

Arbeitsgemeinschaft für geschichtliche Landeskunde am Oberrhein e.V.

(411.) Protokoll über die Arbeitssitzung am 17. Mai 2002

Anwesend: **Balharek**, Chr., Karlsruhe; **Bräuninger**, D., Karlsruhe; **Dr. Furtwängler**, M., Karlsruhe; **Hennl**, R., Karlsruhe; **Dr. John**, H., Marxzell; **Dr. Kaller**, G., Karlsruhe; **Prof. Dr. Krimm**, K., Karlsruhe; **Moebus**, St., Neckarsulm; **Dr. Rödel**, V., Karlsruhe; **Scheidle**, M., Mannheim; **Schillinger**, E., Karlsruhe; **Schuster**, M., Karlsruhe.

Vortrag von

Dr. Bernhard Theil, Stuttgart

über

Verkehrswege im Ancien Régime. Straßenbau in Vorderösterreich im 18. Jahrhundert

Der Vortrag liegt im Druck vor in: Zeitschrift für württembergische Landesgeschichte 62 (2003), S. 269-299.

DISKUSSION

Prof. Krimm: Die Spannbreite der Themen reichte von den grundsätzlichen Überlegungen zur Kommunikationsgeschichte, zur Technikgeschichte und der Entwicklung des Straßenbaues bis hin zu den politischen Problemen, mit denen sich Vorderösterreich konfrontiert sah bei dem Versuch, ein geschlossenes Territorium wenigstens im Rechtsbereich durchzusetzen, wie wir gehört haben mit manchmal recht geringem Erfolg.

Dr. Rödel: Ich greife das Wort vom geschlossenen Territorium auf. Das besaß Vorderösterreich ja in Wirklichkeit nicht. Es nahm zwar im heutigen Baden-Württemberg die größte Fläche ein, wenn man das zusammenrechnet – größer als Württemberg und Baden damals –, aber es war doch ein recht zersplittertes Territorialgebilde, und das bringt mich dazu, zu fragen, wie man das von Wien aus beurteilt hat. Herr Theil, Sie haben einmal erwähnt, Wien habe, enttäuschenderweise für die örtlichen Beamten, zugunsten von Fürstenberg so entschieden, und das sei im Hinblick auf die Verkehrspolitik nicht sachgerecht gewesen. Meine Frage: Gibt es eine unterschiedliche Bewertung? Sie haben die örtlichen Bemühungen der österreichischen Amtleute geschildert, die ja auch einiges zustande gebracht haben, aber man hat insgesamt den Eindruck, daß Vorderösterreich in seiner Bedeutung mehr und mehr zurückgestuft wurde. Das sieht man auch an Formalien wie der Aktenführung. Die Schwabenbücher bilden eine Serie, die sich erst differenziert und die dann wieder zusammenläuft. Im Grunde bemerkt man einen Bedeutungsverlust für die Verwaltung des Territoriums, und so könnte es ja auch sein, daß man von Wien aus die Verkehrsbelange nicht allzu hoch eingeschätzt hat. Denn Straßen, die für

Wien in einem großen Zusammenhang sehr wichtig waren, scheinen durch Vorderösterreich nicht gelaufen zu sein. Das gibt es die Richtung nach Brüssel, das geht nördlich vorbei, und auch diejenigen in die Schweiz, aber ob da der Handel so bedeutend war, daß er sich im eigentlichen Kernland Österreichs noch positiv ausgewirkt hat, kann man bezweifeln, so daß er nicht so sehr im Blick der Wiener Regierung gewesen sein könnte. Man hat von Wien aus die Lokalverwaltungen und ihre Belange oft im Stich gelassen, und es mögen ganz andere Gründe eine Rolle gespielt haben, wenn man verkehrspolitisch von der Zentrale aus gegen Vorderösterreich entschieden hat.

Prof. Krimm: Es wurde immer wieder das Wort Hauptstraße, Kommerzialstraße, Vicinalstraße verwendet, und einmal fiel das Wort Heerstraße. Was hat das eigentlich mit der Bedeutung dieses Straßennetzes unter militärischem Aspekt auf sich? Das schließt jetzt an die Frage von Herrn Rödel an. Man könnte sich ja als Laie vorstellen, daß Österreich, daß das Haus Habsburg nach den Erfahrungen der großen europäischen Kriege am Anfang des 18. Jahrhunderts ein großes Interesse gehabt haben muß, die Straßenverbindungen nach Westen auszubauen. Der Hauptkriegsschauplatz war sehr oft der Oberrhein, und das Problem der Straßenverbindung über den Schwarzwald hinweg war immer wieder ein Thema dieser Zeit. Auf der anderen Seite war in Ihrer Darstellung von der Bedeutung dieser ungeheuren Investitionen – wir haben ja die Preise gehört – für den militärische Aspekt eigentlich nicht die Rede. Nun verdankt man ja die erstaunlichsten Dinge den Militäringenieuren und den ihnen gestellten militärischen Aufgaben, die dann in den zivilen Bereich überführt wurden und so zum Beispiel in die allgemeine Verkehrsgeschichte eingegangen sind – die Vermessung gehört auch dazu. Kann man davon ausgehen, daß diese revolutionäre Entwicklung des späten 18. Jahrhunderts, wie vieles andere auch, ihre Triebkraft in militärischen Überlegungen hatte, oder sind das ganz andere, kommerzielle Überlegungen gewesen, wie das dem wohlgeordneten, absolutistisch-aufgeklärten Staat entsprochen hat, der zur Förderung des Handels hier bessere Bedingungen schafft?

Dr. Kaller: Die Frage ist, wie weit da auch eine Art Prestigedenken mitspielte. Mein Wissen bezieht sich auf eine etwas frühere Zeit. Die Kurpfalz hat lange Zeit darunter gelitten, daß man von Bretten nach Weingarten nicht immer kurpfälzisches Geleit haben konnte, weil Jöhlingen dazwischen lag, und erst nach langem Hin und Her ist es gelungen, eine Straße zu finden, auf der man nicht durch Jöhlingen mußte. Die ging da irgendwie durch den Wald, und da hat wohl Speyer einen Rückzieher gemacht und hat gesagt, dann solle eben der kurpfälzische Geleitritter die Leute auf der ganzen Straße begleiten.

Dr. Krimm: Daran schließe ich noch eine Frage an. Es geht nochmals um das Verhältnis von Groß und Klein in der Kurpfalz. Es fiel mir auf, daß Österreich offenbar mehrfach gesagt hat, keine größeren Probleme mit diesen vielen Konferenzen zu haben, dagegen aber mit den kleineren Ständen. Wie läßt sich das erklären? Sind das einmal die Belastungen, die auf die Kleinen zukommen, die sie im Verhältnis härter treffen als ein größeres Territorium, oder ist es – wovon auch die Rede war – das Gerangel um die Zolleinnahmen? Oder könnte dahinter auch die Angst der Kleinen vor den Hegemonialinteressen Österreichs stehen? Das hieße, daß es ganz typisch ist, daß ein quasi gleichberechtigter Partner wie Württemberg kräftemäßig in der Region diese Probleme nicht hat, während die Fürstenberger, die Hohenzollern in allem und jedem immerfort und seit dem späten Mittelalter mit dem Hegemonialanspruch Österreichs zu

tun haben, vor allem im Gerichtsbereich, so daß sie jetzt auch in m Wirtschaftsangelegenheiten und in unserem Zusammenhang auch im Straßenbau stets gewohnt sind, erst einmal Nein zu sagen, damit sie nicht erneut von Österreich dominiert werden.

Herr John: Meine Frage schließt sich ergänzend daran an. Kommt es überhaupt nicht vor, daß Österreich, um seine eigenen Interessen gegenüber Kleineren durchzusetzen, die man, wie etwa die Ritterschaft, für die große Politik braucht, auf die Idee kommt zu sagen, gut, wir geben euch Subventionen, so wie das heute üblich ist. Hat so etwas überhaupt nicht stattgefunden?

Dr. Theil: Ich freue mich, daß die Diskussion so lebhaft ist trotz des kleinen Kreises der Zuhörer oder vielleicht gerade deswegen. Also zunächst zum Verhältnis Wiens zu den Projekten in Vorderösterreich, nach denen Sie, Herr Rödel, gefragt haben. Ich habe auch den Eindruck, daß der Kaiser die Dinge etwas anders sieht als die vorderösterreichische Regierung. Das ist aber in allen Bereichen im späten 18. Jahrhundert festzustellen, daß der Kaiser übergeordnete Interessen stärker berücksichtigt, während die Oberämter und die vorderösterreichische Regierung im wesentlichen ihre lokalen Interessen im Auge haben, und da gibt es auch sonst zwischen dem römischen Kaiser und dem Kaiser als Landesherrn immer wieder Schwierigkeiten. Also es ist schon so. Ich habe das ja an verschiedenen Beispielen hervorgehoben, daß Wien bei einer harten Haltung eines Oberamts mitunter sagt, nein, jetzt wird es so gemacht, damit auch die kleineren Reichsstände zu ihrem Recht kommen. Das hängt damit zusammen, daß der Kaiser eben für alle da ist, und daß sich der Kaiser in Wien nicht so sehr für sein Territorium Vorderösterreich einsetzt. Das weiß man auch aus den sonstigen Quellen, daß Vorderösterreich, wie Sie zu Recht sagen, langsam abgeschrieben wird, und daß man statt dessen das Ganze im Blick hat. So erkläre ich mir das. Doch müßte man, um da zu einem ausgewogeneren Urteil zu kommen, die Dinge noch genauer untersuchen. Ich habe hier ja nur einige wenige Beispiele aus den vorderösterreichischen Akten angeführt. Das bringt mich zu der Frage von Herrn Krimm. Aufgrund der Auswahl der Quellen habe ich mich nicht mit den militärischen Aspekten beschäftigt. Selbstverständlich ist es so, daß der Bau von Straßen auch eine wichtige Motivation in militärischen Überlegungen hatte. Das war auch schon früher so. Nur ist eigenartigerweise in den vorderösterreichischen Quellen, die uns hier vorliegen und die ich ausgewertet habe, überhaupt nicht davon die Rede. Denn die Rolle guter Straßen für das Militär ist unbestritten zu allen Zeiten. Doch möglicherweise waren die Verwaltungsinstanzen für den militärischen Bereich gar nicht zuständig. Die Chaussierung und der Ausbau der Straßen scheint mir, nach dem, was ich aus den Quellen weiß, doch primär gefördert worden zu sein aus dem Blickwinkel der territorialen Verwaltungsreform, wonach man versuchte, eine landesweite Wirtschaft zu fördern. Doch dann kommt hinzu, militärischer Straßenbau es ist vor allem eine Aufgabe des schwäbischen Kreises, und man müßte, wenn man die Gesamtheit aller Aspekte der Straßenpolitik im 18. Jahrhundert ins Auge fasst, doch primär in die Kreisakten einsteigen. Jeder, der sich einmal mit Kreisakten beschäftigt hat weiß, daß das ein Jahrhundertunternehmen ist. Das sind große Aktenmassen, in denen sich Nachrichten darüber verstreut finden. Auf jeder Konferenz des schwäbischen Reichskreises sind solche Fragen vorgekommen, und da haben sicherlich militärische Überlegungen auch eine Rolle gespielt.

Herr Kaller, daß hier auch Fragen des Geleits eine Rolle spielen, das ist völlig richtig. Es gibt einen langwierigen Streit – den habe ich übergangen – zwischen Württemberg und Österreich um ein kleines Stück, wo Württemberg das Geleit hat. Ich habe das nicht mehr so genau im

Kopf, doch geht es darum, wie weit das Geleit jetzt geht und wo es aufhört. Da spielen solche Fragen des Prestiges natürlich eine ganz erhebliche Rolle. Das ist noch in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhundert so, wo diese Fragen eigentlich überholt sind, denn das ist ja im Grunde genommen eine mittelalterliche Vorstellung, die aber durchaus noch eine Rolle spielt.

Was nun das Verhältnis der Großen zu den Kleinen betrifft, da ist es schon so, daß Württemberg als kreisausschreibender Fürst des schwäbischen Kreises von vornherein im Vorteil war und so auch die ganze Organisation in die Hand genommen hat. Das läßt sich auch sonst in den Kreisakten, soweit ich die Verhältnisse kenne, immer wieder beobachten, daß die Kleinen sich ständig unterprivilegiert vorkommen und sich beklagen, die Großen, zu denen auch Baden gehört, machten das unter sich aus und sie hätten da gar nichts zu sagen, deswegen stellen wir uns da stur. So erkläre ich mir das. Aber auch hier müßte man dies im Rahmen der gesamten Kreispolitik betrachten. Die Arbeiten von Bernd Wunder, die ich zitiert habe – Herr Wunder hat sich vor allem mit der Straßenbaupolitik aus der Sicht des Kreises beschäftigt, und hat solche Dinge auch beachtet – könnten dies sicher bestätigen. Und, Herr John, dem entsprechen auch die Verhältnisse, nach denen Sie fragen. Die Oberämter waren sehr egoistisch. Sie haben nicht die Einstellung des Kaisers gehabt, sondern sie haben das aus der ganz normalen Sicht des Landesherrn gesehen. Dies war wohl auch der Grund, warum sie immer wieder von oben zurückgepiffen wurden. Daß da eine Art von Mitleid oder Solidarität mit den ritterschaftlichen Dörfern bestand, die das tatsächlich nicht bezahlen konnten, davon war man weit entfernt. Das entspricht auch nicht dem doch noch sehr altertümlichem Denken einer praeterritorialen Herrschaftsstruktur. Ob das ein Kleiner ist, der kein Geld hat oder ein Größerer, spielt dabei keine Rolle; letzten Endes sind sie alle gleichwertige Verhandlungspartner.

Prof. Krimm: Wir haben also mit dem Geld aufgehört, ein angemessener Schluß. Mein Dank hat noch eine ganz persönliche Note, denn der letzte Band von den vorderösterreichischen Inventarbänden, den ich zu redigieren hatte, war gerade der Nellenburger Band, und ich habe mich immer gewundert, warum die Titel über den Straßenbau darin einen so unendlich großen Platz einnehmen. Das war auch schwer zu gliedern, weil die Straßen immer so kreuz und quer laufen: Wie will man da ein logisches Gefälle in die vielen Titelaufnahmen bringen. Es sind Dutzende und sogar Hunderte von Titelaufnahmen von Akten, die sich innerhalb eines nicht allzu großen Bestandes nur mit dem Straßenbau beschäftigen. Das hat mich sehr gewundert, aber nach dem heutigen Vortrag habe ich verstanden, weshalb dies so ist. Ich bedanke mich dafür.