfte gepflastert (*Etampes*)<sup>9</sup>. In zweiter Linie setzte die Politik die Prioritäten des Straßenbaus fest. Die Straßen an die Grenzen waren Militärstraßen, von denen die ins Elsass nach Zabern wie die nicht fertig gestellte Straße nach Oberitalien (Pinerolo) die bekanntesten sind (1679). Erst an dritter Stelle taucht in den Quellen des 17. Jahrhunderts der Fernhandel (z. B. Exporthäfen) auf. Die Versorgung der Märkte von Paris und anderer Großstädte mit Lebensmitteln hatte dabei wohl Priorität. Der Straßenbau unter Colbert ist von Einzelentscheidungen geprägt und pragmatischer Natur. Der Bau von Brücken oder die Ernennung eines Zivilingenieurs erfolgte von Fall zu Fall. Erst in den Jahren 1713–1718 wurde in Frankreich eine einheitliche Zentralverwaltung für die *Ponts et Chaussées* eingerichtet. Sie begann mit der Vereinheitlichung der Gehälter und der Zahl der Beschäftigten. 1747 kam eine obligatorische Ausbildung, bezeichnenderweise zunächst eine kartographische Ausbildung, mit Laufbahnen hinzu, um in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts mit einem Statut für die Beschäftigten der Straßenbauverwaltung eine Vorstufe des Beamtenrechts zu erreichen (1754: 223 Beschäftigte<sup>10</sup>). Entsprechend wurden die Standards des Straßenbaus vereinheitlicht. 1737–1783 wurde sogar aus Kostengründen die in Frankreich zuvor unbekannte Fronarbeit im Straßenbau eingeführt. Einen Vorbild-

6 VIGNON (wie Anm. 4) II, S. 133.

7 Vgl. ebd. I, S. 324–329; II, S. 41–44 f.

8 Die Einteilung der Straßen wurde öfters wiederholt, vgl. VIGNON I, S. 120 f., 141–143; II, S. 12 f.; III, S. 3–7.

9 Ein Pflasterstein (Würfel) hatte eine Seitenlänge von 7–8 Zoll (= 17–20 cm) (1681; VIGNON wie [Anm. 4], I, S. 326).

10 PETOT (wie Anm. 5) S. 169 f.

charakter für Europa erreichte der französische Straßenbau in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts.

In Österreich ist der Beginn des Chausseebaus mit dem Regierungsantritt Kaiser Karls VI. (1711–1740), dem merkantilistischen Habsburger, verbunden<sup>11</sup>. Da die Zentralakten Karls VI. 1927 beim Justizpalastbrand verloren gegangen sind, lassen sich der Entscheidungsprozess in der Zentrale und die Motive dieser neuen Politik quellenmäßig nicht erfassen. Doch seine Wirtschaftspolitik nach den Friedensschlüssen von Rastatt 1714 im Westen und 1699 (Carlowitz) bzw. 1718 (Passarowitz) mit dem osmanischen Reich ermöglicht die Einordnung seiner Chausseebaupolitik in seine allgemeine Politik. 1712 forderte Karl VI. erstmals seine Landstände in einem Dekret zum Ausbau der Straßen auf, ohne dass aber über die Technik etwas ausgeführt wird. Gleichzeitig mit dem Friedensschluss mit den Türken wurde am 27. Juli 1718 ein Handelsvertrag geschlossen, der den kaiserlichen Untertanen freien Handel im Mittelmeer, längs der Donau und im Schwarzen Meer bis nach Persien erlaubte. Es ist der Traum von der Öffnung einer Landverbindung von Mitteleuropa zu den Schätzen Asiens. Schon am 2. Juli 1717 hatte Karl VI. die freie Schifffahrt in der Adria ausgerufen. Am 18. März 1719 wurden Triest und Fiume zu Freihäfen erklärt. In diesen Dekreten wurde zugleich der Ausbau der Straßen nach Innerösterreich zur *Beförderung des commercii* angekündigt, dessen Leitung dem Fürsten Hannibal Alfons Portia 1716 übertragen worden war. Im Mittelpunkt stand der Bau der Chaussee von Triest über Laibach und Graz nach Wien. Der Übergang über den Semmering mit knapp 1000 m Höhe war der erste Chausseebau über einen Alpenpass. Er wurde 1728 fertig gestellt. Daneben wurde 1724 die Chausseierung von fünf Ausfallstraßen aus Wien nach Triest, Ungarn, Mähren, Böhmen und in die Alpenländer angeordnet. Diese Straßen sollten nach dem Fuß der 1715 erbauten Laxenburger Straße von Wien zu diesem Sommerschloss in der neuen Chausseetechnik errichtet werden. Wie in Frankreich wurden auch in Österreich zunächst Chausseen für den Bedarf von Hof und Adel zwischen Residenz und den Landschlössern gebaut. Erst danach wurden Handelsstraßen geplant, und das hieß im österreichischen Fall die Erschließung des Donaubeckens für den Mittelmeerhandel. Hier ging es um den Fernhandel, nicht um Militärstraßen wie im römischen Reich und teilweise in Frankreich. Wenn auch in Österreich die neue Straßentechnik mit dem Regierungsantritt Karls VI. fassbar wird, so blieb hier doch die traditionelle Zuständigkeit der Landstände für den Straßenbau in all seinen Varianten zwischen moderner und überkommener Technik erhalten. Bis zu den Haugwitz'schen Reformen Maria Theresias 1749 fehlte in Österreich eine Zentralverwaltung in Straßenfragen, und Wien beschränkte sich auf die Entsendung von Dekreten.

11 Zu Österreich: Andreas HELMEDACH, Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter, München 2002; Der Chausseebau in den österreichischen Erblanden unter Kaiser Karl VI. 1717–1733 (Ms. des Vf's).

### *Der Chausseebau im Breisgau 1717–1728*

Neben dem Bau der Chaussee Wien–Triest und der Wiener Ausfallstraßen war die Oberrheintrasse der zweite von Österreich initiierte Chausseebau, ohne dass auch hier auf Grund der Quellenlage der politische Entscheidungsprozess eindeutig erfasst werden kann. In Vorderösterreich setzte der Chausseebau fast gleichzeitig mit den entsprechenden Aktivitäten in Innerösterreich und Wien ein. 1716 ordnete der Kaiser die Abnahme der Erb- und Landeshuldigung im Breisgau durch eine Kommission an. Ihre Aufgabe war auch die Überprüfung und Verbesserung der Kameraleinnahmen durch *Einführung einicher Commerciën*, Förderung der Bergwerke und des Absatzes des Tiroler Salzes sowie die Erhöhung der Zolleinnahmen durch *Herbeiziehung der Gütter-Fuhren mittelst Erhaltung gueter brauchbarer Landstraßen*. Schon 1698 hätte eine Hauptkommission festgestellt, dass *deswegen meistens von den österreichischen Zollstätt abgewichen wurde, weilien die Straßen in so schlechtem Stand sich befunden hätten*. Durch die Belegung des Güterverkehrs sollten also die Zolleinkünfte erhöht werden<sup>12</sup>. Von Anfang an stand dabei die Konkurrenz zwischen den beiden Ufern des Oberrheins im Mittelpunkt. Ein gleichzeitiges und gleichlautendes Schreiben des Kaisers an *verschiedene Churfürsten, Fürsten und Stände des Reichs*, so auch an den Magistrat von Frankfurt erklärte, dass die Schweizer und insbesondere Züricher Kaufleute *neuerlich [...] ihre Waren und Güetter nicht mehr durch die alte nachbarliche angrenzende des Heiligen Reichs Land- und Zollstraßen, sondern durch neue Wege jenseits Rheins hin- und herführen*. Dies solle die Reichsstadt ihren Fuhr- und Schiffsleuten sowie Speditoren untersagen<sup>13</sup>. Wegen der *(von Schweizer Seite) vorhabenden Umbfuhr und Abänderung der alten Land- und Zollstraßen* wandte sich die vorderösterreichische Regierung in Freiburg am 5. März 1717 auch an den Markgrafen von Baden-Durlach bzw. direkt an den benachbarten Landvogt von Emmendingen von Dungen und bat um *gute Gedanken und Vorschläge* in dieser Angelegenheit. Die Besprechung Dungenrns mit den Freiburger Räten brachte anscheinend die Zusage, dass die vorderösterreichischen Landstände sich zu zwei Dritteln an den anfallenden Kosten der Straßenreparatur beteiligen würden. Der Durlacher Markgraf schrieb jedenfalls am 28. September 1717 allen seinen Beamten der Oberen und Unteren Lande die Reparatur der Landstraßen vor, insbesondere die *Aufschüttung großer Dämme* und die Bereitstellung von *Fachinen, Pallisaden oder Steinen*. Dies sollte durch wöchentliche Inspektionsritte der Forstbedienten kontrolliert werden<sup>14</sup>. Aus den Anweisungen geht nur hervor, dass ab 1717

12 Gubernator Karl Philipp von der Pfalz an oberösterreichische (= öö) Regierung und Hofkammer, 5. 1. 1717; KommissionsInstruktion, Pkt 3 (TLA Innsbruck, Hofkammer/Relationen vom Hof, Fasz. 313). 1755/1757 machten die Zolleinnahmen Vorderösterreichs jährlich 37,5 % aller Kameraleinnahmen aus: 90.849 fl. von 242.524 fl.; Bernd WUNDER, Das Chausseestraßennetz des schwäbischen Kreises im 18. Jahrhunderts in: ZGO 147 (1999) S. 515–535, hier: S. 521.

13 Kaiser an Magistrat von Frankfurt/Köln, 19. 2. 1717 (wie Anm. 12).

14 GLA 74 Nr. 9213.

zumindest teilweise die neue Technik (Erddämme und Steine), teils aber auch die alte Vorgehensweise (Faschinen und Rundhölzer) angewandt wurde. Wie sich alsbald herausstellte, erfüllte die unkoordinierte und freiwillige Ausbesserung der Durchgangsstraßen nicht den erhofften Zweck. Im Elsass setzte hingegen spätestens 1718 mit der Ernennung eines *Directeur des ponts et chaussées* der moderne Chausseebau zwischen Basel und Straßburg ein<sup>15</sup>. Ausgangspunkt des Chausseebaus auf dem rechten Rheinufer war also die Konkurrenz um den Fernhandel zwischen den Niederlanden und der Schweiz bzw. Italien. Es ging um die Zolleinnahmen aus dem Transithandel.

In den nächsten Jahren standen dabei zwei Themen im Mittelpunkt der Verhandlungen. Zum einen erklärten die Breisgauer Landstände, dass die Abwanderung des Verkehrs nicht nur auf dem schlechten Zustand der Straßen beruhe, sondern auch auf den *tempore belli erhöhten Zöllen, Weg- und Brückengeldern*<sup>16</sup>. So waren die Abgaben auf deutscher Seite im Krieg um fünfzig Prozent von 26 fl. 41 x auf 37 fl. 21 x erhöht worden und gegenüber den Abgaben im Elsass pro Wagen um 15 fl. 41 x teurer<sup>17</sup>. Bei allen künftigen Verhandlungen ging es daher neben dem Straßenbau um Zollsenkungen. Die Schwierigkeit lag nun darin, dass eine Zollsenkung eine Einnahmenminderung war, um deren Erhöhung es aber eigentlich ging.

Der zweite zentrale Punkt der Verhandlungen war die verbindliche Koordination des Straßenbaus über die jeweiligen Landesgrenzen hinaus. Dazu war Fachwissen erforderlich, und dies besorgten sich die deutschen Straßenbauer im benachbarten Elsass. Um das Ziel zu erreichen, *daß diesseits die Landstraße durchaus in erforderlich brauchbaren und dauerhaften Stand hergestellt werden sollte*, habe er, so der Durlacher Landvogt von Dungen im Sommer 1721, *einen Sachverständigen aus dem Elsaß*, nämlich einen „Piqueur“ (Facharbeiter) herangezogen und mit ihm die Durlacher Straße abgeritten<sup>18</sup>. Von der Anwen-

15 Robert WERNER, *Les ponts et chaussées d'Alsace au 18e siècle*, Straßburg 1929.

16 VÖ Regierung an Markgraf von Baden-Durlach, 10. 6.; 1. 8. 1721; 2. 3. 1722 (GLA 74 Nr. 9213).

17 OÖ Regierung und Kammer, 23. 6. 1725 (TLA Innsbruck, Hofregistratur H Fasz. 95). *Nota des alten/neuen Zolls vor ein Wagen von 8 Pferden von Basel bis Frankfurt* (Protokoll v. 31. 6. 1721; GLA 74 Nr. 9213). Vgl. *Designation an welchen Orthen die Gütherfahren auf der Reichs- und Österreichischen Seiten von Basel bis Frankfurt et vicissim Zoll- und Weggeld [...] für das Künftige von dem Wagen mit 6 Pferden bespannter und mit 60 Centner beladener [...] reguliert worden* (wohl Sommer 1739; GLA 77 Nr. 6394). Vgl. ferner Protokoll der Klage über die Zollbelastung auf der Straße Frankfurt-Basel mit Liste vor vö Kammerrat Spengler v. 6. 11. 1752 (GLA 79 Nr. 3573).

18 *Damit [...] Eure Hochfürstliche Durchlaucht in den Reparationen andere prävalieren werden und die Weg nachmals in den Vogteien leichtlich unterhalten werden, habe ich einen Piqueur, der an dem chemin royal im Elsaß gearbeitet, auf gnädigstes Gutheißen beschrieben, um mit ihm aller Orten die zulängliche Veranstaltung [...] zu machen* (Dungen an Markgraf, 3. 7. 1721; GLA 74 Nr. 9213).



dung einer besseren Technik versprachen sich die badischen Beamten Dauerhaftigkeit und Kostensenkung im Straßenbau. Dass aber ein Handwerker, der vor Ort die Arbeiten zuwies, nicht genügte, zeigte sich alsbald. Dungen wandte sich deshalb kurze Zeit später an einen elsässischen Inspektor, dessen Tätigkeit in der Aufsicht über den gesamten Straßenbau bestand. Am 7. April 1722 berichtete er seinem Markgrafen, *daß [er] mit Permission des Königlich französischen General-Lieutenants Comte du Bourg den Schultheißen von Dieboltsheim Johann Weißen, welcher Inspector über die Landstraße und Route von Straßburg bis Hüningen ist, den 12. December 1721 zu uns [habe] kommen lassen und mit ihm nach eingenommenen Augenschein von der Brücke vor Gundelfingen [...] bis an Herchlinger Bann überlegt und schriftlich verfasst, welcher Gestalten mit Eröffnung der Nebengräben, Legung Pallisaden, Fachinen, auch Zuführung Stein und Kießes am dauerhaftesten die Reparatur kann vollzogen werden*<sup>19</sup>. Erstmals wurde das Gelände kartographisch erfasst, die Trasse festgelegt und den Gemeinden die Fronarbeit für die einzelnen Bauabschnitte zugewiesen. Anscheinend blieb aber wie in Frankreich offen, wie dauerhaft der Straßenbelag außerhalb der Ortschaften – Pflaster, Kies oder Sand – war.

Die Strecke zwischen Basel und Freiburg bzw. Emmendingen fiel fast vollständig unter die Landeshoheit von Baden-Durlach und Österreich. Auf Vorderösterreich fielen dabei nur 15.473 Klafter. Diese beiden Stände griffen anscheinend den Straßenbau tatkräftig an. Bei den anderen Ständen zwischen Freiburg und der Ortenau ließ der Eifer sehr zu wünschen. Die Innsbrucker Räte erwogen daher, die Zusagen und Goodwill-Erklärungen der einzelnen Reichsstände durch die Einschaltung des Reichshofrates verbindlicher zu machen, d. h. sie schlugen dem Kaiser vor, den Chausseebau von Reichswegen quasi gerichtlich anzuordnen<sup>20</sup>. Diese Anregung wurde anscheinend damals vom Kaiser nicht aufgegriffen. Erst vierzig Jahre später wurde der Straßenbau zu einer Reichsaufgabe erklärt. Wohl aus dieser Zeit stammt ein Gutachten des Freiburger Kammersekretärs und späteren Kammerrates Franz Joachim Spengler von Löwenfeld, der das weitere Vorgehen auflistete: Für die Chaussee von Basel bis Offenburg müsse festgelegt werden, *auf welche Weis und Art solche Reparatur durchaus uniformiter beschehen solle*, nämlich die Breite der Straßen und Gräben sowie die Stärke der Kiesbeschüttung, der Abstand der Dohlen zur Entwässerung und die Bereitstellung eines Geldfonds zur Bezahlung von zwei Inspektoren. Sofort nach der Aussteckung der Straßenführung müsse der Umfang der Hand- und Fuhrfronen geregelt werden<sup>21</sup>.

19 GLA 71 Nr. 9213. Weiß erhielt 30 fl. für seine Beratung.

20 [...] *daß in diesem Geschäft wenig Nützlich zu treffen, wann nicht Dero Kayserliche Hofkammer in Wien mit dem Reichshofrat de concerto gegangen und durch diese ein Mittl ergriffen werde, vermittelst an die behörige Reichsstände und gleicher abfassende Universalien diese dazu zu capacitieren, die Landstraßen nach dem von Elsaß französischer Seits gemachten Etat und künftigen Unterhalt in die Perfection zu bringen.* (oö Hofrat an Kaiser, 23. 6. 1725; TLA Innsbruck, Hofregistratur H Fasz. 95).



Sowohl die Wiener Hofämter wie die oberösterreichische Regierung in Innsbruck erkundigten sich immer wieder nach dem Fortgang der Arbeiten. Auch die Durlacher Zentralverwaltung wurde unruhig. Die nächste Stufe im Entscheidungsprozess über den Straßenbau war die verbindliche Festlegung einer schriftlichen Anleitung für den Chausseebau nach französischem Vorbild. Der Emmendinger Obervogt von Günzer erklärte schließlich kategorisch dem vorderösterreichischen Statthalter Freiherr von Sickingen, das *Entziel der Zuziehung des Commercii und der Güterfuhren* könnte nur *conjunctis viribus* aller beteiligten Stände und durch eine Senkung der österreichischen Zölle erreicht werden. Jetzt zögen die Frachtwägen *meistenteils jenseits Rheins, allwo sie in der Maut leidentlicher gehalten werden [und] die schönsten Straßen der Welt antreffen*<sup>22</sup>. Der Freiburger Statthalter setzte darauf auf den 7. Oktober 1728 eine Konferenz aller Anrainer zwischen Basel und Freiburg in seinem Amt an. Dort legte er ein Gutachten über die Notwendigkeit eines gemeinsamen Vorgehens vor und forderte die gemeinschaftliche Anstellung zweier Inspektoren zwischen Basel und Offenburg. Günzer seinerseits präsentierte ein *project, welches mir ehedessen von dem französischen General- Directeur der Weg und Brücken im Elsaß [d. i. Jean-Baptiste de Regemorte] vertraut worden, wie sowohl in steinigtruckenen und sumpfigten Erdreich diese Arbeit anzugreifen; item wie weit die Weg, die Gräben nebenher oben und unten zu machen seien*. Die Konferenz nahm anschließend dieses Gutachten zur Grundlage aller künftigen Arbeiten an. Die Anstellung gemeinsamer Inspektoren wurde nach Durlacher Einspruch abgelehnt<sup>23</sup>. In dem Gutachten<sup>24</sup> wurden sowohl die Arbeitsorganisation wie der Fronen für Erdarbeiten und Steinfuhren, ferner die Chausseearbeiten selbst beschrieben. Die Straße sollte sechs Klafter und mit Seitengräben acht Klafter breit sein. Der Straßenbelag sollte durch *Entrepreneurs* hergestellt und je nach

21 *Ohnvorgreifliche Gedanken, auf was Weis die allergnädigst anbefohlene Reparatur der Landstraßen bewürket werden könnte* (GLA 79 Nr. 3218), undatiert und ohne Verfasser, doch Handschrift Spenglers. Im Bericht der Freiburger Räte an den Kaiser vom 23. 6. 1725 wird eine *Secretarii Spenglers Relation über Etat und künftigen Unterhalt der Straßen* erwähnt. Zu den Straßenfronen wurden auch Frauen und Knaben ab zwölf Jahren herangezogen. Fronpflichtig waren die Gemeinden in einem Streifen von zwei bis drei Stunden.

22 Günzer an Markgraf, 23. 9. 1728 (GLA 74 Nr. 9213).

23 Ebd.; Günzers Bericht über die Freiburger Konferenz v. 18. 10. 1728; Gutachten Sickingens o. D., o. Vf.; Protokoll der Freiburger Konferenz v. 7. 10. 1728 (GLA 74 Nr. 3218). An der Konferenz nahmen außer den vö Räten, den Breisgauer Landständen und den Städten Freiburg und Staufen Baden-Durlach, Heitersheim (Johanniter), Fh von Pfirt (Krotzingen), Hochstift Basel (Schliengen), Sankt Blasien (Propstei Krotzingen) und Sankt Gallen (Ebringen) teil.

24 *Mémoire sur la disposition et règle des ouvrages des ponts et chaussées de la province d'Alsace* (GLA 74 Nr. 9213): *Bericht von der Anordnung und Einteilung deren zum Brücken-Bau und Herstellung erhöhter Land-Straßen nötigen Arbeiten wie es nämlich in Frankreich damit gehalten wird* (deutsche Übersetzung; HStAS C 10 Bü 1281, fälschlich auf 1749 datiert); *Bestreitung der Brücken- und Straßen-Einrichtung und Verbesserung in dem Elsass nach der deswegen gemachten Verordnung* (2. Übersetzung, Konzept; GLA 74 Nr. 9217).

Untergrund unterschiedlich ausgeführt werden. 1736 wurde dieses Gutachten von dem Gesandten Baden-Durlachs dem schwäbischen Kreiskonvent in Ulm vorgelegt und zur Grundlage der dort beschlossenen und gedruckten *Information, was wegen Verbesserung der Weege und Straßen in dem Hochlöblichen Schwäbischen Kreis [...] zu [...] Vollstreckung zu bringen*. Dieses Gutachten wurde im 18. Jahrhundert zur Grundlage des Chausseebaus in großen Teilen Westdeutschlands. Erstaunlicherweise haben die österreichischen Räte in Innsbruck wie in Freiburg die technischen Neuerungen des Chausseebaus aus Frankreich kommentarlos übernommen. Auf den innerösterreichischen Chausseebau wurde nicht verwiesen.

### *Verhandlungen am Oberrhein 1731–1739*

Nach Abschluss der Freiburger Konferenz der Reichsstände zwischen Basel und Freiburg bemühte sich der Kaiser um unmittelbare Verhandlungen über die Instandsetzung der rechtsrheinischen Chaussee und eine Senkung der dortigen Straßenzölle mit dem Kanton Basel und der Reichsstadt Frankfurt sowie mit den am Oberrhein zwischen Offenburg und Frankfurt ansässigen Reichsfürsten, nämlich den beiden badischen Häusern, den Kurfürsten von der Pfalz und Mainz, dem Landgrafen von Hessen-Darmstadt und dem Hochstift Straßburg<sup>25</sup>. Die Verhandlungen mit dem Kanton Basel wurden dadurch kompliziert, dass gleichzeitig Verhandlungen mit der gesamten Eidgenossenschaft über die Erneuerung der Erbeinigung liefen, mit der auch die Frage der Zölle in Vorderösterreich verknüpft war<sup>26</sup>. 1730 entschloss sich der Kaiser, die österreichischen Zölle im Breisgau um 50 Prozent zu senken, falls die anderen Reichsstände sich diesem Vorgehen anschließen und die Schweizer sich zur Benutzung der rechtsrheinischen Straße verpflichteten<sup>27</sup>. 1733 schickte der Kaiser den Legationssekretär Hermann mit diesem Angebot nach Basel, wobei dieser von dem Freiburger Kammersekretär Spengler unterstützt wurde. Tatsächlich kam es Mitte 1733 zu einem – bedingten – Vertragsabschluss mit Basel, der die obligatorische Straßenbenutzung gegen Zollermäßigung und Chausseeausbau festlegte<sup>28</sup>.

25 Die dortige Reichsritterschaft wurde auf dem Verordnungsweg zur Teilnahme verpflichtet: [...] *auch des desfallsigen Beitrags halber respectu der Ortenauischen Reichsritterschaft an unsern kaiserlichen Reichshofrat die wiederholte Verfügung* [getan] (Karl VI. an oö Geheimrat und Hofkammer, 22. 11. 1738; TLA Innsbruck, Hofregistratur H 166).

26 Den sog. Klingener Vertrag verhandelte 1726 der Abt von St. Blasien Bender, anschließend ab 1728 der österreichische Gesandte Paul Graf von Reichenstein und der Legationssekretär Franz Josef (von) Hermann (vgl. Amtliche Sammlung der älteren eidgenössischen Abschiede, Bd. VII/1 (1724–1736), Basel 1860, S. 262 ff.).

27 Karl VI. an oö Räte/Graf von Reichenstein, 29. 11. 1730 (TLA Innsbruck, Hofregistratur H 121).

28 Instruktion des Kaisers für Hermann, 17. 6. 1733; Berichte der oö Räte, 11. 7. 1733, 6. 4. 1734; Hermann an vö Räte, 9. 12. 1733 (GLA 79 Nr. 3570). Gleichzeitig sollte die Verbindungsstraße zwischen Basel und Hüningen, die die Züricher Kaufleute auf ihre Kosten errichtet hatten, geschlossen werden.

Der Ausbruch des polnischen Erbfolgekrieges führte zunächst zum Stillstand aller Verhandlungen. Sobald aber das Ende der Kämpfe absehbar war, erhöhte der Kaiser den Druck zum Ausbau der rechtsrheinischen Chaussee. Ende 1734 wurde Spengler erneut nach Basel geschickt. Diesmal ging es um die Vereinheitlichung aller reduzierten vorderösterreichischen Zölle im Oberrheintal, d. h. im Breisgau und in den Waldstädten sowie in der Zollstätte Kenzingen<sup>29</sup>. Spengler begab sich anschließend nach Frankfurt, um dort einen ähnlichen Rezess wie 1733 in Basel zu vereinbaren. Doch bei den Verhandlungen mit einem Ausschuss der Frankfurter Kaufmannschaft holte er sich zunächst eine glatte Abfuhr. Die Frankfurter erklärten kategorisch und ganz wirtschaftsliberal, dass *umb die Handlung in recht florissanten Stand zu erhalten, dieselbe in keiner Weise geniert, sondern frey sein und bleiben muß*. Waren aus den Niederlanden ins Elsass, nach Lothringen und Burgund könnten nicht auf eine rechtsrheinische Straße gezwungen werden. Der Wassertransport – *seit einiger Zeit* – von Holland rheinaufwärts über Mainz und Straßburg müsse von jeder Regelung ausgenommen werden, ebenso der Expressverkehr der *Straßburger, Landauer und Wormbser Kutschen*. Hingegen forderten sie eine Vereinfachung und Vereinheitlichung der Frachtbriefe, Zollverzeichnisse, der gestempelten Waagzettel etc., d. h. eine Art Bürokratieabbau<sup>30</sup>. Trotzdem kam es aber am 30. April 1736 zu einem Abschluss auch mit Frankfurt, der eine Vereinheitlichung des ermäßigten österreichischen Zolls und eine Vereinfachung der Zolltarife – 3, 5, 10 oder 15 x pro Zentner je nach Warenwert – vorsah. Dafür versprachen die Frankfurter Kaufleute ihren Fernhandel in die Schweiz über den Kenzinger Zoll durch den Breisgau zu führen<sup>31</sup>.

Schon am 1. Februar 1730 hatte sich der Kaiser mit gleichlautenden Schreiben an die Reichsstände zwischen Offenburg und Frankfurt gewandt, nämlich Kurpfalz, Kurmainz, Hochstift Speyer, Hessen-Darmstadt und Baden-Baden, und sie zur Übernahme seiner Reformen im Breisgau zur Instandsetzung der Basel-Frankfurter Straße aufgefordert. Ihn habe bewogen, so der Kaiser, *was für ein großer Nutzen denen diesseits Rheins gelegenen Landes-Bezürken auf der von Basel nach Frankfurt bewirkenden Wiederherstellung und Gangbarmachung der Fracht- und Gütter-Straßen verschaffet werden könne*. Die Reparatur der Straße und eine proportionierte Reduzierung des *Zoll- und Mautwesens* im Breisgau habe erreicht, *daß der Fuhrmann diesseits wo nicht leichter, doch wenigst so leicht als jenseits mit seiner Durchfuhr bestehen möge*. Es dürfe nicht sein, daß *die Straße auf der elsäßischen Seiten allein wandelbar und zum Gütterführen zugerichtet* [sei]. Zugleich kündigte der Kaiser die Entsendung

29 Karl VI. an vö Räte, 22. 1. 1735; Bericht Spenglers an Kaiser, 3. 1. 1735; Memoriale der Basler Kaufmannschaft, 31. 12. 1734 (GLA 79 Nr. 3570).

30 Schriftliche Stellungnahme einer 10er-Deputation der Frankfurter Kaufmannschaft, o. D. (GLA 76 Nr. 3570).

31 Rezess Frankfurt 30. 4. 1736 (GLA 77 Nr. 6394).

eines vorderösterreichischen Vertreters zu entsprechenden Verhandlungen an, und am 29. November 1730 wurde damit der Kammerrat Spengler beauftragt<sup>32</sup>. Spengler trug Anfang 1731 in Mannheim einer Deputation kurpfälzischer Räte und dann dem Kurfürsten persönlich dieses Anliegen vor. Es gehe nur um den Transitverkehr der Schweizer, rund hundert Wägen im Jahr (!). Das einheimische Commercium werde von den Fuhrleuten durch den Besuch der Wirtschaftshäuser gefördert. Die beiden badischen Häuser hätten sich schon zur Herabsetzung ihrer Zölle um 50 Prozent bereit erklärt. Durch die Reduzierung des Gewichtes eines Fuhrwagens von 90 Zentner bei einer Bespannung mit 10–12 Pferden auf 60 Zentner würde die Zahl der Wägen und damit die Zolleinnahmen sogar erhöht, so dass auch die rechtsrheinischen Einnahmen der Kurpfalz im Oberamt Heidelberg mit einer Zollstätte und drei Pferdeezöllen trotz einer Zollsenkung nicht weniger, sondern mehr einbrächten. Außerdem verbiete Frankreich seinen Fuhrleuten die Benutzung der rechtsrheinischen Straße. Warum sollte das Reich nicht Gleiches mit Gleichem vergelten? Doch die Kurpfalz lehnte die Forderungen glatt ab. Die beiden badischen Häuser und das Hochstift Speyer hätten *ihre Zölle in immensum und dergestalt erhöht [...], daß die Schweizer und andere Fuhrleute von der diesseitigen Straß abzuweichen und sich auf der anderen Seiten des Rheins zu wenden sind gezwungen worden*. Die Kurpfalz habe dies nicht getan und daher auch keinen Spielraum für Zollsenkungen. Außerdem nehme die Pfalz in ihren vier linksrheinischen Ämtern pro Wagen 6 fl. 52 x und rechtsrheinisch nur 3 fl. 58 x Zoll pro Lastwagen ein. Sie habe also kein Interesse an einer Verlagerung des Verkehrs auf das rechte Rheinufer. Außerdem habe sie ihre Zölle verpachtet. Als einziges Zugeständnis erklärte sich der Kurfürst bereit, die drei Pferdeezölle à 6 x im Amt Heidelberg mit dem Hauptzoll in Großsachsen zu vereinigen<sup>33</sup>. Der Chausseebau spielte in diesen Verhandlungen keine Rolle bzw. es blieb bei unkontrollierbaren Lippenbekenntnissen. Der Straßenbau war noch überwiegend eine Angelegenheit der Fronpflichtigen und Anrainer. Das finanzielle Interesse an den Zolleinnahmen war jedoch auch für die Kurpfalz entscheidend.

Im Sommer 1736 wandte sich der Kaiser in der Chausseebaufrage erneut an die rheinischen Fürsten und forderte die Durchführung der 1730/31 zugesagten Maßnahmen, nachdem nun auch Basel und Frankfurt sich angeschlossen hätten. Doch die Kurpfalz blieb bei ihrer unnachgiebigen Haltung in der Zollfrage<sup>34</sup>.

32 Rundschreiben an die oberrheinischen Fürsten, 1. 2., 29. 11. 1730 (TLA Innsbruck, Hofregistratur, H 120, 125); Kaiser an Kurpfalz, 1. 2. 1730, Ausfertigung (GLA 77 Nr. 6394).

33 Pferdeezölle wurden in Hockenheim, Ladenburg und Heimsbach erhoben. Dazu kam noch ein Weggeld in Ladenburg. Die linksrheinischen Zollämter befanden sich in Germersheim, Neustadt, Oppenheim und Alzey (Protokoll der Deputation v. 1. 2. 1731; Vortrag Spenglers, o. D.; Gutachten des Geheimrats v. Weiler v. 9. 3. 1731; Kurfürst an Kaiser, 2. 4. 1731; GLA 77 Nr. 6383).

34 Kaiser an Kurpfalz, 4. 7. 1736; Gutachten des Hofrats Mayer v. 11. 8. 1736; Kurfürst an Pfälzer Regierung, 10. 9. 1736 (GLA 77 Nr. 6387).

Aber auch der Kaiser gab nicht nach. Nach Aufforderung durch die vorderösterreichischen Räte wandte er sich am 8. Juni 1737 mit einem erneuten *Ersuchungsschreiben* an die oberrheinischen Reichsfürsten und forderte sie auf, dem vorderösterreichischen Vorbild nachzueifern bzw. die alten Zusagen auszuführen. Dazu sollten sie direkt mit der Freiburger Regierung bzw. dem Regierungsrat von Reischach oder dem Kammerrat von Spengler verhandeln<sup>35</sup>. Der Kaiser überließ nun die Korrespondenz mit und den Druck auf die rheinischen Fürsten in der Frage des Chausseebaus und der Zolls weitgehend den oberösterreichischen Räten<sup>36</sup>, musste aber zugestehen, *dass in dem oberen Rheinviertel [d. h. in Vorderösterreich] die Landstraßen noch in altem schlechten Stand und Geist nicht practicabel waren, da doch die Menge Güterwagen von Basel, Zürich, Schaffhausen und Zurzach allda durchgeführt werden müßte*. Kurz zuvor erst hatte die vorderösterreichische Regierung die eigenen Landstände zur Straßenreparatur aufgefordert und Spengler hatte wohl zu diesem Zweck ein Gutachten über den Straßenbau verfasst<sup>37</sup>.

Die letzte Stufe im Verhandlungspoker bestand darin, dass die vorderösterreichischen Kammerräte 1739 den Reichsständen einen Termin – den 1. März 1739 – zur Umsetzung der Zollsenkung bzw. im Fall der Kurpfalz der Vereinheitlichung des Zolleinzugs setzten<sup>38</sup>. Ein letztes Mal schickte der Kaiser unter dem 22. April 1739 seinen erprobten Rat von Spengler nach Mannheim, der dem Kurfürsten eine Frist bis Mitte August zur Umsetzung seiner Zusagen setzen sollte<sup>39</sup>. 1736 hatte sich Hessen-Darmstadt in Mannheim nach der Kurpfälzer Haltung in der Zollfrage erkundigt und eine eigene Zollreduzierung am 12. November 1736 angekündigt. Auf das erneute Drängen des Kaisers erklärte der Landgraf 1738 jedoch, dass er die verbliebenen Weggelder seiner vier Zollstationen größtenteils für die Straßenreparatur verwende, ihm also kein weiterer Spielraum für Reduzierungen verbleibe<sup>40</sup>. Die Kurpfalz verständigte sich in der

35 Kaiser an vö Regierung, 5. 6. 1737 (TLA Innsbruck, Hofregistratur, H 160); Kaiser an Kurpfalz, 8. 6., 23. 11. 1737 (GLA 77 Nr. 6394); Kaiser an Markgraf von Baden-Baden, 8. 6. 1737 (GLA 74 Nr. 9216).

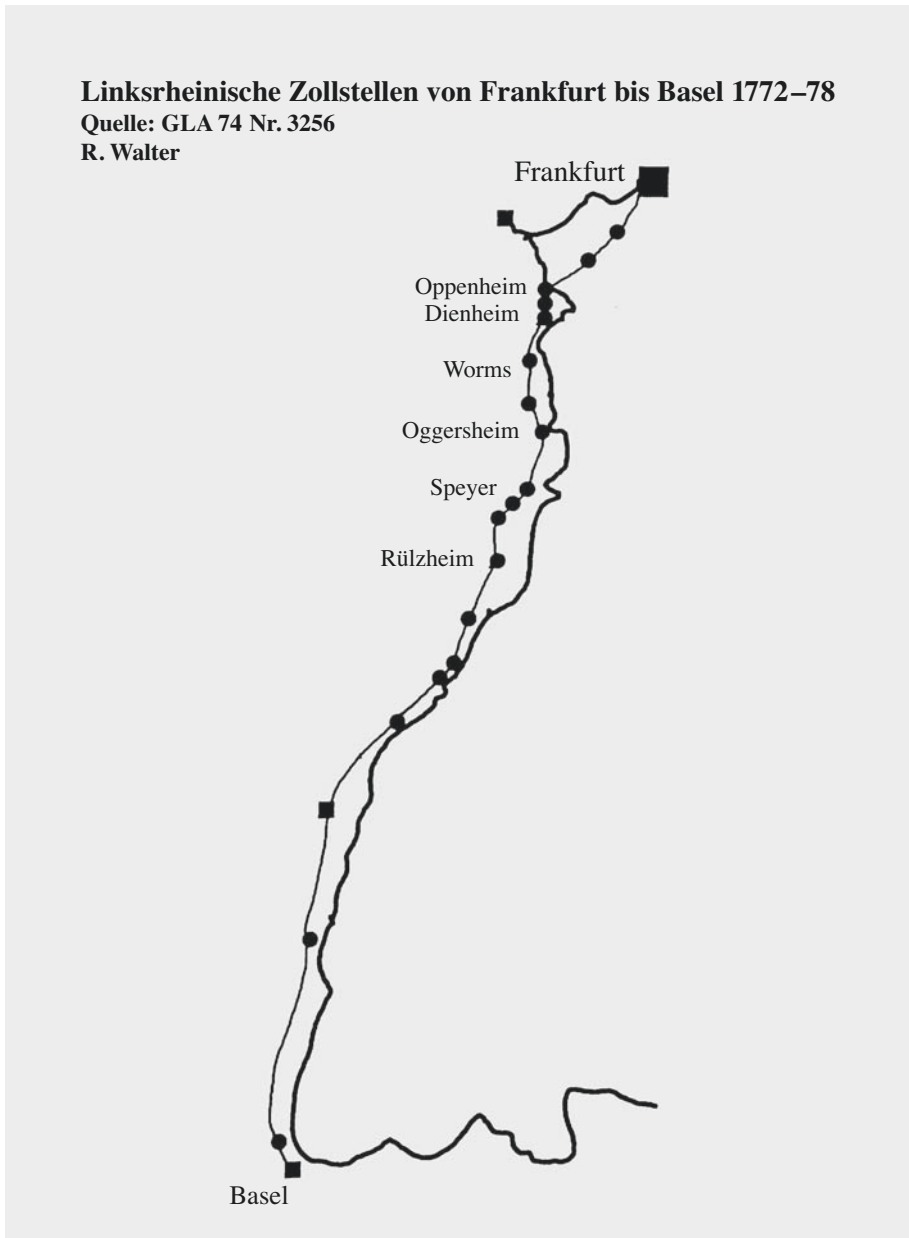
36 Kaiser an öö Räte, 26. 3., 22. 11. 1738 (TLA Innsbruck, Hofregistratur, H 166); Ein internes Durlacher Gutachten in *wieweit zu Verbesserung des commercii im Land die Verringerung der Zölle verträglich sei oder nicht* (anon., o.D.) sieht keinen Zusammenhang zwischen Zöllen und Verkehr (GLA 74 Nr. 10082).

37 Kaiser an öö Räte, 27. 12. 1738 (TLA Innsbruck, Hofregistratur, H 166); vö Räte an Landstände, 21. 5. 1738; *Vollständige Information, auf was Weis die Land- und Güter-Straß in denen vorderösterreichischen Breisgauischen Landen zugerichtet und in gutem Stand gebracht werden*, 15 Artikel, Freiburg 20. 7. 1738 (GLA 79 Nr. 3236).

38 vö Kammer an Pfälzer Kurfürsten, 3. 12. 1738, 21. 1. 1739 (GLA 77 Nr. 6394).

39 Kaiser an Kurpfalz, 22. 4. 1739; Bericht des Geheimrates Hegele v. 23. 7. 1739 (GLA 77 Nr. 6394).

40 Hessen-Darmstadt an Kurpfalz, 5. 2. 1736 (GLA 77 Nr. 6383); Landgraf an Kaiser, 20. 2. 1738 (TLA Innsbruck, Hofregistratur, H 165). Die Darmstädter Zollstationen waren Langen, Arheilgen, Darmstadt, Zwingenberg und das Geleit von Oppenheim nach Frankfurt.



Nach: Rolf WALTER, Merkantilistische Handelshemmnisse (im territorialen Vergleich) am Beispiel eines territorial zersplitterten Gebietes, in: Oliver VOLCKART (Hg.), Frühneuzeitliche Obrigkeiten im Wettbewerb: institutioneller und wirtschaftlicher Wandel zwischen dem 16. und 18. Jahrhundert (Contributions Jenenses, Bd. 5), Baden-Baden 1997, S. 212–243.





Nach: Rolf WALTER, Merkantilistische Handelshemmnisse (im territorialen Vergleich) am Beispiel eines territorial zersplitterten Gebietes, in: Oliver VOLCKART (Hg.), Frühneuzeitliche Obrigkeiten im Wettbewerb: institutioneller und wirtschaftlicher Wandel zwischen dem 16. und 18. Jahrhundert (Contributions Jenenses, Bd. 5), Baden-Baden 1997, S. 212–243.

Chausseebaufrage auch mit Kurmainz, das in Abstimmung mit Kurköln und Kurtrier zum einen die Streitfrage der Main- und Rheinzölle in die Diskussion einführte und außerdem jedes Zugeständnis auf ein Jahr beschränken wollte<sup>41</sup>. Der ausbrechende österreichische Erbfolgekrieg setzte jedoch alsbald allen Verhandlungen ein Ende.

Nach dem Ende des Erbfolgekrieges wandte sich Maria Theresia im Zuge der österreichischen Verwaltungsreformen auch wieder dem Chausseebau zu<sup>42</sup>. Am 26. Februar 1749 schrieb sie unter expliziter Bezugnahme auf die Verhandlungen von 1731 bis 1739 an den Pfälzer Kurfürsten Karl Theodor und forderte ihn zur Beförderung des *commercium* und des *transitus* auf der diesseitigen Rheinroute von den Waldstädten und Basel bis nach Frankfurt auf, die *Hauptgüterstraße durchaus in wandelbaren Stand zu setzen*<sup>43</sup>. Auch als Kaiser Franz im Rahmen der Verhandlungen über die Wahlkapitulation 1764 den Straßenbau zur Aufgabe von Kaiser und Reich erklärte, griff er die Instandsetzung der Chaussee von Basel nach Frankfurt auf: *Das in vorigen Zeiten so ansehnlich gewesene Frankfurter und Schweizer Transito-Commercium [sei] in einen großen Verfall geraten [...] Die Wichtigkeit des Gegenstandes erfordere zur Beförderung sothanes Transito-Commerci den Kaufleuten und Vecturanten alle nur immer tunliche Bequemlichkeiten zu verschaffen*, d. h. Zölle und Mauten herabzusetzen und die Straßen auszubauen, wie es Vorderösterreich und die beiden badischen Häuser schon getan hätten. In diesem Zusammenhang wird auch der Begriff Chaussee als modern abgegrenzt. *Nur durch eine chausseemäßige Zurichtung, ohne welche kein Straßenbau von Bestand sein kann, [sei] selbige brauchbar und dauerhaft zu machen*<sup>44</sup>.

Die weiteren Bemühungen Österreichs um die Verlagerung des Fernhandels auf das rechte Rheinufer gingen in die Übernahme des Straßenbaus durch die Reichskreise ein und verbanden zunehmend den Durchgangsverkehr mit dem Lokalverkehr. Die Verhandlungen der Jahre 1717–1739 zeigen einen stufenweise verschärften Druck des Kaisers auf die Reichsstände. Von der Einbindung elsässischer Fachkräfte über die Einbeziehung französischer Gutachten und von Regionalkonferenzen zu Einzelverhandlungen mit Fristsetzungen steigerte sich seine Einflussnahme. Mit der Übernahme des Straßenbaus durch die Reichskreise in Westdeutschland ab 1750 bzw. 1764 und der Errichtung von Zentralverwaltungen für den Straßenbau mit festangestellten Ingenieuren in den Ein-

41 Kurmainz an Kurpfalz, 13. 6. 1739; Kurmainz an Kurköln/Kurtrier, 13. 6. 1739 (GLA 77 Nr. 6394).

42 Heinrich KRETSCHMAYR, Die österreichische Zentralverwaltung, II/1/1, Wien 1938, S. 212 ff.

43 Karl Theodor antwortete ausweichend (8. 5. 1749; GLA 77 Nr. 6394). Gleichlautend hatte Maria Theresia sich auch an den Fürstbischof von Speyer, den Landgraf von Hessen-Darmstadt und den Fürsten von Nassau gewandt (vgl. Maria Theresia an ihren Gesandten Ramschwag, 13. 6. 1749; HKA Wien, Roter Commerz 360).

44 Franz an schwäbischen Kreis, 1. 2. 1765 (GLA 51 Nr. 551).

zelstaaten wurde der chausseemäßige Ausbau der Straßen zuerst in Süddeutschland, dann auch in Norddeutschland vorangetrieben. Der Ausbau der Fernhandelschaussee auf dem rechten Rheinufer seit 1717 hatte dabei eine Pilotfunktion für Deutschland.

In wieweit im Einzelfall der Chausseebau tatsächlich und in welcher Qualität durchgeführt wurde, ist kaum festzustellen. Ebenso schwierig ist es trotz mancher Listen der Zolleinnahmen die Frequenz von Lastwägen, Zugtieren, Reitern oder Fußgängern auf den Straßen zu erfassen. Einzelne Angaben müssen jeweils interpretiert werden. 1776 berichtet z. B. die zuständige Behörde dem Kurfürsten von der Pfalz, dass in der Kurpfalz *mehr denn 100 Stunden* [Chaussee] *fast in fertigen Stand gesetzt und höchstens noch 15 Stunden anzulegen übrig seien*, d. h. bei einer Stunde à 3,8 km waren 380 km fertiggestellt und 57 km standen noch aus<sup>45</sup>. Im Elsass waren 1752 von 340 Meilen 200 fertig chaussiert, 1787 von 402 Meilen 352, d. h. der Anteil der fertig gestellten Chausseen im Verhältnis zur Planung stieg von 59 Prozent auf 83 Prozent<sup>46</sup>. 1749 betonte Maria Theresia, dass nur in Vorderösterreich und in den beiden badischen Markgrafschaften *die auf ersagter Route* [d. h. der Oberrheintrasse] *in dem ihrigen zugerichtete und erhaltene Straßen einigermaßen erreicht* [seien]<sup>47</sup>. Insgesamt werden wohl noch in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Straßen, wie der Zweibrückener Chausseedirektor Christian Friedrich von Lüder 1779 in seinem *Vollständigen Innbegriff aller bei dem Straßenbau vorkommenden Fälle* schrieb, in den einzelnen Territorien nach Bau und Unterhalt sehr unterschiedlich gewesen sein. Im Elsass wird 1728 das Jahr 1718 als Baubeginn für Chausseen angegeben, in Baden-Durlach 1748 das Jahr 1736. Zumeist lassen sich nur die Anordnungen der Regierungen feststellen. Aber immerhin hatten die Entscheidungen zur deutschen Oberrheintrasse Folgen für die jeweiligen Territorien. Das Gutachten der französischen Straßenbauverwaltung von 1728 wurde übersetzt, kopiert und diente den einzelnen Territorien als Grundlage. So übersandte der Durlacher Hofrat fünf Jahre später die *Beschreibung der Brücken- und Straßen-Errichtung und Verbesserung* an die Oberämter des Unterlandes zur Nachachtung<sup>48</sup>. Im Breisgau verfertigte der Kammerrat von Spengler zwanzig Jahre nach dem Baubeginn an der Oberrheintrasse eine *Vollständige Information, auf was Weis die Land- und Güterstraß in denen vorderösterreichisch breisgauischen Landen zugerichtet und in guten Stand gebracht werden*, die den Inspektoren der Hochrheintrasse ausgehändigt wurde<sup>49</sup>. Der Kurfürst von der Pfalz wies im Herbst 1736, als der Kaiser erneut den Vollzug

45 Freiherr v. Oberndorf an Kurfürst, 20. 12. 1776 (GLA 77 Nr. 6394).

46 WERNER (wie Anm. 15) S. 205 f.

47 Maria Theresia an Karl Theodor, 26. 2. 1749 (GLA 77 Nr. 6394).

48 Hofrat an Oberämter, 14. 9. 1733 (GLA 74 Nr. 9217).

49 So dem Inspektor Josef Klein (Weisung des Kammerrats v. 21. 5. 1738; GLA 79 Nr. 3236).

des Straßenbaus forderte, seine Regierung an, ein Dekret zum Unterhalt der betroffenen Straßen abzufassen, wie *in den sämtlichen Churlanden die Weeg und Straßen zu Beförderung des Commercii und sonstigen allgemeinen Nutzens annoch [...] vor dem bevorstehenden Winter [...] durchgehends verbessert und dauerhaft gemacht werden mögen*<sup>50</sup>. Allerdings hatte der Pfälzer Geheimrat Mayer schon im August berichtet, dass die Straße von der nördlichen Grenze bei Heppenheim bis Heimsbach gepflastert und von da über Heidelberg bis Wiesloch *mit Kies überführt* worden sei<sup>51</sup>. Umfang und Dauer dieser Tätigkeiten bleiben ungewiss<sup>52</sup>.

Immerhin entstehen in dieser Zeit immer mehr Wegordnungen, die in gedruckter Form in der gesamten herrschaftlichen Verwaltung verbreitet wurden. Nachdem in Baden-Durlach das französische Gutachten von 1728 schon 1733 in handschriftlicher Form kursierte, legte der Durlacher Oberamtmann von Hochberg Freiherr von Gemmingen am 17. Januar 1748 einen Bericht über den in seinem Amt seit 1736 durchgeführten Straßenbau vor und schlug die Abfassung einer zu druckenden „Straßen- und Wegordnung“ vor. Alle Investitionen seien gefährdet, wenn nicht jährlich Reparaturen vorgenommen werden. Daher beantragte er *eine zur beständigen Regul dienende Landstraßen- und Weg-Bau-Ordnung verfassen, publicieren und durch den Druck in der Markgrafschaft Hochberg bekannt machen zu lassen*. Der Oberamtmann legte gleich einen Entwurf einer derartigen Ordnung bei. Nach Genehmigung sollte sie gedruckt werden, *damit man solche sämtlichen Vorgesetzten der Markgrafschaft Hochberg zu ihrer Verhalt- und Nachachtung communicieren und zustellen könne und [...] nach beschehener Publikation auf deren genauer Beobachtung stricte halten solle*. Die Wegordnung für die gesamten Oberen Lande wurde am 23. April 1748 in Kraft gesetzt<sup>53</sup>. Auch in anderen Territorien erschienen Wegordnungen, die wesentliche Bereiche des Chausseebaus aufnahmen, so im Hochstift Speyer 1721 und nach diesem Vorbild 1730 in der Markgrafschaft

50 Kurfürst an Regierung, 10. 9. 1736 (ebd.).

51 Gutachten v. 11. 8. 1736 (GLA 77 Nr. 6383).

52 Allerdings befinden sich einzelne Berichte über Straßenbegehungen bei den Akten, z. B. *Relation über die im September 1728 vorgenommene Landstraßenvisitation von Freiburg bis Basel* (Freiburger Stadtschreiber Franz Peter Reinhard von Wolfurt); dgl. Bericht des Kammerrats von Spengler v. 6. 9. 1728 (GLA 79 Nr. 3218); Protokoll des Oberamts Rötteln über eine Straßenbesprechung mit Schultheißen, Lörrach, 3. 11. 1728 (ebd.). – Eine detaillierte Kostenaufstellung des Baus der 1752 fertiggestellten Chaussee Karlsruhe – Pforzheim stellte die Durlacher Hofkammer für die Bruchsaler Regierung zusammen (23. 5. 1752; GLA 74 Nr. 9217).

53 *Wegordnung, wonach sich unsere Ober- und Forst-Beamte, Einnehmer und Land-Commissarien unserer Markgrafschaft Hochberg wegen künftiger Erhaltung und Bau derer in denen Fürstlich Baden-Durlachischen Oberen Landen, teils bereits in guten Stand befindlich, teils noch anzulegenden oder zu verbessernden Land-Straß zu achten habe* Druck; Abdruck: C. F. GERSTLACHER, Sammlung aller Baden-Durlacher Anstalten und Verordnungen, III, Frank-

Baden-Baden<sup>54</sup>. Das Bruchsaler Mandat von 1720 zählt erstaunlicherweise die Fehler des traditionellen Straßenbaus präzise auf, nämlich keine fachkundige Kontrolle (Inspektion), Unbrauchbarkeit von Fronarbeit (*liederlich, fahrlässig und faul*), Verwendung von Holz und Reisig statt Steinen, kein Wasserablauf und keine Erhöhung des Fahrdammes.

### *Der Chausseebau im Schwäbischen Kreis 1736–1750*

Nach dem von Österreich auf den Straßen Wien – Triest und Basel – Frankfurt durchgesetzten chausseemäßigen Ausbau von Fernhandelsrouten bildete der Schwäbische Kreis 1736/1737 den dritten Fall von Einführung dieser technischen Neuerung im Reich. Er war ein Nebenprodukt des Ringens um den Ausbau der Oberrheintrasse. Auch hier ging es um eine Art Handelskrieg. Der Rückgang des Handels, als Abwanderung des Fernhandels in die Nachbarschaft verstanden, führte zu einem Rückgang der Zolleinnahmen. Zwar sah man im Schwäbischen Kreis nicht in zu hohen Zöllen die Ursache für den Rückgang, wohl aber in der schlechten Beschaffenheit der Straßen. Diese sei durch die zweirädrigen Gabelkarren verursacht, die zugunsten der Deichselfuhrwerke mit jeweils zwei nebeneinander gespannten Zugtieren zu verbieten seien<sup>55</sup>. Die Korrektur der Symptome – Bespannung und Gewicht der Lastwägen – war typisch und ersetzte die Korrektur der Ursachen: das Fehlen eines Straßenbaus und die Erkenntnis der säkularen Wirtschaftszyklen. Die Konkurrenz der Nachbarn war im Fall des Schwäbischen Kreises die Umgehung der Rhein-Donau-trasse von Speyer über Cannstatt nach Ulm durch eine Straße über Heilbronn oder über Main und Tauber, d. h. durch Franken an die Donau. Der Schaden treffe die Herrschaft durch den Rückgang der Zölle, aber auch die Untertanen, denen der Gewinn an der Bewirtung und Beherbergung der Fuhrleute und Rei-

furt/Leipzig 1774, S. 96–114. Die entsprechende „Wegordnung“ für die Unterlande erschien schon unter dem 20. 2. 1747 (gedr. GERSTLACHER, ebd., S. 74–95) Auf sie nehmen die Karlsruher Räte in ihren Stellungnahmen zur Hochberger Ordnung nicht Bezug. Gemmingen an Markgraf, 17. 1. 1748 (GLA 137 Nr. 262); Rentkammer an Geheimrat, 31. 1.; Geheimratsprotokoll v. 19. 2.; Geheimrat an Markgraf, 8. 4. 1748 (GLA 115 Nr. 512).

54 *Mandat und Verordnung wie es hinfuhr im Bistum und Fürstentum Speyer und Weißenburg in puncto Reparierung und Unterhaltung der Weg- und Landstraßen gehalten werden solle*, Bruchsal 22. 12. 1720; mit gleichem Titel für die Markgrafschaft Baden-Baden, Rastatt 28. 4. 1730 (Druck; GLA 74 Nr. 9215).

55 *Demnach von geraumer Zeit her wahrzunehmen gewesen, daß die Commerciens und übriger Handel und Wandel in dem [...] Schwäbischen Kreis merklich abgenommen, unter andern Ursachen aber vornehmlich gewesen, daß wegen der teils Orten sich befindlichen schlimmen und fast unpracticablen Wegen die Fuhrleute solche gemeidet und zu nicht geringem Nachteil der Zoll-Regalien andere Straßen außer dem Kreis gesucht haben, indem aber die Land- und Fuhrstraßen zum Teil schlechtliehen repariert, großen Teils aber durch das sogenannte Fahren mit der Gabel [...] mit voreinander gesetzten Pferden ruiniert worden, also ist solchem Unfug zu steuern [...]*. (Kreisdekret vom 2. 4. 1710, Druck; HStAS C 9 Bü. 39).

senden entgehe<sup>56</sup>. Das Herzogtum Württemberg bemühte sich seit dem Jahrhundertanfang um die Erhöhung seiner Staatseinnahmen und ganz konkret um die der Zolleinnahmen. Der 1709 errichtete Kommerzienrat sollte sich auch um die *Straßenbesorgung* kümmern. 1729 wurden erneut alle Kammereinnahmen auf Steigerungsmöglichkeiten hin überprüft. Die Zolleinnahmen von 1728 in Höhe von 47.000 fl. bei Kammeraleinnahmen von insgesamt 338.000 fl. galten mit 13 Prozent als zu gering<sup>57</sup>.

Die Einführung des Chausseebaus in Schwaben war eine Folge des Chausseebaus am Oberrhein. Der Anlass war zeittypisch<sup>58</sup>. Herzog Karl Alexander von Württemberg war anscheinend in einer aufgeweichten Straße verunglückt und schrieb erkennbar erbost am 24. August 1736 aus Holzmaden seinen Vertretern am Kreistag in Ulm, *wie unbrauchbar und übel die Wege hierzulande und fast im ganzen Schwäbischen Kreis seien*. Daran seien die Gabelfuhrwerke und die Vertiefung der Straßenmitte schuld<sup>59</sup>. Die Gesandten sollten daher ein kreisweites Verbot der Gabelfuhrwerke erwirken. Da der Kreis dieses schon 1710 verkündet hatte, stieß eine Wiederholung am Kreistag auf keinen Widerstand. Die Stuttgarter Regierung griff aber diesen Anlass zu einem allgemeinen Vorstoß für den Straßenbau und insbesondere für seine Finanzierung durch die Umwandlung der Fronen in eine Steuer auf. Auch die Delegierten von Baden-Durlach und Baden-Baden meldeten sich am 10. Oktober 1736 zu Wort und forderten auf Grund ihrer Erfahrungen am Oberrhein, *daß Principia hierunter stabilisiert und die Uniformität beobachtet werden müßte*. Darauf beauftragte der Kreistag den Durlacher Gesandten, *die in Frankreich deshalb publizierten königlichen Ordonnanzen zur Hand zu bringen*. Die Durlacher Regierung übersandte eine Übersetzung des *Mémoire sur la disposition et règle des ouvrages des ponts et chaussées de la province d'Alsace*, das der elsässische Directeur général des ponts et chaussées dem Emmendinger Obervogt von Günzer 1728 zugesandt hatte. Die Stuttgarter Regierung verfasste darauf *teils aus verschiedenen französischen Autoribus, teils aus dem elsäßischen Wegreglement* [...]

56 Durch die Gabelfuhrwerke der *ausländischen Fuhrleute* und auch der Untertanen würden die Straßen zu unpraktikablen *tiefen Tälern und Holweg* und hätten *dannhero Uns an Zoll und Umgelt, Unseren Untertanen aber, Wirt- und Handwerksleute, an Vertreibung ihrer Wein, Arbeit und anderm nicht geringer Schad und Abbruch an ihrer Nahrung zugezogen* (So schon die württ. Generalverordnung v. 1. 6. 1631; A.L. REYSCHER, Vollständige kritisch und historisch bearbeitete Sammlung der württembergischen Gesetze, Tübingen/Stuttgart 1841, XII, S. 1017). Die Straße von Speyer über Cannstatt und Ulm nach Augsburg war die alte Poststraße, aber sie wurde hierfür nur von Läufern und Reitern genutzt.

57 Bernd WUNDER, Der Chausseebau in Württemberg während des 18. Jahrhunderts, in: Aus südwestdeutscher Geschichte, FS. Hans-Martin Maurer, Stuttgart 1994, S. 526–538, hier S. 528.

58 Ebd., S. 529 f.

59 Eigenartiger Weise verweist der Herzog nicht auf den Chausseebau in Niederösterreich, obwohl er als Gouverneur von Belgrad, der seine Winter in Wien verbrachte, ihn kennen musste.



*zusammengetragen* eine Denkschrift mit dem Titel *Information, was wegen Verbesserung der Wege und Straßen im hochlöblichen Schwäbischen Kreis [...] zu Vollstreckung zu bringen.*

Die „Information“ ist eine inhaltlich vollständige Übernahme der französischen Vorlage. Neun angehängte Risse stammten von dem württembergischen Ingenieurhauptmann Johann Christoph Daniel Leger, dem späteren Erbauer des Stuttgarter Neuen Schlosses. Der Kreistag genehmigte die „Information“ am 5. Juni 1737 und ordnete ihren Druck an<sup>60</sup>. In 22 Paragraphen wurde die Fronarbeit für Erd- und Steinarbeiten und -fahren geregelt. Die durch „Entrepreneurs“ gegen Bezahlung herzustellende Straßenaufgabe sollte je nach Bodenbeschaffenheit (*Erde guter/ übler Consistenz, morastiger Ort, an Orten nichts als Kieß/ kleines Steinwerk/ purer Sand/ Hohlweege*) durchgeführt werden. Die Verbesserung der Straßen diene jedem, dem *hantierenden Mann*, dem *Kaufmann*, dem *Landmann* und bei *Kriegs-(Völker)Marches dem Vorspann*, da die *Troupen schleuniger durch das Land gebracht* werden könnten. Der Durlacher Geheimrat von Üxküll wollte aber zur deutlicheren Verbindlichkeit der Beschlüsse zum Straßenbau nicht nur beschließen lassen, *nach gewissen principii durch einen Kreisschluß darzu zu verbinden, zumahlen die kleinen Stände sich sonsten wenig um die Verbesserung ihrer Wege und Straßen bekümmern werden, sondern auch im Anfang erfahrene Inspectores oder Conducteurs aus dem Elsaß beizubringen, welche die praktische Anleitung geben können, wie eine Route sowohl überhaupt einzurichten als auch das Terrain nach seiner besonderen Qualität zu tractiren und die Arbeit gut und dauerhaft zu machen*<sup>61</sup>. Die Anwerbung französischer Ingenieure fiel jedoch dem Misstrauen der Stände gegen überständische Organisationen zum Opfer.

Der Kaiser reagierte auf den Bericht seines Gesandten über den Chausseebau im Kreis zurückhaltend. Die Angelegenheit erfordere *eine reifliche Überlegung*<sup>62</sup>. Es bleibt unklar, ob der Kaiser in den schwäbischen Plänen eine unerwünschte Konkurrenz sah. 1737 zeigten sich jedenfalls Kaiser wie Freiburger Regierung von den Plänen des Kreises unbeeindruckt. Das änderte sich aber 1749, als der Schwäbische Kreis seine Chausseebaupläne wieder aufnahm. 1737 hatte der Kreis nur beschlossen, die „Information“ als Bauanleitung dem innerkreislichen Straßenbau zugrunde zu legen, und zugleich ein Straßennetz beschlossen, das Stuttgart (Cannstatt) und Ulm zum Mittelpunkt des Straßennetzes im Kreis machte. Dann aber war die Chausseepolitik ins Stocken geraten, da die Teilnahme Vorderösterreichs und der Schwäbischen Ritterschaft

60 Das französische Vorbild wurde in der „Information“ ausdrücklich genannt: [...] *so hat man nach reiffer der Sachen Erwägung das sicherste zu sein geglaubt, der in denen königlich französischen Provinzen bishero mit männiglicher Approbation gebrauchten Methode nachzugehen und nach dieser eine vollkommene Idee zu geben* (§ 4).

61 Conclusum v. 5. 6. 1737 (HStAs C 9, Bü. 476).

62 Karl VI. an öö Räte, 4. 9. 1737 (TLA Innsbruck, Hofregistratur, H 161).

nicht zu erreichen war<sup>63</sup>. Nur die beiden badischen Häuser und Württemberg begannen 1736 bzw. 1738 mit dem Chausseebau in ihren Ländern. Nach dem Ende des österreichischen Erbfolgekrieges sagte Maria Theresia jedoch 1749 dem Kreis die Beteiligung Vorderösterreichs an seiner Straßenbaupolitik zu<sup>64</sup>, und zum andern erließ der Kaiser am 1. Juli 1749 ein Patent, das die schwäbische Reichsritterschaft zur Übernahme der einschlägigen Kreisbeschlüsse bei Androhung kaiserlicher Ungnade aufforderte<sup>65</sup>. Zugleich machte der kaiserliche Vertreter im Kreis, der Obervogt der Markgrafschaft Burgau Franz Christoph Freiherr von Ramschwag, die Regierungen in Innsbruck und Wien darauf aufmerksam, dass das Chausseestraßennetz in Schwaben ohne Österreich bzw. unter Vernachlässigung Oberschwabens festgelegt werde. Dadurch seien die österreichischen Zolleinnahmen gefährdet: *Österreich muß entweder hiebei mitwirken oder sich resolvieren, das anitzo in der Markgrafschaft Burgau und denen Vorlanden noch gute Gefälle des Zollregalis gänzlich zu verlieren*<sup>66</sup>. Ramschwag schlug vor, Günzburg in Konkurrenz zu Ulm zum Umschlagplatz für den fränkischen und sächsischen Handel an der Donau zu machen und diesen nach Stockach und über die Waldstädte in die Schweiz weiterzuleiten. In den nächsten Jahrzehnten ging es unter Ramschwags Nachfolger dem Regierungsrat Joseph Nikolaus von Zwergern genauso erfolglos um den Ausbau der Trasse Stockach – Kempten<sup>67</sup>. Wie bei den Trassen Wien – Triest oder Basel – Frankfurt ging es auch in Schwaben um die Konkurrenz im Fernhandel zwischen Nord und Süd. Als der Schwäbische Kreis Anfang 1750<sup>68</sup> auf Kreisviertelkonferenzen die genauen Routen und die baupflichtigen Stände festlegte, wurde auf der Offenburger Konferenz des badischen Viertels im Januar 1750 die durch badische Territorien gehende Oberrheintrasse von Basel über Freiburg, Offenburg und Rastatt bis Bruchsal als kreisschlussmäßige Chaussee anerkannt. Der österreichische Vertreter in Offenburg war bezeichnenderweise der einschlägig ausgewiesene Kammerrat von Spengler. Allerdings wurde im Sommer 1750 nicht der erst 1734 nobilitierte Spengler von Maria Theresia zum *Commercialcommissarius in allen Unseren deraußigen Landen* und zum Vorsitzenden der Kommerzialkommission in Vorderösterreich ernannt, sondern der Angehörige der Ritterschaft Ramschwag. 1750 war die Chausseebaupolitik für Württemberg wie für Österreich im Kern noch ein Kampf um Zolleinnahmen.

63 Schwäbischer Kreis an Kaiser/fünf ritterschaftliche Kantone, 11./12. 10. 1736 (HStAS C 9 Bü. 475).

64 Bernd WUNDER, Der Kaiser, die Reichskreise und der Chausseebau im 18. Jahrhundert, in: Zeitschrift für Neuere Rechtsgeschichte 18 (1996) S. 1–22, hier S. 8 ff.

65 Druck (HStAS C 9 Bü. 39).

66 Ramschwag an oö Räte, 12. 4. 1749 (TLA Innsbruck, Hofregistratur, H 246); WUNDER, Chausseestraßennetz (wie Anm. 12) S. 521.

67 Vgl. Bernhard THEIL, Verkehrswege im Ancien Regime. Straßenbau in Vorderösterreich im 18. Jahrhundert, in: ZWLG 62 (2003) S. 269–299.

68 WUNDER, Chausseestraßennetz (wie Anm. 12) S. 523 ff.

Die Reichskreise standen untereinander in einem *freundnachbarlichen Einverständnis*, d.h. sie teilten sich ihre Beschlüsse in „Kommunikationsschreiben“ mit, die zwischen Information und Aufforderung zur Übernahme alle Abstufungen gemeinsamen Handelns beinhalten konnten. So wurden auch 1737 die Beschlüsse des Schwäbischen Kreises den Kreisen Franken und Oberrhein – diese Dreiergruppe stand nach der Reichsexekutionsordnung von 1555 in engerem Kontakt – mitgeteilt<sup>69</sup>. 1749/1750 ergingen gleiche Schreiben an die Nachbarn. Die Kurpfalz beschränkte sich beispielsweise auf die Herstellung eines Anschlusses zwischen der sogenannten Frankfurter Straße vom württembergischen Knittlingen und dem Pfälzer Bretten<sup>70</sup>. Auf die Mitteilung Schwabens über seine Chausseebaubeschlüsse am 12. Mai 1750 wurde nur der Oberrheinische Kreis aktiv; dessen Direktor, der Fürstbischof von Worms, war in Personalunion Kurfürst von Trier und Fürstpropst des schwäbischen Ellwangen. Er legte die schwäbischen Beschlüsse dem in Frankfurt versammelten Oberrheinischen Kreistag am 4. Juni 1750 vor und veranlasste am 25. Juni einen Beschluss, *daß nach rühmlichen schwäbischen Vorgang eine Generalreparation und Herstellung dieses Löblichen Oberrheinischen Kreises gesamter Landes- und Heerstraßen als gemeinnützlich notwendig vorzunehmen* [sei]. Die Umsetzung (*quaestio quomodo*) dieser Grundsatzentscheidung wurde jedoch auf später verschoben. Auf dem nächsten Kreistag legte das Direktorium nicht nur die schwäbischen Beschlüsse von 1737 und 1750 einschließlich der „Information“ vor, sondern auch den Plan eines Straßennetzes im Oberrheinischen Kreise mit dem Mittelpunkt Frankfurt und sieben von dort ausgehenden Trassen<sup>71</sup>. Unter den Kreisstraßen des Oberrheins wurde auch die Oberrheintrasse von Frankfurt über Darmstadt, Offenburg und Freiburg nach Basel sowie die Straße von Frankfurt über Darmstadt, Bruchsal, Cannstatt, Ulm nach Lindau aufgenommen. Der Kreistag nahm diesen Plan am 24. März 1752 an. Der Kurrheinische Kreis entwickelte anscheinend keine entsprechenden Initiativen. Kurtrier als Landesherr legte jedoch seiner am 3. April 1753 erlassenen „Wegordnung“ die schwäbische „Information“ von 1737 und eine Breisgauer Verordnung – wohl die von Spengler 1738 – bei<sup>72</sup>.

Die Übernahme des französischen Chausseebausystems durch den Schwäbischen Kreis 1737 hatte bei einigen Nachbarkreisen Folgen, wenn sie dieses System entweder zur Grundlage für eigene Aktivitäten oder nur als Anregung

69 Schwaben an Franken/Oberrhein und die Eidgenossenschaft, 20. 7. 1737 (HStAS C 9 Bü. 476). Die Aufforderung zur Nachahmung (*ob dieselbe wegen der Straßenreparation als eine gemeinnützliche und dem Publico so hochersprießliche Sache mit uns gleiche principia führen* [wollen]) war im Konzept wieder gestrichen worden.

70 Kurfürst an Mannheimer Regierung, 29. 5. 1749; Weisung an die Pfälzer Oberämter, 9. 6. 1750 (GLA 77 Nr. 6346).

71 WUNDER, Kaiser (wie Anm. 64) S. 14 ff.

72 Ebd., S. 17.

übernahmen. Die Verbreitung der „Information“ machte anscheinend einzelstaatliche Ordnungen für den Chausseebau überflüssig. Hingegen edierten einzelne Staaten Ordnungen für den Unterhalt, d. h. die Reparatur bestehender Chausseen. Dies war einmal der Fall bei den beiden Durlacher Wegordnungen für die Unteren und die Oberen Lande vom 20. Februar 1747 und 23. April 1748 sowie die 1. württembergische Wegordnung vom 1. Juni 1752<sup>73</sup>, an der Johann Jakob Moser mitgearbeitet hatte.

Der Zweck des Straßenbaus war die Förderung des *Commerciums*. Staatsrechtlich ist diese Aufgabe als Aufgabe vom Kaiser und Reich seit den Reichspolizeiordnungen des 16. Jahrhunderts und den kaiserlichen Wahlkapitulationen anerkannt, d. h. für die Reichsstände und auch die Landstände verbindlich. Die Chausseebaupläne der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts zeigen, dass damit der Fernhandel gemeint ist. Alle Straßenneubauten zielten auf die großen Handelsstädte im Reich und die jenseits seiner Grenzen. Nur dieser Handel erbrachte hohe Zölle für hochwertige Waren. Die Oberrheintrasse von Basel nach Frankfurt verband Handelszentren, die für den Transport nach Italien und Holland standen. Erstmals 1737 und dann erneut 1749 wurden die Endpunkte der kreisschlussmäßigen Chausseen vom Ulmer Kreistag aufgezählt. Hier werden nicht nur Grenzstädte wie Basel, Schaffhausen, Augsburg und Straßburg genannt, sondern auch die weiteren Richtungen Schweiz, Graubünden und Tirol neben Nürnberg und Frankfurt<sup>74</sup>. 1752/1753 legte der Oberrheinische Kreis sein Straßennetz mit Frankfurt als Mittelpunkt und Strecken nach Köln – Amsterdam, Mergentheim – Donauwörth, Fulda – Leipzig, Kassel – Hamburg, Offenburg – Basel, Cannstatt – Ulm – Lindau und Würzburg – Nürnberg vor<sup>75</sup>. Dieses Netz verband Handelszentren, aber nicht Residenzen. Als Württemberg im frühen 17. Jahrhundert neue Vorschriften für die Wagenbreite machte, informierte es ebenfalls Handelszentren in- und außerhalb des Kreises, nämlich Straßburg, Frankfurt, Nürnberg, Ulm und Augsburg<sup>76</sup>. Noch 1779 legte der Zweibrücker Rat Christian Friedrich von Lüder seinem Handbuch über den Straßenbau in Deutschland ein Straßennetz mit Frankfurt als Mittelpunkt zugrunde, über das *Chausseen von der Schweiz, Frankreich und Italien gegen Norden und von Österreich, Böhmen und Polen gegen Holland zu den jeweiligen Haupthandlungsorten führen sollten*<sup>77</sup>. Der Förderung des Fernhandels diente auch, dass auf den neuen Chausseen anfangs keine Benutzungsgebühr

73 Gedr. REYSCHER (wie Anm. 56), XIV, S. 399–405; WUNDER, Chausseebau (wie Anm. 57) S. 535.

74 Vgl. WUNDER, Chausseestraßennetz (wie Anm. 12) S. 518 ff.

75 WUNDER, Kaiser (wie Anm. 64) S. 16. Vgl. das zurückhaltende Kurpfälzer Gutachten zu diesem Straßennetz, 20. 10. 1752 (GLA 77 Nr. 6346).

76 REYSCHER (wie Anm. 56), XII, S. 1018 (Verordnung v. 1. 6. 1631).

77 Vollständiger Innbegriff aller bei dem Straßenbau vorkommenden Fällen, Frankfurt 1779, S. 465, 469 f.

verlangt wurde, da dieses ja als Mehrkosten den Handel abgeschreckt hätte. Dies galt für die Oberrheintrasse, aber auch für die Chausseen des Schwäbischen Kreises, der 1750 und 1751 jede Erhebung von Weggeldern verboten hatte. Erst 1772 führten Württemberg und der Kreis ein mäßiges Weggeld ein, das 1797 verdoppelt wurde<sup>78</sup>. Hingegen hatte der Fränkische Kreis sofort 1765 bei Baubeginn ein Chausseegeld eingeführt, um die Unterhaltskosten zu reduzieren.

### *Die Liquidierung des Zollkrieges*

Nach der Niederlage im Siebenjährigen Krieg änderte Wien seine Reichspolitik und versuchte durch „moralische Eroberungen“ seine Stellung im Reich zu stärken. Dazu gehörte auch ein Wechsel in der Chausseepolitik. Ziel war nicht mehr, durch einen Zollkrieg die eigenen Einnahmen zu Lasten der Nachbarn wie am Oberrhein oder in Oberschwaben zu steigern. In einem Vortrag des Reichshofvizekanzlers Colloredo Mitte der 1760er Jahre lautete das folgendermaßen: [daß] *die commercia [...] im Reich auf einen solchen Fuß zusetzen, daß auswärtige Mächte davon den wenigsten, die Reichsstände hingegen allen nur möglichen, hauptsächlich aber die hiesige Monarchie den größten und meisten reellen Nutzen ziehe*. Deswegen seien Reichsstädte wie Hamburg und Frankfurt zu erhalten und wie Nürnberg, Lübeck, Bremen, Ulm und Augsburg *vor Verfall zu bewahren*<sup>79</sup>. In diesem Sinn sollte der Kaiser die Kommerzien und speziell die Chausseen nicht nur durch einzelne Trassen, sondern im ganzen Reich fördern. Entsprechend schlug die kurböhmische Wahlbotschaft bei den Frankfurter Verhandlungen über die Wahlkapitulation des Kaisers im März 1764 vor, dem römischen König *anzuempfehlen [...], daß er sich verwende, damit die Commercialstraßen im Römischen Reich allenthalben in guten Bau genommen und in solchem erhalten* [werden]<sup>80</sup>. Der Widerstand Preußens, das allenfalls einer Bitte an den Kaiser um Vorlage an den Reichstag zustimmen wollte, verhinderte die Aufnahme des Punktes in die Wahlkapitulation. Die Konferenz einigte sich jedoch auf ein Kollegialschreiben an den Kaiser mit der Bitte, sich bei seinem reichsväterlichen Eifer für die Wohlfahrt des Reiches auch um die Kommerzialstraßen zu kümmern. Das entsprechende Schreiben der Kurfürsten vom 19. März 1764 veranlasste den Kaiser am 4. August 1764 zu einem Rundschreiben an alle kreisausschreibenden Fürsten, sich gemeinsam mit Nachbarkreisen und Exemten um die Instandsetzung der Durchgangsstraßen zu kümmern.

78 WUNDER, Chausseestraßennetz (wie Anm. 12) S. 536 f.

79 *Ohnmaßgebliche Anmerkungen des Reichshofvizekanzlers zu denjenigen Deliberanda, welche Seine Kaiserliche Majestät ihm mitteilen zu lassen [...]* geruht haben, o. D. (HHStA Wien, RK Vorträge 7a).

80 WUNDER, Kaiser (wie Anm. 64) S. 17 f. Das Thema sollte an Stelle des Monopolienvorbotes zum Punkt *Commerciën* aufgenommen werden.

Die Reaktion der Kreise war unterschiedlich. Während Schwaben und Bayern das Schreiben an die Kreisstände weitergaben, führte es in Franken zum Beginn eines vom Kreis angeordneten Chausseebaus (1765–1769)<sup>81</sup>. Die größeren norddeutschen Reichsstände wie Hannover oder Sachsen – nicht aber Preußen – sahen sich vielleicht durch diese Aufforderung zum Beginn des Chausseebaus ermuntert<sup>82</sup>. Wichtiger als die einzelstaatlichen Institutionen aber war, dass der Kaiser durch sein jetzt ausgebautes Netz ständiger Vertreter in den Kreisen im Westen des Reiches den Chausseebau kontrollierte und vorantrieb. Trotzdem beförderte er weiterhin die rechtsrheinische Trasse am Oberrhein, die zum Nachteil des Auslandes begünstigt werden sollte. So wandte sich der Kaiser unter dem 1. Februar 1765 an die kreisausschreibenden Fürsten von Schwaben, Oberrhein und Kurrhein mit der alten Forderung, die Straße zwischen Basel und Frankfurt instand zusetzen und die Mauten zu reduzieren<sup>83</sup>. Graf Podstazky verhandelte entsprechend im Schwäbischen Kreis, Graf Neipperg am Oberrheinischen und Kurrheinischen Kreis, d. h. in Frankfurt und Mainz, und der Legationssekretär Nagel wurde zu den Kaufmannschaften nach Frankfurt und Basel geschickt. Misstrauen riefen hingegen die Verhandlungen des Straßburger Bürgermeisters Dietrich in Mainz wegen der Erleichterung der Flussschiffahrt von den Niederlanden bis Straßburg hervor. Dafür sollte der Landweg durch Lothringen unterbunden werden. Unter der Schiffahrt könnte aber auch der rechtsrheinische Landweg leiden.

Der Wiener Kommerzienrat und die Böhmisches-Österreichische Hofkanzlei waren beide aber schon 1764 zu dem Ergebnis gekommen, dass die Zölle der zahlreichen Territorialherren am Oberrhein, die mangelhafte Instandsetzung der Straßen, die Schnellfahrten mit Pferdekutschen zwischen Straßburg und Frankfurt *wenig Hoffnung* lasse, den *dermahlen größtenteils auf der Elsässer Seite gehenden Warenauszug zwischen Frankfurt, Basel, Schaffhausen und Zurzach auf die breisgauische Seite zu lenken*. Eine Verminderung der Zölle auf 10 fl. und die Einführung von Schnellfahrten in Freiburg sei unmöglich. *Die bisherige Erfahrung*, so der Kommerzienrat, *hat sattsam bestätigt, dass alle Straßenzüge*

81 WUNDER, Kaiser (wie Anm. 64) S. 26 f.

82 F. RIECKENBERG, Ingenieur-Offiziere als Leiter des Chausseebaus im Kurfürstentum und im Königreich Hannover, in: Straße und Autobahn 15 (1964) S. 319–324; Frauke GRÄNITZ, Die Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens im 17.–18. Jahrhundert, in: Die Welt der europäischen Straßen von der Antike bis zur frühen Neuzeit, hg. von Th. SZABO, Köln 2009, S. 305–320; B. SCHULZE, Das preußische General-Chausseebau-Department, in: Forschungen zur brandenburg-preußischen Geschichte 47 (1935) S. 154–162; Nicole K. LONGEN, Fronarbeit zur Finanzierung von Infrastruktur. Der Ausbau des Straßennetzes im Kurtrierer Raum 1716–1841, in: Die moderne Straße, hg. von Hans-Jürgen DIENEL, Frankfurt 2010, S. 23–48. Zur Kurpfalz: Alfons BOEGL, Die Straßen der Pfalz 1700–1792, Bonn-Bad Godesberg 1980.

83 Kaiserliche Reskripte v. 1. 2. 1765 (GLA 51 Nr. 551); Protokoll der Wiener Kommerzienkommission v. 31. 1., 6. 2., 24. 6. 1767; Anweisung an Graf Podstazky v. 21. 4. 1767 (HHStA Wien, RK Vorträge 7b).



*überhaupt sich dahin wenden, wo der Kauf- und Fuhrmann eine bessere Rechnung findet, mithin wo die Weg kürzer oder besser, die Maut geringer und die Zehrung wohlfeiler ist. Die angebogenen [...] Berichte geben weiter zu erkennen, daß jenseits des Rheins der Weg standhaft gebaut und durchaus gut unterhalten, anbei nur eine gemäßigte Maut und solche überdies bei einer einzigen Zollstätte abgenommen werde. Hierzu kommt noch die wohlfeile Zehrung und die Bequemlichkeit, daß die Frankfurter Güter, wenn sie auch nur bis Straßburg gelangen, von dannen gleich weiter nach Basel, Zurzach oder Schaffhausen befördert werden. All dieses gübt der jenseitigen Straße einen so beträchtlichen Vorzug, daß fast keine Hoffnung anscheint, die Fuhr- und Handelsleute durch überwiegende Vorteile von jener Seite ab- und auf deutschen Boden leiten zu können. Ein Erfolg, wie er laut Akten 1733 bis 1739 erreicht worden war, sei zwar zu wünschen, bei so vielen Territorialherren aber nicht mehr erreichbar. Von Zwangsmitteln gegenüber den Frankfurter Fuhrleuten riet die Hofstelle ab. Sie würde nur viel Gehässigkeit auf allen Seiten, meistens aber bei dem französischen Hof – dieses Argument taucht hier erstmals auf – nach sich ziehen<sup>84</sup>.*

Diese Stellungnahme von 1764 zeigt, dass der Zollkrieg am Oberrhein von 1717 bis 1764 für Österreich verloren gegangen war. Er hatte aber das Nebenergebnis, den Chausseebau im Reich zu beschleunigen, ab 1717 auf der Trasse Basel – Frankfurt, ab 1736 im Schwäbischen Kreis und anscheinend ab 1764 im ganzen Reich. Das sich seit der Jahrhundertmitte verdichtende Chausseenetz machte eine einzelne Trasse im Reich sowieso obsolet. Wenn der Techniktransfer anfangs auch von den badischen Markgrafen durch die Anwerbung von Fachleuten und schriftlichem Fachwissen ausging, so hat doch das stete Drängen des Kaisers und seiner oberösterreichischen und vorderösterreichischen Stellen zum Ausbau der Rheintrasse, ab 1731 zur Übernahme der Chausseebau-technik im Reich und zum frühzeitigen Chausseebau in Süddeutschland entscheidend beigetragen.

84 Protokoll der Böhm.-Öst. Hofkanzlei v. 31. 8./1. 9. 1764; Kommerzienrat: 11. 9. 1764 (HKA Wien, Rotes Commerz 366).