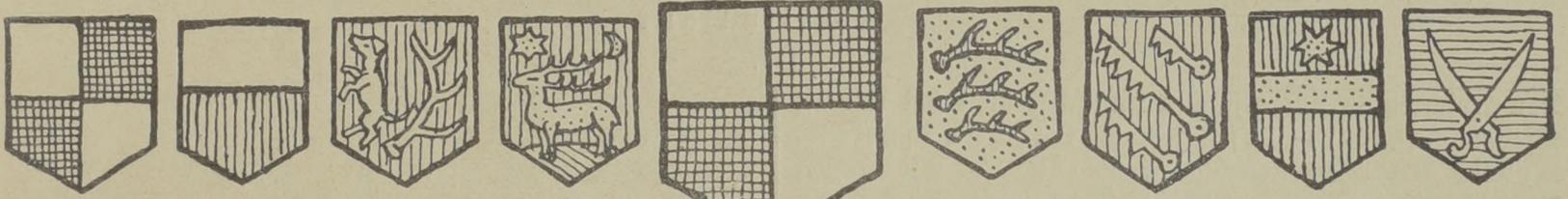


ZOLLERHEIMAT



BEILAGE DER HOHENZOLLERISCHEN BLÄTTER FÜR ZOLLERISCHE HEIMAT-UND VOLKSKUNDE

NUMMER 11

Hechingen, 29. Dezember 1932

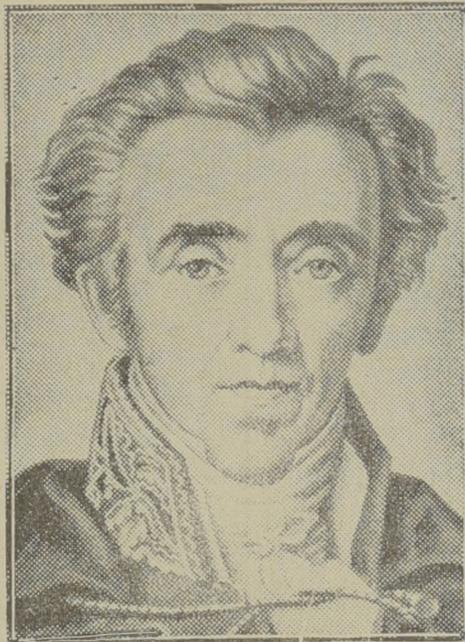
1. JAHRGANG

Johann Friedrich Cotta

Zum Gedächtnis des 100. Todestages des Schöpfers der ersten Zollgemeinschaft zwischen deutschen Ländern, der Zolleinigung zwischen Württemberg und den beiden Hohenzollern am 28. Juli 1824

Von Dr. M. Binder

Am 29. Dezember 1832 verstarb in Stuttgart einer der vielseitigsten und wirksamsten Männer der schwäbischen Geschichte, Cotta. Es gibt kaum ein Gebiet des staatlichen und geistigen Lebens, in dem nicht seine schöpferische Arbeit tiefe Spuren hinterlassen hätte. Wir kennen ihn als den hilfreichen Freund und Verleger so vieler Dichter und Schriftsteller, bis hinauf zu Schiller und Goethe; sein Ruhm ist gleich groß als Geschäftsmann und Buchhändler, als Parlamentarier und Staatsmann wie als Zeitungsgründer und volkswirtschaftlicher Berater seines Königs. Und wenn einmal das Cottasche Familienarchiv mit den unendlichen Briefmassen hervorragender Zeitgenossen ganz erschlossen sein wird, dann erst kann seine volle Bedeutung als Förderer des deutschen Geisteslebens klar werden.



Johann Friedrich Freiherr
Cotta von Cottendorf

Für unser Land aber besteht ein besonderer und gewichtiger Grund, daß wir uns dieses Mannes dankbar erinnern: er ist der Schöpfer der Zolleinigung, die zwischen Württemberg und den beiden Hohenzollern am 28. Juli 1824 zustande kam.

Bergeblich hatten beim Wiederaufbau der deutschen Staaten nach der Napoleonischen Verwirrung die besten Köpfe sich bemüht, einen Zusammenschluß aller Deutschen im Handel und Verkehr zu erreichen. Der Wiener Kongreß brachte aber als einziges volkswirtschaftliches Ergebnis die Erleichterung der Schifffahrt auf den deutschen Strömen. Noch erfolgreicher blieben die Bemühungen des „Vereins deutscher Kaufleute zur Beseitigung der Sonderzolllinien“, der 1819 in Nürnberg begründet wurde und auch die Konferenzen zu Darmstadt zwischen den meisten süd- und mitteldeutschen Staaten mußten, trotzdem diese schon 1820 einen Handelsvertrag abgeschlossen hatten, schließlich am Egoismus und der Bürokratie der vielköpfigen Vertretungen scheitern.

Die tieferen Gründe des Mißerfolgs durchschaute der Realpolitiker Cotta mit seinem praktischen Sinn nur zu gut und

er gelangte daher alsbald zu der Überzeugung, daß allein durch Sonderabmachungen zwischen je zwei Staaten schrittweise ein Erfolg erzielt werden könne. Sein erster Plan war, Württemberg und Baden, welche beide bei den Verhandlungen in Darmstadt am eifrigsten gewesen waren, zollpolitisch zu einigen und nur auf diesem volkswirtschaftlichen Hintergrund hebt sich das Bild richtig ab, das uns Cotta als der Begründer der Bodenseedampfschiffahrt zeigt. Dieses praktische Unternehmen, das die angrenzenden Länder in nähere Handelsgemeinschaft bringen sollte, mußte dadurch gleichsam eine Demonstration werden, um den Nutzen und die Notwendigkeit gemeinsamer Zollpolitik darzulegen. Allein die Verhandlungen mit Baden zogen sich in die Länge und plötzlich führten diejenigen mit Hohenzollern zu einem rascheren Erfolg als jene, dank auch der staatsmännischen Einsicht des Fürsten Anton Aloys. Zur selben Zeit, als die ersten Dampfschiffe den Bodensee durchkreuzten, kam die erste Zollgemeinschaft zwischen deutschen Ländern zustande, zwischen Württemberg und den Hohenzollernschen Fürstentümern. In den Geschichtswerken wird bis in unsere Tage hinein dieses Verdienst der beiden Länder hinsichtlich des Zollgedankens nicht richtig erkannt und gewürdigt und noch weniger das Verdienst ihres geistigen Vaters; vielmehr hat man einseitig meist nur den vom preußischen Minister Moß geschaffenen preußisch-hessischen Vertrag als die Grundlage des Deutschen Zollvereins betrachtet. Es ist aber nur gerecht, wenn man auch die süddeutschen Verträge als Ansporn zu jenem großen deutschen Einigungswerk erkennt und richtig bleibt das Wort W. Webers, wenn er in seiner Geschichte des Deutschen Zollvereins sagt: „Durch den Vertrag mit Hohenzollern war ein großer Teil der Grundlagen eines größeren Vereins bereits faktisch gegeben“. Auf dieser Grundlage —, bei der übrigens Hohenzollern die Zollverwaltung dem größeren Nachbar übertrug und in eine Verteilung der Erträgnisse

entsprechend der Einwohnerzahl willigte —, baute sich in der Tat wenige Jahre nachher der württembergisch-(hohenzollerisch)-bayerische Zollvertrag auf.

So kann sich das Land Hohenzollern rühmen, einst einen wichtigen Baustein zur Aufrichtung des Deutschen Reiches

gesetzt zu haben; in Erinnerung daran wird es aber auch dem Mann ein dauerndes Gedenken bewahren wollen, durch dessen Tat und Weitblick es zu dieser fruchtbaren Politik bewegt wurde und dessen Name seitdem so eng mit seiner Geschichte verbunden ist.

Hohenzollern zur Römerzeit

Von Willy Baur

III.

Der großartigste Überrest aus römischer Zeit bei uns ist zweifellos das militärisch gedachte Straßensystem. Der älteste dieser Straßenzüge ist, wie sich aus dem ersten Teil dieser Abhandlung ergibt, die Donaustraße.

Um die Donaustraße haben sich verschiedene ältere Forscher deshalb eifrig bemüht, weil man sie lange als die auf der Peutinger'schen Tafel dargestellte Linie von dem heutigen Windisch (Schweiz) nach Regensburg ansehen mußte. Diese Tafel ist genannt nach dem Besitzer der einzigen, aus dem Mittelalter stammenden Nachbildung einer römischen Straßenkarte aus der 2. Hälfte des 4. nachchristlichen Jahrhunderts, dem Augsburger Ratsherrn Peutinger (gest. 1547). Später zeigte es sich, daß im alten Kartenbild die Donau offenbar unrichtig eingezeichnet war, und es ist heute erwiesen, daß es sich bei der fraglichen Linie um den Straßenzug Windisch—Stühlingen—Hüfingen—Kottweil—Kottenburg—Köngen—Bopfingen—Regensburg handeln muß, der bei Dwingen—Hart—Kangendingen hohenzollerisches Gebiet schneidet. Unsere Donaustraße geht aus von Eschenz—Stein a. Rh. über Singen—Orsingen—Ederstetten b. Diptingen—Buchheim—Bilsingen—Mengen—Unlingen—Emerkingen—Rißtissen u. s. w. Auf weiten Strecken wie zwischen Ederstetten und Bilsingen und von Mengen aus donauabwärts ist der Straßenzug, in dem die Linie aus claudischer Zeit gesehen wird, einwandfrei in seinem genauen Lauf festgestellt und untersucht. Eine eingehende Beschreibung ist im Römerwerk¹⁾ niedergelegt bis zum zollerischen Gebiet, wo ihr Verlauf bis heute unbekannt geblieben ist. Man hat hier dem Punkt Laiz eine Bedeutung beigelegt, die er zur claudischen Zeit gar nicht gehabt haben konnte, und daher die Straße an Stellen gesucht, wo sie nicht sein kann. Handelt es sich nämlich bei der Donaustraße um einen unter militärischen Gesichtspunkten angelegten Grenzweg — und diese Auffassung vertritt auch mit entscheidenden Gründen das neue Römerwerk — dann hatte zu claudischer Zeit, während der man sich auf eine Beherrschung der Donaulinie vom rechten Ufer aus beschränkte, eine Straßensführung über Laiz keinen Sinn, auch dann nicht, wenn man bei Laiz einen wichtigen vorrömischen Flußübergang annimmt. Zwei Straßenpunkte liegen nun fest: die Steige am Südwestausgang von Bilsingen in Richtung auf den Neuberg einerseits und ein von Mengen—Ennetach herkommendes Wegstück, das bis in die Gegend südlich der am Waldrand gelegenen Hütte auf Flur Spizenwies Markung Ennetach (Karte 1:25 000 Bl. 154 Sigmaringen—Mengen) bekannt ist,²⁾ andererseits. Nach Kartestudium und eingehender Begehung des Geländes bin ich der Überzeugung, daß man das verbindende Straßenstück auf der ungefähren Linie Bilsingen—Paulterhof—Jagdschloß Josefslust—Bahnhof Josefslust zu suchen hat. Verdächtig ist besonders das Sträßchen Bilsingen—Paulterhof, dessen rechtwinklige Einmündung in die Straße Bilsingen—Inzigkofen natürlich neu und mit der Gewannregulierung zu erklären ist (Karte 1:25 000 Bl. 113 Leibertingen—Bilsingen), weiterhin aber macht sowohl die Anlage wie die Führung einen überraschend großzügigen Eindruck, der sich verstärkt, wenn man nach Durchschreiten des Hofes, dessen Gebäude auch nach dem Weg orientiert sind, dem in östlicher Richtung ziehenden Wegstück folgt (südl. Gewann Kapellenösch, Karte 1:25 000 Bl. 154 Sigmaringen—Mengen). Das Wegstück endigt unvermittelt mit dem Sträßchen Inzigkofen—Oberjägerhaus—Göggingen; seine geradlinige Fortsetzung muß der im Winkel zwischen dem genannten Sträß-

chen und dessen Zweig nach Laiz vorgenommenen Gewannregulierung zum Opfer gefallen sein. In gerader Fortsetzung und nördlich davon finden sich im Ackerboden Spuren,³⁾ die Mauer- und Straßenreste sein können, bisher aber nicht untersucht sind. Eine Grabung auf diesen Ackerparzellen würde zweifellos wesentliche Aufschlüsse ergeben. Bei dieser Anlage beherrscht die Straße den Donauübergang bei Laiz und die von einem solchen in südlicher Richtung ziehenden Wege, zu deren Überwachung man vielleicht auch eine befestigte, militärische Anlage der Frühzeit hier, also auf dem rechten Donauufer suchen darf.

Zusammenhängend mit der claudischen Donaustraße ist auf eine mögliche Straßenlinie hinzuweisen, die von der unseren nördlich Orsingen abzweigend über Meßkirch—Krauchenwies nach Mengen führte, und die Nägele früher als Grenzstraße in augusteischer Zeit deutete.⁴⁾ Das Römerwerk lehnt diese Straße als unbewiesen ab,⁵⁾ Zingelers Grabungsergebnisse bei Krauchenwies sind mit Vorsicht zu bewerten,⁶⁾ da diese Strecke zum Teil ein Stück eines vielbefahrenen Handelsweges bis in die neuere Zeit herein darstellt, an dem nachweislich wiederholt gebaut wurde. Ganz sicher wird man darüber freilich erst dann sein, wenn man an dem ersten Zug über Buchheim—Bilsingen noch eine militärische Station gefunden und untersucht haben wird. Wenn man bei Mengen ein Kastell der Frühzeit annimmt, müßte sich auf der Strecke bis Eschenz mindestens noch eine derartige Anlage finden lassen. In jedem Falle kann eine Straßenlinie Mengen—Meßkirch in späterer Zeit eine Rolle als Abkürzung und Umgehung verlorener Steigungen über die Donauhöhen gespielt haben.

Laiz erhielt seine römische Bedeutung mit dem Ausbau der schon genannten Rhein-Donaustraße von Straßburg über Waldmössingen—Sulz—Ebingen—Straßberg—Winterlingen unter Kaiser Vespasian um das Jahr 74 n. Chr., deren Verlauf im Einzelnen im Römerwerk beschrieben ist.⁷⁾ Man nimmt nach dem Ausbau dieser Straße eine römische Donaubrücke bei Laiz an, die Frage der Einmündung dieses Zuges in die oben beschriebene Donaustraße ist völlig offen. Eine Linie über Inzigkofen wird angenommen, es ist dann aber eine zweite, südöstlich orientierte Anschlußstrecke mit Bestimmtheit anzunehmen, vielleicht unter Benutzung eines alten Weges. Die Erforschung der Straßenverhältnisse um Laiz ist also noch ein recht wichtiges Feld; wird sie nach gründlicher Vorbereitung durch Zusammenstellung und Bearbeitung aller Nachrichten und Beobachtungen, alter Flurkarten usw. und nach sorgfältiger Begehung des Geländes unternommen, dann sind unter Aufwand bescheidener Geldmittel gute Erfolg mit großer Wahrscheinlichkeit zu erzielen.

Über den Verlauf der Straße vom Neckarland her bestehen, wenigstens auf hohenzollerischem Boden sonst keine Zweifel, dagegen befinden sich im Zuge der von dieser südlich Winterlingen abzweigenden Albrandstraße, dem Alblimes über Biß—Burladingen—Gomadingen umstrittene Stellen. Die wichtigste davon auf unserm Gebiet ist die Fortsetzung hinter Rینگingen. Diese Fortsetzung wurde in den Albrechtsblättern von 1925⁸⁾ durch den † Professor Hertlein und Professor Dr. Nägele eingehend behandelt, wobei Nägele die ältere Annahme einer Führung über Salmendingen—Willmandingen—Undingen oder Genkingen gegen die neuere Hertlein'sche über Melchingen—Engtingen noch nicht unbedingt aufgibt. Für Hertleins Auffassung spricht die ganze Anlage des von Melchingen süd-südwestlich ziehenden,