

## Alte Wege – Chausseen um 1800 im Hegau

Von Roland Kessinger, Weinheim / Bergstraße

Jedes historische Ereignis – und sei es auch noch so spektakulär, wie etwa eine Revolution – läuft immer vor dem Hintergrund von Strukturen ab, die sich im Lauf der Zeit nicht oder nur unwesentlich ändern. Zu diesen strukturellen Grundlagen gehören das Klima, die Topographie oder die Infrastruktur einer Region. Naturgemäß lassen sich spektakuläre Ereignisse spannender erzählen als Strukturen. Geschichte war daher lange Zeit vor allem »Ereignisgeschichte«. In neuerer Zeit gerieten aber die strukturellen Grundlagen und ihr langsamer Wandel als »Strukturgeschichte« immer mehr in den Fokus der Historiker.<sup>1</sup> Waren erst einmal Strukturen erkannt, erschienen nun historische Ereignisse weitaus weniger zufällig.<sup>2</sup> Die extreme Ansicht dieser Denkrichtung geht soweit, überhaupt alles Zufällige aus der Historie zu verbannen und Geschichte als »Naturwissenschaft« zu sehen.<sup>3</sup>

Dem Charakter historischer Prozesse entspricht es aber wohl am ehesten, Geschichte als – teilweise auch zufällige – Veränderung auf der Basis sich nur langsam wandelnder Strukturen aufzufassen. So erkennt die aktuelle Geschichtsforschung an, dass es notwendig ist, Ereignis- und Strukturgeschichte zusammenzuführen.<sup>4</sup>

Wenden wir uns nach diesen grundsätzlichen Überlegungen nun der Region des Hegau zu. Die Geschichte des Hegau ist auch geprägt von spektakulären Ereignissen wie den Schlachten von Stockach 1799 und Engen 1800 oder den Belagerungen des Hohentwiel im 30-jährigen Krieg. Daneben bestimmte aber auch die besondere Topographie die Entwicklung des Hegau, der als klassisches Durchgangsland gilt.<sup>5</sup>

- 1 Regele, Oskar: Zur Militärgeschichte Vorderösterreichs. In: Metz, Friedrich (Hg.): Vorderösterreich. Eine geschichtliche Landeskunde. Freiburg (Breisgau) 1977<sup>3</sup>, S. 123–137, hier S. 123: »Die geographischen Gegebenheiten eines Landes sind stets von weitreichendem Einfluss auf den Gang des Geschehens, und je ausgeprägter ein Raum mit seinen Landschaften ist, desto mehr wird er zum Schauplatz geschichtlicher Ereignisse.«
- 2 Sandermann, Wolfgang: Engen – Stadt und Herrschaft. In: Berner (Hg.): Engen im Hegau. Bd. 2, Sigmaringen 1990, S. 13–18, hier S. 15: »Die Zufälligkeit historischer Entwicklung ist weitaus seltener als häufig behauptet wird.«
- 3 Diamond, Jared: Arm und Reich. Frankfurt (Main) 2006, S. 501ff.
- 4 Weikl, Katharina: Krise ohne Alternative? Berlin 2006, S. 164: »Entgegen der in der Forschung vorherrschenden strukturellen Betrachtung, wurde in der vorliegenden Arbeit der Ereignischarakter des Reichsendes stärker hervorgehoben.«
- 5 Berner, Herbert: Der Hegau. Landschaft zwischen Rhein, Donau und Bodensee. In: Berner, Herbert: »Das Hegow, ein kleines, aber über die Maßen wol erbauen fruchtbar Ländlein«. Hegau-Bibliothek Band 80. Sigmaringen 1991, S. 83–93, hier S. 83

Zu dieser Eigenheit als Durchgangsland gehören die zahlreichen Straßen, die den Hegau durchquerten und durchqueren. Für eine Hegaustadt oder -gemeinde konnte es sehr bedeutend sein, ob sie nah oder fernab einer Hauptstraße lag. So waren die Hegauorte beispielsweise je nach Entfernung zu den Hauptdurchgangsstraßen von den Truppendurchzügen in den Revolutionskriegen um 1800 ganz unterschiedlich betroffen.<sup>6</sup>

Zum Verständnis der Hegaugeschichte ist es also hilfreich, die Bedeutung und den Verlauf der Straßen durch die Region möglichst exakt zu kennen, denn »Verkehrswege haben die Lebensverhältnisse und die Entwicklung von Siedlungen beeinflusst.«<sup>7</sup> Die Erforschung historischer Verkehrswege in Deutschland ist noch vergleichsweise jung. Vorbildhaft ist hier die Schweiz, wo Fachleute in einem groß angelegten »Inventar historischer Verkehrswege« alte Straßen systematisch katalogisierten.

Um den Verlauf und die Bedeutung historischer Straßen zu erfassen, gibt es mehrere Möglichkeiten. Neben Schriftquellen bieten sich die seit dem 18. Jahrhundert zunehmend präziseren Karten als Quellenmaterial für den Verlauf und die Bedeutung von Straßen an. Ergänzt werden können diese Quellen durch Feldbegehungen, um historische Straßenführungen in der Landschaft zu erkennen.

Im Rahmen dieses Aufsatzes wurden neben gedruckten Schriftquellen vor allem Karten aus dem 18. und frühen 19. Jahrhundert ausgewertet. Die vorliegende Arbeit kann daher nur ein Anfang bei der Erfassung historischer Verkehrswege im Hegau sein. Für eine umfassende Studie wären auch noch die Heranziehung zusätzlichen Archivmaterials und die Durchführung von Feldstudien notwendig.

Die Begrenzung auf das 18. und frühe 19. Jahrhundert erscheint zunächst willkürlich. Allerdings beginnt dieser Zeitraum mit einer heute weitgehend vergessenen technischen Revolution im Verkehrswegebau, nämlich der Anlage von »Kunststraßen« oder »Chausseen« ab der Mitte des 18. Jahrhunderts. Am Ende dieses Zeitraums steht der zunehmende Bedeutungsverlust dieser Chausseen durch den ab Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzenden Eisenbahnbau, der heute weitestgehend mit dem Aufbruch in die Moderne gleich gesetzt wird. Erst die zunehmende Motorisierung des Individualverkehrs ab den 1920er Jahren ließ die Bedeutung von planmäßig hergestellten »Kunststraßen« wieder enorm ansteigen, ohne dass sich dieser neue »Kunststraßenbau« an den historischen Vorbildern bewusst orientiert hätte, viele Trassenführungen von damals aber übernahm, den neuen Anforderungen anpasste und so die alte Straßenbautechnik aus dem historischen Bewusstsein verdrängte.<sup>8</sup>

Damit ist es gerechtfertigt, die vorliegende Arbeit hauptsächlich dem Chausseebau des 18. Jahrhunderts im Hegau zu widmen, gleichzeitig aber auch kurz auf

6 Schütz, Werner und Kessinger, Roland: Die Revolution ist uns nah! Eine Militärgeschichte des Hegaus von 1792 bis 1801. Hegau-Bibliothek 107. Eigeltingen 2000

7 Stromer, Markus: Historische Verkehrswege im Kanton Schaffhausen. Bern 2003, zitiert S. 3

8 Gunzelmann, Thomas: Der Chausseebau im Hochstift Bamberg im 18. Jahrhundert und seine Relikte. In: Frankenland 58/6, 2006, S. 366–376, hier S. 367

frühere Zeiten und den Bedeutungsverlust der Chausseen im 19. Jahrhundert einzugehen.

#### *Verkehrswege der Antike und des Mittelalters im Hegau*

Römerstraßen als planmäßig und technisch äußerst sorgfältig angelegte Kunstdämmen, die sich mancherorts bis heute erhalten haben, faszinieren selbst Laien. In keiner Publikation über die Römerzeit in Deutschland darf daher ein Kapitel über Straßen fehlen.<sup>9</sup> Die Qualität des römischen Wegebaus, der befestigte Straßen mit Unterbau und kunstvoll angelegtem und stabilem Oberbau schuf, wurde nach dem Untergang des Römischen Reiches im Gebiet des heutigen Deutschland für mehr als 1000 Jahre nicht mehr erreicht.

Als gesichert gilt, dass auch den Hegau nach der Eingliederung in das Römische Reich im 1. Jahrhundert n. Chr. feste Straßen durchzogen. Offen jedoch bleibt, wo genau diese Straßen verliefen. Bekannt ist die Straße von Dangstetten über Schleitheim (Iuliomagus) nach Hüfingen (Brigobanne), die aber den Hegau nicht berührte. So kann bis heute über den Verlauf der Römerstraßen im Hegau weitgehend nur spekuliert werden.<sup>10</sup>

Nicht viel besser ist der Forschungsstand beim Verlauf mittelalterlicher Straßen im Hegau. Sicher ist nur, dass auch hier die Römerstraßen verfielen und mittelalterliche Straßen lediglich unbefestigte Naturwege waren. Um den Verkehr aufzunehmen zu können, schlängelten sich wohl parallel mehrere Wege zwischen wichtigen Ortschaften und Städten. Diese Situation zeigt noch die bereits relativ exakte Karte des Schaffhauser Festungsingenieurs, Baumeisters und Hauptmanns der Artillerie Heinrich Peyer (1621–1690) von 1684.<sup>11</sup>

Allerdings gab es neben den lokalen Verbindungswegen auch besondere Straßenzüge, die als »Landstraßen«, »Königsstraßen«, »Grafenwege« oder »Heerstraßen« in den Urkunden auftauchen.<sup>12</sup> Im technischen Sinne unterschieden sich diese in Urkunden wohlklingenden Straßen im Mittelalter jedoch kaum von den anderen Verkehrswegen, waren doch auch sie nur unbefestigte Routen. Der Unterhalt dieser Straßen oblag bis in die frühe Neuzeit hinein als Frondienst den anliegenden Gemeinden. Aber die Anlieger hatten selten ein Interesse am Unterhalt der Straßen und entsprechend schlecht war ihr Zustand.

Auch wenn der genaue Verlauf der mittelalterlichen Straßen durch den Hegau derzeit nicht exakt darstellbar ist, so wissen wir doch, dass sich im Hegau wichtige

9 Nuber, Hans Ulrich: Zu Wasser und zu Lande. Das römische Verkehrsnetz. In: Archäologisches Landesmuseum Baden-Württemberg (Hg.): *Imperium Romanum. Roms Provinzen an Neckar, Rhein und Donau*. Stuttgart 2005, S. 410–419

10 Heiligmann, Jörg: Unter den Fittichen des Adlers – die römische Zeit im westlichen Bodenseegebiet. In: Hald, Jürgen, und Kramer, Wolfgang (Hg.): *Archäologische Schätze im Kreis Konstanz*. Hegau-Bibliothek Band 147. Singen (Hohentwiel) und Hilzingen 2011, S. 144–171, hier S. 150 ff.

11 Stromer, a. a. O. 2003, S. 27

12 Jänicke, Hans: Geschichtliche Grundlagen. Wirtschaft und Verkehr. In: *Kreisbeschreibung Konstanz* (KB KN) I, 1968, S. 361–392, hier S. 388

Handelswege kreuzten. Die historische Handelsmetropole des Hegau bis ins 19. Jahrhundert hinein war Schaffhausen. Über Schaffhausen lief im Mittelalter durch den Hegau über Stockach–Pfullendorf der Verkehr zwischen Nürnberg und Lyon. Diese Straße aus dem Oberschwäbischen versorgte auch als sogenannte »Fruchtstraße« Zürich und die Innerschweiz mit Getreide. Im Gegenzug wurde Wein aus Italien und Spanien über Schaffhausen nach Ulm transportiert, wo sich der größte süddeutsche Weinmarkt des Mittelalters befand.<sup>13</sup>

Allerdings war die Straße im 15. Jahrhundert wohl in einem desolaten Zustand, so dass damals etliche Fuhrten die Route über Singen durch das Tal der Biber nach Stein am Rhein wählten. Als die Hegastraße 1480 ausgebaut wurde, nahm der Verkehr auf der Bibertalstraße wieder ab.<sup>14</sup> In Singen selbst taucht die Route von Schaffhausen nach Ulm als »Landstraße« mehrfach im Singener Urbar von 1555 und im Hohentwiel-Lagerbuch von 1562 auf.<sup>15</sup> Auch in diversen modernen historischen Karten wird diese Ost-West-Verbindung als wichtige Handelsstraße durch den Hegau erfasst, wobei in diesen Werken keine exakte Rekonstruktion des Verlaufs wiedergegeben wird.<sup>16</sup>

Die andere wichtige Straße des Mittelalters durch den Hegau war jene von Konstanz über Radolfzell nach Donaueschingen und weiter über das Kinzigtal nach Straßburg.<sup>17</sup> Auch hier ist aus den historischen Karten der Moderne der Verlauf im Hegau nicht exakt rekonstruierbar.<sup>18</sup>

### *Die Chaussee – Revolution im Straßenbau*

Der Bau von Chausseen als eine große verkehrstechnische Innovation der frühen Neuzeit war ein Mittel der staatlichen Raumordnungs- und Wirtschaftspolitik Frankreichs.<sup>19</sup> Tatsächlich standen Ideen der Wirtschaftsförderung und nicht etwa militärische Überlegungen am Anfang des Chausseebaus auch im Alten Reich.<sup>20</sup> Begonnen wurde mit dem Bau von Chausseen, also ingenieurmäßig geplanten und befestigten Straßen, im Frankreich des späten 17. Jahrhunderts, basierend auf den Ideen Jean-Baptiste Colberts (1619–1683), dem Oberintendanten für Finanzen, Handel und Verkehr unter dem »Sonnenkönig« Ludwig XIV.<sup>21</sup>

Technisch gesehen gab es mehrere Ausführungsarten der Chaussee. In jedem Fall gab es einen Unterbau mit großen flachen Steinen, die beiderseits von Randsteinen

13 Stromer, a. a. O. 2003, S. 11

14 Ebenda, S. 12

15 Miller, Max (Hg.): Hohentwiel-Lagerbuch von 1562. Stuttgart 1968

16 Strasser-Lattner, Maria: Der Handel über die Bündner Pässe zwischen Oberdeutschland und Oberitalien im späten Mittelalter. Magisterarbeit Universität Konstanz. Konstanz 2002, Anhang 3

17 Stromer, a. a. O. 2003, S. 13

18 Strasser-Lattner, a. a. O. 2002, Anhang 2

19 Gunzelmann, a. a. O. 2006, S. 367

20 Bär, Franz Josef: Die Wasser- und Straßenbau-Verwaltung in dem Großherzogthum Baden. Karlsruhe 1870, S. 318

21 Gunzelmann, a. a. O. 2006, S. 367



Ausschnitt aus der Karte des Schaffhauser Festungsingenieurs Heinrich Peyer von 1684. Auf ihr sind zahlreiche Wege im Hegau erkennbar. Noch sind alle Routen unbefestigte Naturwege. (Museum zu Allerheiligen Schaffhausen)

gehalten wurden. Auf diesem wurden eine oder mehrere Schichten aus kleineren Steinen oder Kies aufgebracht. Entscheidend waren aber in jedem Fall eine erhöhte Lage gegenüber dem umliegenden Gelände und eine leichte Wölbung der Konstruktion, was eine bessere Entwässerung ermöglichte. Außerdem sollten seitliche Gräben die Entwässerung zusätzlich verbessern. Die Erhöhung gegenüber dem Gelände findet sich auch im Ausdruck »Hochstraße« wieder, der zeitgenössisch als eine mögliche Übersetzung für »Chaussée« verwendet wurde.<sup>22</sup>

Schon Mitte des 18. Jahrhunderts forderten Experten den Einsatz von Spezialfirmen beim Straßenbau als Ersatz für die bisherigen Hand- und Spanndienste.<sup>23</sup> Bei den Chausseen handelte es sich um technische Bauwerke, die eine Planung durch Ingenieure und staatliche Straßenbaukommissionen erforderten, welche die Trasse

22 Wörtlich ist »Chaussée« mit »Dammweg« zu übersetzen. Der im Deutschen heute nicht mehr gebräuchliche Ausdruck »Hochstraße« hat sich im englischen »Highway« für Autobahn oder Schnellstraße erhalten.

23 Gunzelmann, a. a. O. 2006, S. 368

nach technischen und raumordnungspolitischen Überlegungen festlegten. Spezialisten mussten nun ausgebildet und Verwaltungen neu geschaffen werden.

Im Idealfall sollten sich die Chausseen ganz im barocken Sinne gerade durch die Landschaft ziehen, ohne auf Besitzverhältnisse oder die Topographie Rücksicht zu nehmen. Kurven sollten, wo nicht vermeidbar, wenigstens auf Bergkuppen und nicht im Tal ausgeführt werden, damit die Straße dem Wanderer als gerade Linie erschien. Ähnlich wie es nur wenige ideale Barockstädte (etwa Karlsruhe) gibt, da nicht sämtliche mittelalterlichen Städte abgerissen und neu gebaut werden konnten, existierten allerdings auch nur wenige ideale Chausseen. Vielmehr wurden häufig, um Zeit und Kosten zu sparen, einfach bereits vorhandene Wege »chaussiert«. Immerhin wurde aber meist die typische beiderseitige Baumbepflanzung nicht nur angeordnet, sondern auch umgesetzt.

#### *Chausseebau im Hegau – Die »Schweizerstraße«*

Die Markgrafschaft Baden-Durlach unternahm in der Rheinebene nach französischem Vorbild als erstes Territorium im Schwäbischen Reichskreis mit einem Erlass vom 14. September 1733 einen Schritt in Richtung Chausseebau. Schon am 5. Juni 1737 folgte ein Erlass des Schwäbischen Reichskreises über die Ausführung von Straßenbauprojekten, der sich am baden-durlach'schen Erlass von 1733 orientierte.<sup>24</sup>

Württemberg erkannte die Chance, die im Chausseebau steckte, ebenfalls frühzeitig und begann mit der Chaussierung der »Schweizerstraße« Stuttgart–Schaffhausen auf seinem Territorium schon 1749.<sup>25</sup> Da die »Schweizerstraße« an Rottweil vorbei führte, protestierte die Reichsstadt gegen das Vorhaben, um nicht in den Verkehrsschatten zu geraten. Auch das Fürstentum Fürstenberg hatte Interesse, den Verkehr der »Schweizerstraße« auf sein Territorium zu ziehen und regte seit 1750 den Konvent des Schwäbischen Reichskreises wiederholt bis in die 1790er Jahre hinein an, die Straße von Rottweil über Donaueschingen neu herzustellen. Württemberg gelang es aber, die Ausführung dieses Plans zu verhindern, da es den Verkehr aus dem mittleren Neckarraum unbedingt über Tuttlingen und daher möglichst lange auf eigenem Territorium in die Schweiz führen wollte.<sup>26</sup>

Für den Hegau war dieses Ansinnen Württembergs durchaus bedeutungsvoll, lief doch nun für einige Zeit der überregionale Verkehr aus der Schweiz in die Region Stuttgart und sogar weiter nach Frankfurt über Herblingen–Thayngen–Ebringen–Hilzingen–Weiterdingen–Welschingen–Engen nach Tuttlingen. Obwohl Württemberg mit den Arbeiten an der »Schweizerstraße« schon 1749 begonnen hatte, dauerte der vollständige Ausbau der Straße noch mehrere Jahrzehnte. Ein Grund hierfür waren auch die permanenten Streitigkeiten der Schwäbischen Reichsstände. So durften am Ende des 18. Jahrhunderts im Schwäbischen Reichskreis nur noch die per Kreis-

24 Bär, a. a. O. 1870, S. 315–316

25 Schaab, Meinrad, und Schwarzmaier, Hansmartin: Handbuch der Baden-Württembergischen Geschichte, Tl 2: Vom Spätmittelalter bis zum Ende des Alten Reiches. Stuttgart 2000, S. 573

26 Bär, a. a. O. 1870, S. 324



Teilstück der »Schweizerstraße« von Engen über Welschingen nach Weiterdingen (rot) auf der sogenannten »Schmitt'schen Karte« von 1797 – oben = Westen. (Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, Wien)

schluss als Landstraßen bestimmten Wege chaussiert werden, damit diesen der Verkehr nicht entzogen wurde.<sup>27</sup>

In Bezug auf die »Schweizerstraße« behaupteten nun einige benachbarte Kreisstände, dass die echte alte Land- und Heerstraße von Frankfurt her über Rottweil und die Baar in die Schweiz geführt habe. Außerdem, so die Gegner des Projekts einer Trassenführung durch den Hegau, wage niemand zu behaupten, dass die neue, zur Chaussierung vorgesehene Route, vor allem zwischen Tuttlingen und Engen, »jemals eine Landstraße gewesen« sei. Dennoch sanktionierte die Vollversammlung des Schwäbischen Kreises unter dem Druck der mächtigen Stimmen Württembergs 1778 die Chaussierung der Linie von Cannstatt über Tübingen–Hechingen–Balingen–Tuttlingen–Engen für den Handelsverkehr mit der Schweiz, was die württembergische Kreisviertelskonferenz zuvor schon beschlossen hatte.<sup>28</sup> Die letzten Abschnitte der »Schweizerstraße« waren wohl 1781 chaussiert.

In Bezug auf die Trassenführung ist noch interessant, dass in einigen Plänen aus der Zeit um 1775/1780 ein Straßenverlauf von Tuttlingen nach Biesendorf und von dort über Talmühle nach Engen vorgesehen war. Tatsächlich wurde dann aber die Linienführung vom Witthoh aus nach Hattingen und von dort nach Talmühle realisiert, vermutlich weil der Weg über Biesendorf zwar kürzer, die topographischen Schwierigkeiten bei dieser Variante aber zu groß waren.

Nach dem Ausbau Anfang der 1780er Jahre erlebte die »Schweizerstraße« eine Blütezeit, die jedoch – zum mindesten was den Hegau betrifft – nicht allzu lange währte. Viele Reisende aus Deutschland gelangten Ende des 18. Jahrhunderts über diese Stra-

27 Ebenda, S. 322

28 Sauter, Gottfried: Neuhaus auf dem Randen. In: HEGAU 36/37, 1979/80, S. 27–71, hier S. 45

ßen in die Schweiz. Zu den berühmtesten Reisenden zählte sicherlich Johann Wolfgang von Goethe, der den Hegau 1797 durchquerte, dabei auch den württembergischen Chausseebau lobte und einen Steinbruch bei Hattingen erwähnte, der seiner Meinung nach zum Chausseebau angelegt worden sei. Aber auch andere Künstler und Gelehrte, wie etwa der Philosoph Georg Wilhelm Hegel (1770–1831) durchquerten auf der »Schweizerstraße« den Hegau. Hegel reiste 1793 von Stuttgart durch den Hegau nach Bern. Ende 1796/Anfang 1797 zog er von Bern nach Frankfurt um, wo bei der Umzug wohl erneut via Schaffhausen und Stuttgart über den Hegau erfolgte. Interessant ist, dass Goethe und Hegel durch den Hegau reisten, kurz nachdem die französische Armee die Gegend plündernd durchzogen hatte. Auf den Fernreiseverkehr der »Schweizerstraße« hatte dies aber offenbar keine Auswirkungen.

So wurde die »Schweizerstraße« in den Feldzügen der französischen Revolutionsarmee gegen Österreich 1796, 1799 und 1800 zwar intensiv genutzt und bildete etwa im Umfeld der Schlacht von Engen am 3. Mai 1800 eine wichtige Operationslinie beider Armeen, doch massive Zerstörungen an den Straßen oder Brücken fanden durch die Kriegshandlungen nicht statt. Auch die weiteren Feldzüge der Zeit bis 1815 überstand die Straße im technischen Sinne recht gut, doch Napoleon versetzte ihr dennoch indirekt den Todesstoß: Indem nämlich der Hegau und die Baar durch Napoleons Entscheidung an Baden fielen, Württemberg hingegen das ganze restliche Oberschwaben erhielt, hatte Württemberg nach 1810 keinerlei Interesse mehr an einer Verkehrsführung über Tuttlingen durch den badischen Hegau in die Schweiz. Vielmehr sollte der Verkehr aus dem Stuttgarter Raum mit der Schweiz nun weitestgehend über Friedrichshafen abgewickelt werden.<sup>29</sup>

Andererseits war die westlich des Hegau verlaufende Randenhochstraße von Schaffhausen nach Donaueschingen als Teilstück der Strecke Schaffhausen–Straßburg bzw. Schaffhausen–Freiburg spätestens Anfang der 1790er Jahre chaussiert.<sup>30</sup> So verlor die »Schweizerstraße« nach den Napoleonischen Kriegen auch das Monopol bezüglich des Verkehrs von Schaffhausen Richtung Oberrheinische Tiefebene, der nun weitgehend über die Randenhochstraße lief. Dementsprechend verkümmerte die »Schweizerstraße« im 19. Jahrhundert zunehmend. Auswirkungen hatte dies für die an ihr liegenden Dörfer. Das vergleichsweise große Hilzingen beispielsweise erlebte im 19. Jahrhundert, nachdem die »Schweizerstraße« verkehrstechnisch zweitrangig wurde und die Eisenbahn in den 1860er Jahren an Hilzingen vorbeigeführt wurde, eine Stagnation der Einwohnerzahl.

#### *Weitere Chausseebauprojekte im Hegau*

Die »Schweizerstraße« war nun zwar im 18. Jahrhundert das wichtigste, nicht jedoch das einzige Chausseebauprojekt durch den Hegau, denn nach dem Ende des Siebenjährigen Krieges (1756–1763) verstärkte der Schwäbische Reichskreis noch-

29 Koberg, Gerda: 120 Jahre Straße Überlingen–Ludwigshafen. In: HEGAU 21/22, 1966, S. 246–251, hier S. 246

30 Sauter, a. a. O. 1979/80, S. 43



Die undatierte Karte von ca. 1780 zeigt bereits chaussierte Straßen (rot), wie die »Dauphinestraße« von Ulm über Stockach–Engen nach Freiburg, sowie Chausseebauprojekte (blau), wie das Teilstück der »Schweizerstraße« von Tuttlingen über Hilzingen nach Schaffhausen – oben = Osten. (Hauptstaatsarchiv Stuttgart)

mals seine Chausseebauaktivitäten. Die Kompetenz in Straßenbauangelegenheiten ging 1765 an die Kreisviertel.<sup>31</sup> Auch Österreich widmete sich in Südwestdeutschland nun verstärkt dem Chausseebau. Dem aufgeklärten Absolutismus war die Wirtschaftsförderung ein besonderes Anliegen, um durch Erhöhung der Steuereinnahmen die militärische Schlagkraft im Konzert der Mächte zu erhöhen. Unter Kaiserin Maria Theresia (reg. 1740–1780) und Kaiser Joseph II. (reg. 1780–1790) hielt der auf-

31 Bär, a. a. O. 1870, S. 321

geklärte Absolutismus auch in Österreich Einzug. Die Förderung des »lieben Comercii« – also von Handel und Wirtschaft – war ein damals oft geäußertes Ziel.

So wurden auch in Vorderösterreich gemeinsam mit dem Schwäbischen Reichskreis ab 1752 Chausseen geplant und gebaut.<sup>32</sup> Das Prestigeobjekt Vorderösterreichs war der Ausbau der später sogenannten »Dauphinestraße« von Ulm über Ehingen, dem Tagungsort der Schwäbisch-Österreichischen Landstände, bis Riedlingen-Stockach-Donaueschingen und durch das Höllental bis Freiburg, seit 1759 die Provinzhauptstadt Vorderösterreichs.<sup>33</sup> Als die Kaisertochter Marie Antoinette Anfang Mai 1770 auf ihrem Brautweg von Wien nach Paris auch den Hegau durchquerte, war die »Dauphinestraße« hier wie andernorts bereits chaussiert. Allerdings erfolgte die Chaussierung vermutlich in Etappen, wobei das Teilstück Stockach-Mengen wohl schon 1764 fertiggestellt war.

Den Hegau durchquerte die »Dauphinestraße« von Meßkirch-Krumbach-Zozegg aus bis Stockach. Von da ging die Route über Nenzingen-Eigeltingen-Aach ins Altdorf bei Engen. Interessant ist nun, dass die neu angelegte Straße von Engen-Altdorf aus nicht dem alten Postweg über den Ballenberg in Richtung Leipferdingen folgte, sondern über die Höhe beim Neuhewen nach (Kirchen-)Hausen-Geisingen führte. Dennoch blieb auch der unbefestigte Postweg über den Ballenberg nach Westen, von dem Teile zwischen Watterdingen und Leipferdingen noch heute als »Alter Postweg« bezeichnet werden, in Benutzung. Zum einen scheint es um 1800 auf dieser Route noch Reitpostverkehr gegeben zu haben, zum anderen zog beispielsweise die französische Armee im Oktober 1796 über den Ballenberg Wagen an Wagen nach Westen ab.<sup>34</sup>

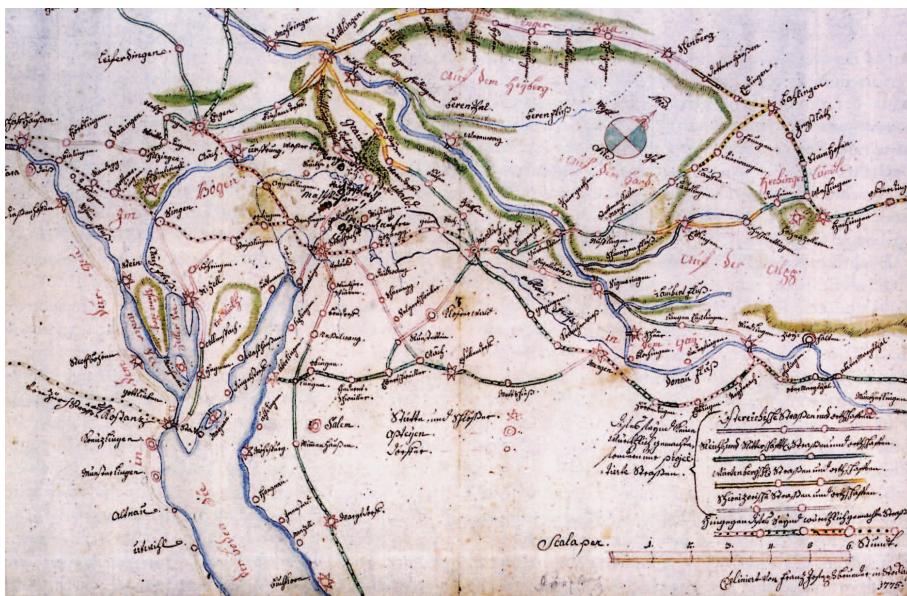
Neben der »Schweizerstraße« und der »Dauphinestraße« gab es im Hegau um 1800 noch weitere wichtige Straßen, die wohl meist auch durchgehend chaussiert waren. So führt ein Plan von 1775 etliche Straße im Hegau auf, die erneuert waren oder noch erneuert werden sollten. Die wichtigste von ihnen war die bereits für den spätmittelalterlichen Verkehr von Schaffhausen nach Ulm bedeutende Route über Büisingen-Dörflingen-Randegg-Gottmadingen-Singen-Steißlingen-Orsingen nach Stockach und von dort auf der »Dauphinestraße« weiter nach Meßkirch-Mengen. Der tatsächliche bautechnische Zustand der Straßen jener Zeit lässt sich nicht immer rekonstruieren, auch wenn diese in den zeitgenössischen Karten als Chausseen oder Hauptstraßen ausgewiesen sind. Doch besonders die Route von Schaffhausen nach Stockach muss damals in einem recht guten Zustand gewesen sein.

Viele Reisende um 1800 beklagten zwar den Zustand der Straßen in Deutschland, aber zum einen hatte damals das später von der protestantisch-preußisch dominierten deutschen Geschichtsschreibung belächelte katholische, von Österreich

32 Quarthal, Franz: Vorderösterreich in der Geschichte Südwestdeutschlands. In: Württembergisches Landesmuseum Stuttgart (Hg.): Vorderösterreich nur die Schwanzfeder des Kaiseradlers? Stuttgart 1999, S. 15–59, hier S. 51

33 Schaab/Schwarzmaier, a. a. O. 2000, S. 573

34 Kessinger, Roland, und Peter, Klaus-Michael (Hg.): »Als wenn die Hölle offen wär«. Der Hegauer Aufstand und die Kriegskassenraube 1796. Hegau-Bibliothek Band 131. Singen (Hohentwiel) 2006, S. 71



Ausschnitt einer Karte (Federzeichnung) von Franz Joseph Brüderer von 1775 mit bereits erneuerten Straßen (punktiert) und geplanten Straßenerneuerungen (Doppellinien) zwischen Schaffhausen und Ulm. Laut Karte waren damals die Straßen Meßkirch–Stockach–Singen–Schaffhausen und Stockach–Engen–Geislingen bereits erneuert. Die Farbgebung bezieht sich auf die Herrschaften, die für den Unterhalt verantwortlich waren – rot: Österreich, gelb: Württemberg, grün: andere Reichsstände und Reichsritterschaft – oben = Nordwesten. (Hauptstaatsarchiv Stuttgart)

beherrschte Süddeutschland einen großen Vorsprung im modernen Straßenbau, und zum anderen lobte beispielsweise der Schaffhauser Historiker Johann Georg Müller (1759–1819) im Jahr 1801, als er auf der Durchreise von Schaffhausen nach Stockach war, ausdrücklich die Straßen im Hegau, die hier sogar meist besser seien als im übrigen Schwaben.<sup>35</sup>

An der Route Schaffhausen–Stockach lagen viele große Hegaudörfer wie Steißlingen, Randegg und Singen, was die Bedeutung dieser Straße für den Hegau belegt. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage richtete beispielsweise die österreichische Armee 1799/1800 für einige Monate in Singen ein Korpshauptquartier ein.<sup>36</sup> Randegg erhielt ebenfalls aufgrund seiner Lage an der Hauptstraße Ende 1799 ein großes österreichisches Militärsipital, das bis Ende April 1800 betrieben wurde.<sup>37</sup> Die Steißlinger schließlich empfingen am 1. Juli 1814 Kaiser Franz I. von Österreich, den ehemaligen Landesherrn der 1805/06 untergegangenen österreichischen Landgrafschaft

35 Weiner, Otto: Bergschlösser und hohe Hügel. Reiseberichte aus dem Hegau. In: HEGAU 21/22, 1966, S. 133–158, hier S. 144

36 Österreichisches Staatsarchiv Wien, Kriegsarchiv, Alte Feldakten, Deutschland 1800/4/106 und 110

37 Ebenda 1800/4/109; 138 und 184

Nellenburg, auf seinem Weg von Schaffhausen nach Stockach bei einem kurzen Halt in ihrem Dorf mit Begeisterung.<sup>38</sup>

Von Stockach liefen um 1800 Hauptstraßen aber nicht nur in Richtung Engen, Singen oder Meßkirch, sondern es führte von dort aus auch eine Hauptstraße über Wahlwies–Stahringen–Radolfzell und weiter über den südlichen Bodanrück nach Konstanz, eine andere lief von Stockach Richtung Winterspüren, wo sie sich nach Pfullendorf bzw. Bonndorf–Nesselwangen–Überlingen gabelte. Und schließlich gab es noch eine bedeutende Chaussee von Stockach über Windegg–Neuhaus–Liptingen nach Tuttlingen. Immer wieder ist in der Literatur vom bedeutenden Straßenknoten Stockach zu lesen. Tatsächlich ist auffällig, wie viele Straßen sich in Stockach im 18./19. Jahrhundert kreuzten, egal ob auf Karten über Postrouten zu Beginn des 18. Jahrhunderts oder auf topographischen Karten von der Mitte des 19. Jahrhunderts. In Stockach liefen damals mehr Chausseen zusammen als beispielsweise in Freiburg oder Mannheim.

Trotz dieser zentralen Lage im Fernstraßennetz hat die Stadt nicht übermäßig davon profitiert. In der sogenannten »Schmitt'schen Karte« von 1797, mit der damals vom Chef des österreichischen Generalstabs, Generalmajor Johann Heinrich von Schmitt, das Operationsgebiet der kaiserlichen Armee in Süddeutschland exakt kartiert wurde, ist Stockach mit nur 140 Herdstellen aufgeführt. Liptingen aber brachte es auf 112, Eigeltingen auf 96 und die Reichsstädte Pfullendorf und Überlingen gar auf 300 bzw. 320 Herdstellen. Tatsächlich litt gerade Stockach immer wieder unter Truppendurchmärschen, so im Spanischen Erbfolgekrieg (1702–1714), als die Stadt 1704 fast komplett eingeäschert wurde oder auch in den Kriegen der Napoleonischen Ära, als beispielsweise Ende 1813 Hunderte von Militärfuhrwagen täglich auf der Landstraße von Stockach nach Schaffhausen fuhren, deren Fuhrknechte und Pferde große Mengen an Lebensmittel und Futter benötigten, die aber nur schlecht bezahlt wurden.<sup>39</sup>

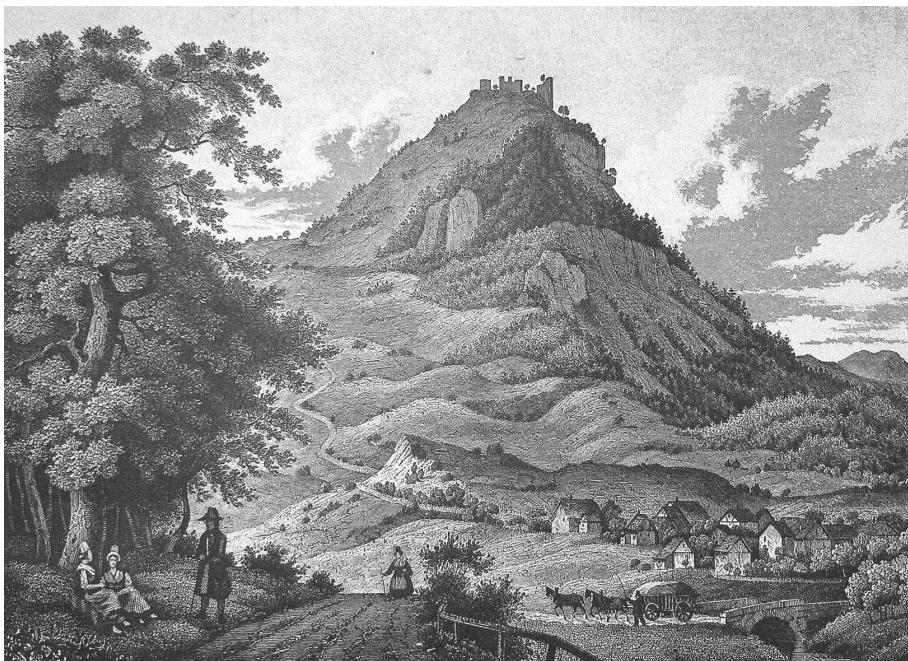
#### *Bedeutungsverlust der Chausseen*

Nur kurz währte die Blütezeit des Chausseebaus in Deutschland. Zwar waren um 1800 wohl alle wichtigen Hauptdurchgangsstraßen im späteren badischen Seekreis chaussiert, allerdings setzte nur knapp ein halbes Jahrhundert später der Eisenbahnbau ein. Nun war es viel wichtiger, an einer der modernen Eisenbahnlinien als an einer Chaussee zu liegen. Diese Entwicklung bekamen Städte wie Stockach oder Überlingen am See bitter zu spüren, die erst relativ spät an das badische Eisenbahnnetz angeschlossen wurden.

Bautechnisch hatte sich die Situation, was die Chausseen im Hegau anbelangte, zwischen etwa 1800 und 1850 kaum geändert. Noch immer war Stockach ein be-

38 Jehle, Edmund: Steißlingen. Aus der Geschichte der Pfarrei und des Dorfes. Hegau-Bibliothek Band 1. Singen (Hohentwiel) 1956, S. 45

39 Heidegger, Heinrich: Aus der Geschichte Schwandorfs Tl. 2. In: HEGAU 25, 1968, S. 109–144, hier S. 137



Welschingen und der Hohenhewen auf einem Stahlstich von Corradi/Thümling, Verlag Gustav Georg Lange, um 1850 – im Vordergrund die alte »Schweizerstraße«, um 1800 ein Teil des europäischen Fernstraßen- netzes, heute ein unscheinbarer Feldweg am Waldstück »Ertenhag« (Stadtarchiv Singen)

deutender Chausseeknotenpunkt, und die Chausseen aus der Zeit um 1800 wurden immer noch als Hauptstraßen in den Karten aufgeführt. Lediglich einige neue Routen wurden Anfang des 19. Jahrhunderts weiter ausgebaut, wie die Straße von Singen nach Radolfzell oder von Hilzingen nach Gottmadingen. Der »Topographische Atlas über das Großherzogtum Baden«, der 1838–1849 im Maßstab 1:50 000 entstand, zeigt im Wesentlichen noch die gleichen Hauptstraßen wie die »Schmitt'sche Karte« von 1797 oder die »Carte topographique de l'ancienne Souabe«, deren kartographische Aufnahme 1801 unter dem französischen General Jean-Victor Moreau begonnenen, die aber erst 1818 publiziert wurde.

Der verkehrstechnische Bedeutungsverlust der »Schweizerstraße« ist erst auf den Karten zu Beginn des 20. Jahrhunderts festzustellen. Teile der ehemaligen Fernroute, wie der Abschnitt zwischen Weiterdingen und Hilzingen, wurden nun in den Karten nur noch als lokale Wege verzeichnet.

Andere Chausseen wurden aber weiter auch vom überregionalen Verkehr genutzt. Etliche moderne Bundesstraßen durch den Hegau verlaufen sogar weitgehend auf der alten Trasse der Chausseen, wie die B 14 von Stockach über Liptingen nach Tuttlingen oder die B 31 von Stockach über Eigeltingen nach Engen. Dem Ideal der geraden Chaussee entsprach beispielsweise die absolut gerade Trassenführung bei Lip-

tingen. In anderen Fällen nutzen Bundesstraßen heute nur Teile der alten Trassen, etwa die B 34 von Singen nach Schaffhausen, die der Eisenbahn von Gottmadingen Richtung Thayngen–Herblingen folgt und nicht mehr wie die alte Chaussee über Randegg–Büsingen geführt wurde.

Neben den Trassen mancher Bundesstraßen sind aber auch einige unscheinbare Feldwege im Hegau Relikte des historischen Chausseebaus. So war der unbefestigte Feldweg aus dem Ertenhag südlich von Welschingen auf die L 190 Richtung Weierdingen einst Teil des europäischen Fernstraßennetzes. Die heutige Verkehrsführung der L 190 an diesem Streckenabschnitt mit einer längeren Wegstrecke und damit einer geringeren durchschnittlichen Steigung stammt erst aus der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Schließlich ist auch die kleine geteerte Straße, die vom Lohhof nördlich des Wittihoh fast schnurgerade und nur mit einem Knick nach Norden Richtung Tuttlingen verläuft und heute noch »Hochstraße« genannt wird, ebenfalls ein Teil der »Schweizerstraße« des 18./19. Jahrhunderts.

Bei intensiveren Feldstudien und Inventarisierungen ließen sich sicherlich noch weitere Relikte des historischen Straßenbaus im Hegau auflisten. Diese Arbeit sollte nur einen ersten Überblick zum Chausseebau um 1800 im Hegau geben, um dieses weitgehend vergessene, aber durchaus spannende Kapitel der Verkehrsgeschichte wieder stärker in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken.