Die Kalkofer Steige – Eine Straße mit Kurven und Geschichte

Von Christian H. Freitag und Richard Haidlauf, Hohenfels

Die Strecke Pfullendorf–Stockach ist eine alte Verkehrsachse, die den nordwestlichen Bodenseeraum mit dem oberschwäbischen Hinterland verbindet. Wo immer möglich, folgt sie dem Landschaftsprofil: in der Regel entlang der eiszeitlichen Moränenzüge bis nach Stockach, dem »Tor zum Bodensee«. An dieser natürlichen Trassenvorgabe orientierte sich wohl auch der Verlauf einer Römerstraße, deren mutmaßlichen Spuren die Wegebauer späterer Jahrhunderte und auch die Postkursstrecke Ulm–Stockach folgten.[1]

Bei Schernegg-Kalkofen im Hohenfelser Land tritt die Straßenführung hart an einen Seitenausläufer des auf Stockach zulaufenden Aachtals heran. Dort – allerdings um abschreckend hinderliche 100 Höhenmeter tiefer – verläuft die Talstraße von Owingen nach Winterspüren und Stockach, eine vergleichsweise bequeme, im Wesentlichen ebene Strecke. Dass im Rasthaus Schernegg, der seit Jahrhunderten bekannten »Weintaverne und Herberge an der Landstraße«,[2] mancher Reisende und Fuhrmann mit dem Gedanken gespielt hat, hier die Abkürzung in Richtung Stockach bzw. Überlingen zu nehmen, darf man wohl als sicher annehmen – zumal angesichts der auf dem traditionellen Höhenweg noch anstehenden, gefürchteten Steigen bei Deutwang und Ursaul.

Gleichwohl gab es ja eine Verbindung von Schernegg-Kalkofen hinunter ins Tal, allerdings nur in Gestalt eines halsbrecherisch steilen, zum Teil durch einen Bach verlaufenden »Mühlwegs«. Dieser Vicinalweg musste von den Hohenfelser Bauern – ob sie wollten oder nicht – benutzt werden, um die im Tal gelegene herrschaftliche Bannmühle, die Neumühle, zu erreichen. Von einem auch für den Normalverkehr tauglichen Anschluss an die in greifbarer Nähe liegende Talstraße werden also viele geträumt haben, doch blieb dies lange Illusion im Hinblick auf die topographischen und die technischen Schwierigkeiten – ganz zu schweigen von den Kosten eines solchen Großprojekts.

Anfang des 19. Jahrhunderts, in der Zeit nach den Befreiungskriegen, kam es – wenn auch nur allmählich und mit Rückschlägen – zu einem wirtschaftlichen Aufschwung und einem wachsenden Handelsaustausch im deutschen Südwesten. Na-

1 Zingeler, Karl Theodor, und Laur, Wilhelm Friedrich: Die Bau- und Kunstdenkmäler in den Hohenzollern'schen Landen. Stuttgart 1896, S. 227

2 Ebenda, S. 226–227

mentlich der Getreide-, Holz- und Fruchthandel zwischen dem Bodenseeraum und seinem Hinterland prosperierte, gefördert unter anderem durch den Beitritt von Hohenzollern und von Baden zum Deutschen Zollverein und durch den Ausbau des Bodenseehafens bei Sernatingen, der 1826 als »Ludwigshafen« dem Verkehr übergeben wurde. Im Zuge der steigenden Verkehrsnachfrage zog der Hafen bedeutenden Groß- und Speditionshandel an sich.

Auch in Hohenzollern führte diese Entwicklung zu einer deutlichen Zunahme des Verkehrsaufkommens, namentlich auf der hier besprochenen Strecke Krauchenwies–Pfullendorf–Schernegg–Stockach. Die hohenzollerische Regierung in Sigmaringen bemühte sich deshalb, das nach den Kriegsjahren der napoleonischen Zeit weiter heruntergekommene Straßenbauwesen neu zu ordnen. Ein Dekret aus dem Jahre 1821 bestimmte, dass die »Herstellung und Erhaltung der Landstraßen [...] nicht mehr den [oft überforderten – die Verf..] Ämtern und Gemeinden überlassen, sondern von nun an als Landessachen auf Rechnung der Hauptkasse unter Aufsicht und Leitung der Ober-Straßen-Inspektion besorgt« werden solle. Gleichzeitig machte man allerdings auch deutlich, dass Teile der Straßenbauleistungen nach wie vor durch Hand- und Fuhrfronen der Anlieger zu erbringen seien – gleichwohl »mit Rücksicht auf die Feldgeschäfte« der betreffenden Bauern, wie es recht vage hieß.[3]

Eines der ersten großen Straßenbauprojekte dieser Zeit war eine völlig neu trassierte Serpentinenstraße, die vom hohenzollerischen Schernegg-Kalkofen hinunter ins badische Mahlspüren im Tal führte, um so, wie es 1827 in einem Memorandum der Sigmaringer Straßenbehörde hieß, »dem Frachtfuhrwesen im Lande Erleichterung [zu] verschaffen«.[4]

Es wäre allerdings falsch anzunehmen, dass in diesen Jahren allgemein nach besseren Straßenverhältnissen gerufen wurde. Wie der Verkehrshistoriker Anton Heimes in seiner Studie über das 19. Jahrhundert feststellt, wurden »gelegentlich [...] schlechte Wege auch als Vorteil für die ansässige Bevölkerung angesehen, weil die Wagen sehr langsam vorankamen und damit den Gastwirten und einschlägigen Handwerkern größere Verdienstmöglichkeiten entstanden. Das örtliche Interesse an einer durchgreifenden Verbesserung der Verkehrswege war deshalb begrenzt – nicht zuletzt auch weil die Bevölkerung zur kostenlosen Straßenarbeit im Rahmen der Hand- und Spanndienste herangezogen wurde.« [5]

Zudem gab es auch solche Landesherren, »denen wenig daran (lag), ihre Strassen zu bessern, denn dadurch hätten sie nur erreicht, dass die fremde Ware aus ihrem Gebiet schnell wieder verschwand. Auch hielt man Strassen für gefährlich, weil sie den Durchzug fremder Truppen begünstigten.«[6]

3 Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Fürstentum Hohenzollern-Sigmaringen von den Jahren 1821 bis 1826. Sigmaringen 1827, S. 12–13

4 Dieses und alle anderen Zitate sind – soweit nicht anders angegeben – folgendem Aktenbestand entnommen: Staatsarchiv Sigmaringen (SAS), Ho 86, T 1, Nr. 436 und 508

5 Heimes, Anton: Vom Saumpferd zur Transportindustrie. Weg und Bedeutung des Straßengüterverkehrs in der Geschichte. Bonn 1978, S. 24

6 Rauers nach Heimes, a. a. O. 1978, S. 24

Vor dem Bau der Kalkhofer Steige war die alte Landstraße Pfullendorf–Schernegg–Deutwang–Stockach sehr bedeutend. (»Charte von Schwaben«, 1803, Blatt 40)

Die im Folgenden geschilderten Vorgänge um den Bau der neuen Schernegger Serpentine – oder der Kalkofer Steige, wie sie heute auch genannt wird – stehen in eben diesem Spannungsfeld widerstreitender Interessen. Straßenbau – ein damals wie heute kontroverser, hochpolitischer Vorgang!

Die Planung

Jahrhundertelang hatte das Obervogteiamt Hohenfels mit den Orten Kalkofen, Liggersdorf, Deutwang, Mindersdorf, Selgetsweiler und Oberndorf zum Deutschen Orden gehört. 1806 kam es im Rahmen der napoleonischen Neuordnung im deutschen Südwesten zum Fürstentum Hohenzollern-Sigmaringen. 1823 verlor Hohenfels seinen Status als eigenständige Verwaltungseinheit und wurde dem Oberamt Wald unterstellt. Nicht unbedingt zu seinem Nachteil, denn im Dezember 1826 legte der dortige Oberamtmann von Sallwürk ein Memorandum vor, in dem er die »Hochfürstliche Hochpreisliche Regierung« unter Bezug auf zunehmende Klagen aus der Bevölkerung auf die »unzulänglichen Wegeverhältnisse« im Hohenfelsischen aufmerksam machte:

»Der Fahrweg von Kalkofen nach Mahlspüren befindet sich in einem Zustande, welcher jeden Verkehr dieser Orte mit Fuhrwerk unmöglich macht. Es ist die Straße, auf welcher die Mahlkunden von Liggersdorf und Kalkofen ihre Fruchten in die Neumühle, wohin sie gebannt sind, bringen und das Mehl zurückführen sollten. Der

bisherige Lauf des Weges ist schon von der Art, dass ihn die für die Vicinalwege bestehenden Vorschriften verwerfen, da er nirgends fahrbar hergestellt werden kann. Er zieht nämlich größtenteils in dem Bette eines Baches fort, welchen heftige Regengüsse öfters nötigen, seine Ufer zu übertreten, und die Winterkälte zwingt, Eislagen übereinander anzusetzen, die für das Fuhrwerk und das Vieh äußerst beschwerlich und gefährlich werden.«

Durch eine neue Straßenführung ergäben sich – so das »Hochfürstlich Hochlöbliche Oberamt Wald« – auch überörtliche Vorteile: »Man will es hier nicht unberührt lassen, dass der eine halbe Stunde lange [Wegstrecken wurden damals gerne in Reisezeiten ausgedrückt – die Verf.], zu zwei Drittheilen auf Sigmaringenschem und zu einem auf Badenschem Boden hinziehende Weg sich bei Mahlspüren in die neugebaute Landstraße nach Salem mündet und auf dieser Stockach mit Vermeidung der Hügel zwischen Schernegg und Deutwang, so wie der bedeutenden Steige bei Deutwang selbst, eben und bälder erreicht werden könnte. Die Frage, ob es nicht ratlicher sei, eine neue Landstraße eine kleine halbe Stunde lang zu bauen, um die Kosten einer bereits bestehenden durch 1 ½ Stunden für immerwährende Zeiten zu ersetzen, verdient wenigstens einer näheren Prüfung und Untersuchung durch Sachverständige, in einem Zeitpunkte, wo der Ludwigshafen zu einem besonders besuchten Handels- und Stapelplatze erhoben werden zu wollen scheint.«

Zudem »entständen für die Herrschaft [Hohenfels] besondere Vorteile durch die bequeme Verbindung nach Stockach und Überlingen, auch günstig für die Frucht- und Holzverkäufer«. Durch den Bau der neuen Straße entfiele schließlich auch der recht aufwändige Unterhalt einer Reihe von kleineren Vicinalstraßen und Nebenwegen.

Die Argumente waren offenbar überzeugend. Bereits wenige Tage später erging seitens der Regierung der Auftrag an die Ober-Straßen-Inspektion und an das für Hohenfels zuständige Amt in Wald, detaillierte technische und finanzielle Pläne für diese neue Straßenverbindung nach Baden auszuarbeiten. Zudem sei umgehend Kontakt mit der zuständigen badischen Behörde, dem Bezirksamt Überlingen, aufzunehmen, wo man sich umgehend kooperativ und sehr interessiert an dieser grenzüberschreitenden Verkehrsverbindung zeigte.

Schon im März 1827 standen die planerischen Eckpunkte dieses – wie sich zeigen sollte – Großprojekts fest: nicht Bau eines »bloßen Vicinalweges«, sondern Ausführung »in der Eigenschaft als Landstraße«. Die Strecke sollte in einer Breite von 25 Fuß (ca. 7,5 m) mit Drainagegräben und Wasserdurchlässen (Dolen), einem maximalen Gefälle von 5 bis ausnahmsweise 7 Prozent und einer Kiesschüttung von10 – 12 Zoll (ca. 25 cm) ausgeführt werden. Mit Blick auf ein wohl wachsendes Verkehrsaufkommen in diesem Raum wollte man offenbar nicht kleckern, sondern klotzen.

Die Finanzierung

Bereits im September 1827 lag der von einem Geometer ausgearbeitete Plan für eine Serpentinenstraße mit elf Windungen vor. Vom Grundsatz her war zunächst die hohenzollerische Staatskasse baukosten- und unterhaltspflichtig, wobei allerdings, wie es gleich einschränkend hieß, die Hohenfelser Gemeinden auch »ins Mitleid zu zie-

hen«, also an Bau und Finanzierung zu beteiligen seien. Die Gesamtkosten einschließlich der Entschädigung für die benötigten Flächen schätzte man auf 4500 fl.

Es konnte nicht überraschen, dass die nächsten Anlieger, die Gemeinden Kalkofen-Schernegg und Liggersdorf, sich zugunsten der neuen Trasse aussprachen, dagegen die durch die neue Straßenführung ins Abseits geratenden Gemeinden Deutwang, Mindersdorf und Oberndorf vehement opponierten. Dem Finanzierungsplan zufolge sollten die »Hochfürstlich Sigmaringische Hauptlandeskasse« 2000 fl und die von den Hohenfelser Gemeinden unterhaltene Landschaftskasse 1500 fl aufbringen. Die Gemeinde Kalkofen als Hauptnutznießerin sicherte zudem 500 fl als »freiwilliges Präzipium« zu. Die Geländearbeiten, Kieszufuhren, Drainagen etc. sollten teils durch nicht zu berechnende Fronpflichten der Gemeindemitglieder, teils durch »Arbeiten im Lohn«, also durch Hand- und Spanndienste im Akkord bewerkstelligt werden. Ein zunächst geplanter Weganschluss hinauf zu dem in fürstlichem Privatbesitz befindlichen Schloss Hohenfels wurde aus der Planung herausgenommen, da die erhoffte finanzielle Beteiligung des Fürsten ausblieb.

Baubeginn und Baustopp

Trotz aller Proteste wurden schließlich auch die opponierenden Gemeinden »durch Entscheid [aus Sigmaringen] verurteilt«, sich an den Bauarbeiten zu beteiligen. Nach Aussteckung und Vermessung der Trasse wurden im Herbst 1829 die von den einzelnen Gemeinden zu übernehmenden Streckenabschnitte per Losverfahren verteilt – die Bauarbeiten, fürs erste unter Aufsicht des Straßenmeisters Ströble, begannen.

Zunächst waren umfangreiche Niveauausgleichungen und Planierungsarbeiten vorzunehmen, wobei sich bald in dem feuchten, zu Hangrutschungen neigenden Gelände die Drainage und der Einbau von sieben Dolen als vorrangig erwies. Namentlich der Übergang über den oft Hochwasser führenden Feigenbach (auch heute in der Bevölkerung noch die »Große Dole« genannt) machte weit über den geplanten Rahmen hinaus Schwierigkeiten und trieb Arbeitsaufwand und Baukosten schnell in die Höhe. Zudem wurden die Arbeiten immer wieder durch widrige Witterung, die Winterzeit und die saisonal anstehende Feldarbeit unterbrochen.

Im März 1831 verweigerten schließlich die bekanntlich ja nur widerwillig mitarbeitenden Gemeinden Deutwang, Mindersdorf und Oberndorf offen weitere Arbeitsleistungen. Sie machten geltend, dass »sie schon mehr geleistet, als ihnen vertragsweise oblegen« habe. Im Juni 1831 berichtete der inzwischen mit der örtlichen Bauleitung beauftragte Stabhalter Menner aus Kalkofen nach Sigmaringen, dass die »drei streitigen Gemeinden zur Frohnleistung oder nur zu erscheinen« nicht mehr zu bewegen seien, und dass »die drei besseren Gemeinden Kalkofen, Liggersdorf und Selgetsweiler [...] an der Hartnäckigkeit ersterer drei Gemeinden wankelmütig« zu werden drohten, ja »solang nichts mehr anrühren [wollen], bis selbe von ihrem bösen Willen abstehen, und sich dem obrigheitlichen Befehl unterziehen« würden.

Spätestens im Herbst 1831 wurde wohl endgültig deutlich, dass die ursprünglich vorgesehenen Baukosten weit überschritten würden. Die Bauarbeiten kamen ins Stocken, schließlich des einsetzenden Winterwetters wegen ganz zum Stillstand.

Die drei nun offen aufsässigen Gemeinden suchten sich in Person des Sigmaringer Advokaten Würth Rechtsbeistand, um so ihre Interessen gegen den zunehmenden Druck seitens der Hochfürstlichen Regierung vertreten zu lassen. Würth wies in einer Eingabe vom 20. Januar 1832 darauf hin, dass die durch ihn vertretenen Gemeinden der Straße »immer entgegen getreten« und »der so betitelten Übereinkunft [die Fronleistung betreffend] niemals beigetreten« seien. Im übrigen hätten diese Gemeinden »schon mehr als den zugesicherten Beitrag an Frohnen geleistet, obgleich die Straße kaum zu einem Drittel vollendet« sei, »woraus sich die Folgerung ergibt, dass der noch bevorstehende Aufwand die Kräfte der Contribuzenten jedenfalls übersteigende Summe von 10 000 Gulden belaufen wird, während die Straßenbauinspektion«, so des Rechtsanwalts gekonnter Seitenhieb, »den Betrag sämtlicher Kosten auf 4500 Gulden zu berechnen beliebte«. Peinlich für die obere Landesbehörde, aber wahr!

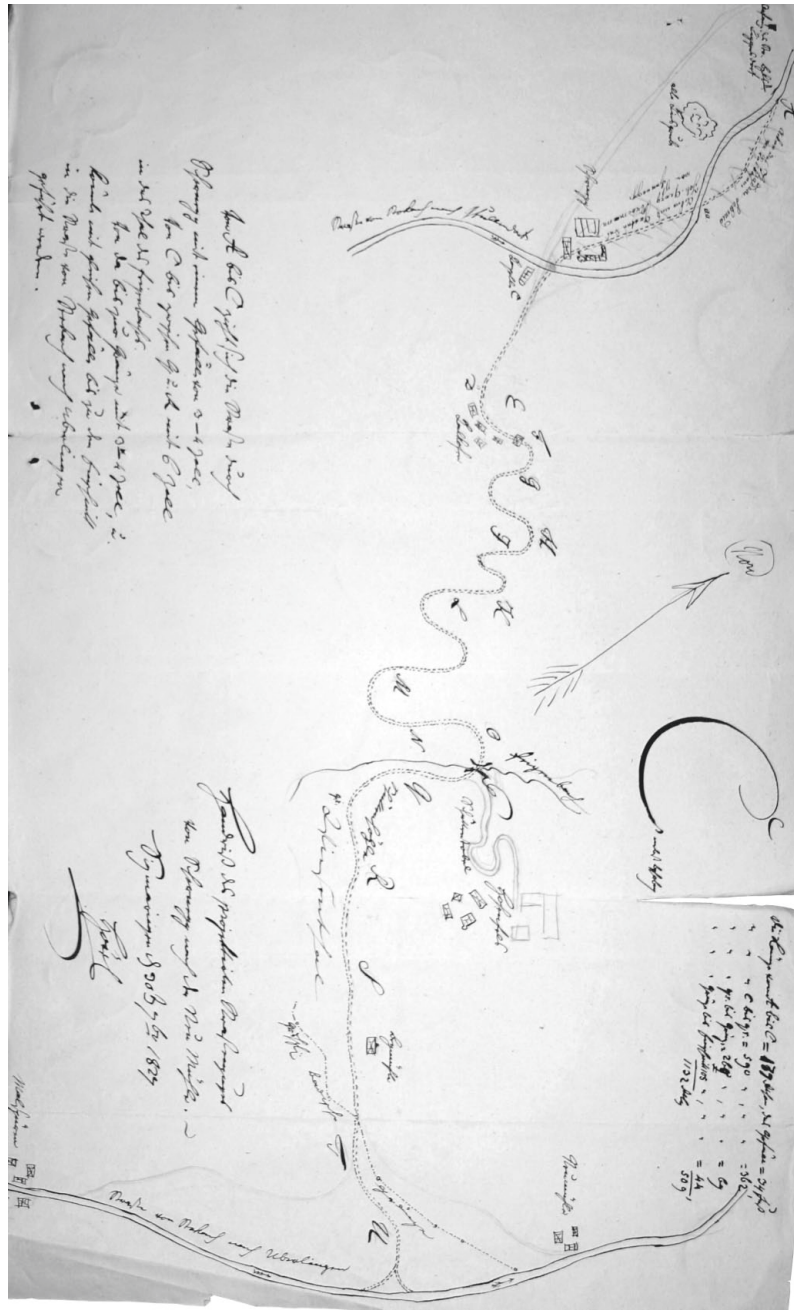
Wie zu erwarten, gab es in der Folge zunächst einmal viel juristisches Hin und Her und Schuldzuweisungen zwischen den Ämtern. Der Frühling, der Sommer und der Herbst gingen ins Land – die Baustelle an der Steige lag still. Im Dezember 1832 hatte man in Sigmaringen schließlich wieder Tritt gefasst und verfügte per Erlass, dass die Straßenarbeiten wieder aufzunehmen seien, notfalls unter dem Zwang einer »Militär-Exekution«. Um keinen Zweifel an der Ernsthaftigkeit dieser Androhung aufkommen zu lassen, wurde unverzüglich die Aufstellung einer 20-köpfigen »Exekutionsmannschaft« vorbereitet, die »mit Munition [zu] versehen« und so zusammenzustellen sei, dass »keine aus dem Oberamt Wald gebürtigen Soldaten dafür verwendet« würden. Den renitenten Gemeinden setzte man eine Frist von drei Tagen zur »Rückkehr zum Gehorsam«.

Starke Worte, starker Tobak in der Vorweihnachtszeit. Ob die fürstliche Regierung dann über die Festtage doch Angst vor der eigenen Courage bekam? Dies vielleicht nicht zuletzt vor dem Hintergrund eines beginnenden revolutionär-politischen Wetterleuchtens? In den 1830er Jahren wurden nämlich, wie Eberhard Gönner in seiner Studie über die 1848er Revolution in Hohenzollern schreibt, »alle Schichten der Bevölkerung [...] von einer inneren Unruhe erfasst«. Und: »Die Ahnung eines kommenden Unheils lag in der Luft. Meldungen über Katastrophen und Revolutionen stärkten den Glauben an eine bevorstehende, zwangsläufige Änderung der Dinge.«[7]

Wie auch immer – zum neuen Jahr tönte es aus Sigmaringen deutlich gemäßigter. Im »Geheimen Conferenz-Protokoll« vom 8. Januar 1833 hieß es nun, es solle zunächst einmal eine »Abschätzung der bisherigen Frohnarbeiten« vorgenommen und »in Güte« versucht werden, »auf die Weiterarbeit [...] bei geeigneter Witterung [...] zu drängen«. Damit »werde der Sache besser gedient sein«. Sigmaringen ging auf Deeskalationskurs.

Wenige Tage später kam es vor Ort im Haus Schernegg zu einem Treffen der Kontrahenten. Aus Sigmaringen waren Steuerkommissär Horn, als Vertreter des Oberamts Wald, und Zinsmeister Wachter angereist. Geladen waren die »Vorsteher und

7 Gönner, Eberhard: Die Revolution von 1848/49 in den hohenzollerischen Fürstentümern und deren Anschluss an Preußen. Hechingen 1952, S. 32–33



»Handriß des projektierten Straßenweges von Schernegg nach der Neu Mühle« vom 30. September 1827 (Staatsarchiv Sigmaringen, Ho 86, T 1, Nr. 508)

Ausschüsse der Gemeinden des Bezirks Hohenfels«, denen allerdings gleich eingangs eröffnet wurde, dass seitens der Sigmaringer Regierung »auf der Frohnleistung unnachsichtig bestanden werde und nur die bisher für den Straßenbau ungeeignete Witterung den Vollzug der [...] Höchsten Entschließung verzögert habe«. Erwartungsgemäß zeigte sich Kalkofen »unbedingt« bereit, die Arbeiten wieder aufzunehmen, Liggersdorf und Selgetsweiler spielten auf Zeit, meldeten Beratungsbedarf »mit der Bürgerschaft« an, um dann zu erklären, wieder mitarbeiten zu wollen, wenn auch die anderen Gemeinden die Arbeit wieder aufnähmen. Mindersdorf, Deutwang und Oberndorf beharrten indes auf ihrem ablehnenden Standpunkt und verlangten »eine unparteiische Einschätzung« der bereits geleisteten und noch zu leistenden Arbeiten.

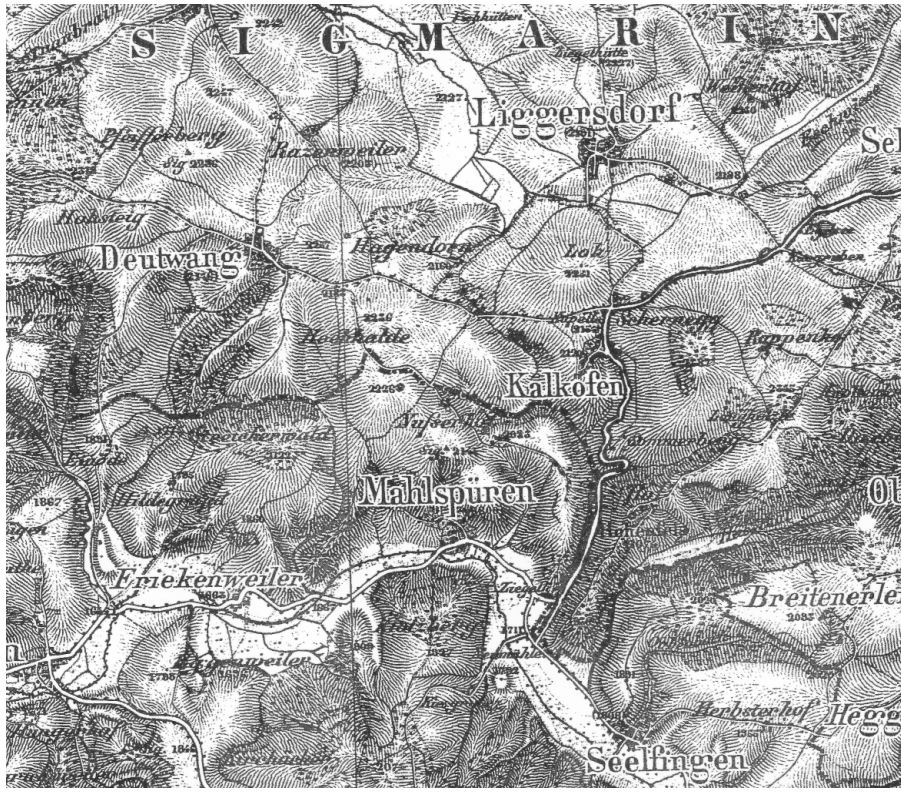
Auch Advokat Würth legte nach. In einem Plädoyer vom 4. Februar 1833 verurteilte er den »rechtsverhöhnenden Beschluss« der angedrohten Militäraktion gegen seine Mandanten. Im übrigen sei die »projektierte Straße [...] mehr das Werk einer besonderen Liebhaberei, als das Gebot der Notwendigkeit«, ja man könne eigentlich in dieser Straße »nur einen Bequemlichkeitsweg erkennen, der wenigstens« – so Würths neue Hochrechnung – 15 000 fl kosten werde.

Die Fertigstellung

Wahrscheinlich beeindruckt von den harten Fronten und überdies wohl auch politisch nicht willens zu rigorosem Durchgreifen, entschloss man sich in Sigmaringen dazu, ab April 1833 die noch ausstehenden Leistungen, namentlich die An- und Abfuhr von Baumaterial sowie die Handwerksarbeiten »zu verakkordieren«, also zu bezahlen und öffentlich zu vergeben, um so die Arbeiten an der Straße wieder in Gang zu bringen.

Zu diesem Zweck wurden Kreditmittel bei der Landeskasse aufgenommen. Die Fleißigsten am Bau waren – aus den bekannten Gründen – wieder die Kalkofer. Ende Mai 1833 stellte das Oberamt Wald fest, »dass der größere Teil der Bürger von Kalkofen die zugeteilten Wegstrecken in zwei Tagen vollendeten und jene, welche die größten und schwierigsten Stellen enthielten, damit in 4 Tagen ohne besondere Anstrengung, und ohne fremde Hilfe, fertig wurden«. Hieraus ergebe sich »augenfällig, wie absurd und gänzlich aus der Luft gegriffen die Behauptung der die Frohn verweigernden Orte: Mindersdorf, Deutwang und Oberndorf, deren Beispiel auch Liggersdorf und Selgetsweiler nach sich zog, gewesen sei«, nämlich die Behauptung, »dass dieser Straßenbau ihre Kräfte übersteige, und als eine Zumutung betrachtet werden müsse«. Der Bericht zusammenfassend: »Es ist wirklich schade für das viele Geld, welches dem Eigensinn und der Starrköpfigkeit dieser Leute statt Frohnen geopfert werden muss.«

Von April bis Ende November 1833 wurden weitere 5206 fl verbaut. Der Kalkofer Stabhalter Menner, den man mit der Bauleitung und Rechnungsführung vor Ort betraut hatte, bekam bald den jetzt oft unterschwelligen Unmut auf der Baustelle zu spüren. In mehreren Schreiben an die fürstliche Regierung beklagte sich Menner über stockende oder gänzlich ausbleibende Zahlungen aus Sigmaringen: »Ich habe nicht nur für alle meine unzähligen Gänge und Schreiberei in dieser Angelegenheit



Die Kalkofer Steige von Kalkofen-Schernegg hinunter zur Neumühle an der Straße Seelfingen–Mahlspüren-Stockach auf der »Topographischen Karte über das Großherzogtum Baden« von 1848

bis jetzt noch keinen Heller als Gebühr angesetzt, sondern überdies für Maurer, Ziegler, Steinbrecher, Tagelöhner pp ohne hierfür einen Kreuzer Zinsen zu verlangen, ausgelegt.« Darüber hinaus »wurden mir statt des wohlverdienten Dankes von den Untertanen der Herrschaft Hohenfels nur Flüche und Schmähworte zuteil«. Kurz: der Kalkofer Diener bekam die Prügel, die eigentlich den Sigmaringer Herren galten.

Im Frühjahr 1836 schließlich, nach über sieben Jahren Bau und Streit, war die Straße endlich nutzbar. Die Gesamtkosten summierten sich schließlich auf 16376 fl, also das Dreieinhalbfache der ursprünglich veranschlagten Mittel – eine selbst nach heutigen Maßstäben stattliche Kostenüberschreitung, die von der Landeskasse zu tragen war.

Das Nachspiel

Angesichts dieser Umstände wurde von der fürstlichen Regierung eine Untersuchung eingeleitet, um gegebenenfalls die Straßen-Ober-Inspektion »zur Verantwortung zu

ziehen«. Ein Jahr später lag der Prüfungsbericht vor. In der Tat habe man sich seitens der Straßen-Inspektion zum einen bei den Kosten der Fronarbeit verschätzt: Sie sei »nicht in der Lage [gewesen] zu beurteilen, ob diese Preise den örtlichen Verhältnissen entsprechend seien oder nicht«. Zum anderen seien durch die ursprünglich ja nicht vorgesehene »Akkordarbeit« bedeutend höhere Kosten angefallen. Auch die Aufwendungen für die Entschädigungszahlungen beim Grundstückserwerb hätten sich als fast dreimal so hoch wie veranschlagt erwiesen. Zur Rechtfertigung verwies man abschließend – durchaus beliebt bei Behörden – auf mangelnde Personalausstattung: »In einem größeren Amte [...] würde ein solcher Fall nicht möglich sein.«

Die Untersuchung, wer nun schlussendlich für das finanzielle Debakel verantwortlich sei, zog sich noch über Jahre hin. Im Oktober 1839 kam das innerbehördliche Verfahren endlich zu einem – auch heutige Leser kaum überraschenden – Abschlussurteil: »Obwohl die Fürstl. Ober-Straßen-Inspektion nicht vollkommen gerechtfertigt erscheine, so sei doch bei der damaligen Lage der Dinge von einer Strafverfügung Umgang zu nehmen.« Die Kosten übernahm die Staatskasse.

Nachhaltiger trafen die finanziellen Nachwehen des Straßenbaus den Kalkofer Stabhalter. Sicherlich war Jakob Menner das eine oder andere Mal von der Behörde ob seines Engagements gelobt worden. Man bescheinigte ihm, dass er »sich wesentliche Verdienste um die Ausführung dieses Bauwesens durch sein Beispiel, durch unermüdliche und uneigennützige Tätigkeit erworben« habe, und dass er durchaus »als ein sehr rechtschaffender zuverlässiger Mann« gelten könne. In der Tat hatte Menner während des Baus auch eigene Mittel für Rechnungen und Löhne verauslagt, die ihm allerdings entweder überhaupt nicht oder nur nach langwierigem Gezerre mit den Sigmaringer Behörden rückerstattet wurden. Resignierend bemerkte er in einem seiner vielen Bittgesuche um Rückzahlung: »Ich würde in Zukunft kein solches Geschäft mehr annehmen, auch wenn man mir 1000 Gulden gebe.«

Anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Kalkofer Steige charakterisierte der Liggersdorfer Pfarrer Reiber den Stabhalter Menner wie folgt: »Er war vermögend und ein freigebiger Mann. Den Arbeitern am Straßenbau hat er oft einen Trunk gespendet. Aber da er selbst den Trunk liebte, ist er arm gestorben.« [8] Nun, ganz so simpel war's wohl nicht, Herr Pfarrer!

Seit nunmehr 170 Jahren, eingewachsen in die Hohenfelser Landschaft, dient die Kalkofer Steige dem Nah- und Fernverkehr im Bodenseehinterland. Während dieser Zeit ist sie mit hohem Aufwand unterhalten, erweitert und modernisiert worden. Vor allem zwischen 1988 und 1995 ist die heute als L 194 geführte Straße durch umfangreiche Ausbauten – wie die Erweiterung von Kurven, Hangsicherungen, den Einbau von Leitplanken, das Anlegen eines Radwegs und anderes mehr – in den Stand gesetzt worden, auch das Verkehrsaufkommen unserer Tage zu bewältigen. In diesem Sinne: Alles Gute für die kommenden Jahrhunderte, alte Mennersteige!

8 Reiber, August: 100 Jahre Kalkofener Staig. In: Heimatklänge 1, 1935