

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte = Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte
<b>Band:</b>	25 (2010)
<b>Artikel:</b>	Die Einführung bürgerlicher Frondienste im Wegebau : Verkehrspolitik und Infrastrukturmassnahmen im Raum des ehemaligen Erzstifts Kurtrier, 1750-1850
<b>Autor:</b>	Longen, Nicole K.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-871755">https://doi.org/10.5169/seals-871755</a>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Nicole K. Longen

## Die Einführung bürgerlicher Frondienste im Wegebau

### Verkehrspolitik und Infrastrukturmassnahmen im Raum des ehemaligen Erzstifts Kurtrier, 1750–1850

#### Einleitung

1785 protestierten im Erzstift Kurtrier Koblenzer Bürger gegen die Einführung städtischer Fronen für den Unterhalt des Weg- und Chausseenetzes. Durch diese Neuerung würden sie nicht nur ihrer «noch allein übrigen Freiheit [...] beraubet», sondern auch «unter die Bauren herabgesetzt werden».<sup>1</sup> Wie sich anhand des obigen Zitats ablesen lässt, sollten unter dem letzten Trierer Erzbischof Clemens Wenzeslaus von Sachsen (1768–1801) die Fronleistungen nicht abgeschafft, sondern zunächst noch intensiviert werden.

Der Einsatz von Fronen lässt sich in vielen Gebieten und Bereichen nachweisen. In der Frühen Neuzeit kam er jedoch vor allem für den Ausbau des staatlichen Apparats, den Aufbau und Erhalt staatlicher Infrastruktur sowie in Kriegszeiten für Schanz- und Militärdienste zum Tragen.<sup>2</sup> Trotz einiger jüngerer Publikationen zur Infrastrukturpolitik im 18. und 19. Jahrhundert, die sich im Kontext der Erforschung des Chausseebaus auch eingehender mit den Fronleistungen der Anwohner beschäftigten, stellt eine systematische Untersuchung des Einsatzes von Fronleistungen im Wege- und Chausseebau ein Forschungsdefizit dar.<sup>3</sup>

In dieser Studie soll speziell auf die Einführung städtischer Fronleistungen im Raum des ehemaligen Kurtrierer Erzstifts eingegangen werden.<sup>4</sup> Nach einer kurzen Definition des Begriffs «Frondienst» schliessen sich einige Bemerkungen zum geografischen und zeitlichen Rahmen an. Im Mittelpunkt der Untersuchung steht eine vergleichende Betrachtung der Frondienste unter kurfürstlicher, französischer und preussischer Herrschaft im Raum Trier.

Gegen Ende des Ancien Régimes wurden in dieser Region bürgerliche Frondienste für die Finanzierung von Infrastrukturmassnahmen – insbesondere für den Chausseebau – neu eingeführt. Diese Entwicklung soll exemplarisch anhand der Verkehrspolitik und der Infrastrukturmassnahmen in den Jahren 1750–1850 betrachtet werden. Im Folgenden wird der Ausbau des Strassennetzes im früheren Kurtrierer

Raum untersucht: Wo wurden in diesem Zeitraum Strassen gebaut? Mit welchen Mitteln wurden diese Baumassnahmen bezahlt? In den Vordergrund rückt damit die Frage, ob diese Leistungen durch staatliche Gelder oder durch die Frondienste der Anwohner erbracht wurden. Außerdem soll nach Veränderungen in diesem System aufgrund der mehrmaligen Herrschaftswechsel geforscht werden.

Auf der Mikroebene wird nach den Auswirkungen der Fronverpflichtungen auf die Gemeinden und Untertanen gefragt. Hier sollen im Speziellen die Reaktionen der Bürger dargestellt und die bürgerlichen Argumentationsmuster gegen die Einführung der städtischen Fronen betrachtet werden. Damit stellt sich die Frage, zu welchen Leistungen die Anwohner verpflichtet waren und ob sie die Dienstverpflichtungen durch die Zahlung eines Frondienstgeldes ablösen konnten, oder ob die Fröner die Fronen in Eigenleistung erbringen mussten. Überdies soll überprüft werden, ob es in der Belastung der städtischen und der ländlichen Bevölkerung Unterschiede gab.

### **Definition der Frondienste**

Grundsätzlich ist unter den Fronen eine Verpflichtung zu körperlicher Arbeit gegenüber dem Staat oder einer Herrschaft (Grund-, Leib- und Landesherrschaft) zu verstehen. Für gewöhnlich wurden diese Dienste nicht oder nur durch ein geringes Entgeld bzw. durch die Verpflegung entlohnt.<sup>5</sup> Unter der preussischen Regierung war es zudem üblich, Fronarbeiten im Wegebau als einzelne Streckenabschnitte an die Fröner zu vergeben. Diese nach Stücken aufgeteilten Fronarbeiten bezeichnete man als Lose.<sup>6</sup>

### **Der geografische und zeitliche Rahmen**

Regional beschränkt sich die Studie auf das Gebiet des ehemaligen Kurtrierer Erzstifts. Die Grundlage bildet somit der Territorialstaat «Kurtrier» als juristisch und politisch definiertes Gebiet. Damit werden im Besonderen die Klosterenkla-ven, die Kondominien sowie die mediatisierten oder verpfändeten Herrschaften mit ihren unterschiedlich gestalteten Herrschaftsstrukturen ausgeklammert.<sup>7</sup> Das Trierer Erzstift teilte sich in zwei Verwaltungseinheiten: das Obererzstift mit der Hauptstadt Trier und in das Niederstift mit Koblenz.<sup>8</sup>

Der Untersuchungszeitraum setzt mit den Reformen unter Kurfürst Franz Georg von Schönborn (1729–1756) ein. Neben den Anfängen des Chausseebaus unter dem kurfürstlichen Regime soll ferner die Erweiterung des Kantonal- und Fernstrassennetzes unter französischer Verwaltung seit 1794 bzw. 1798 betrachtet

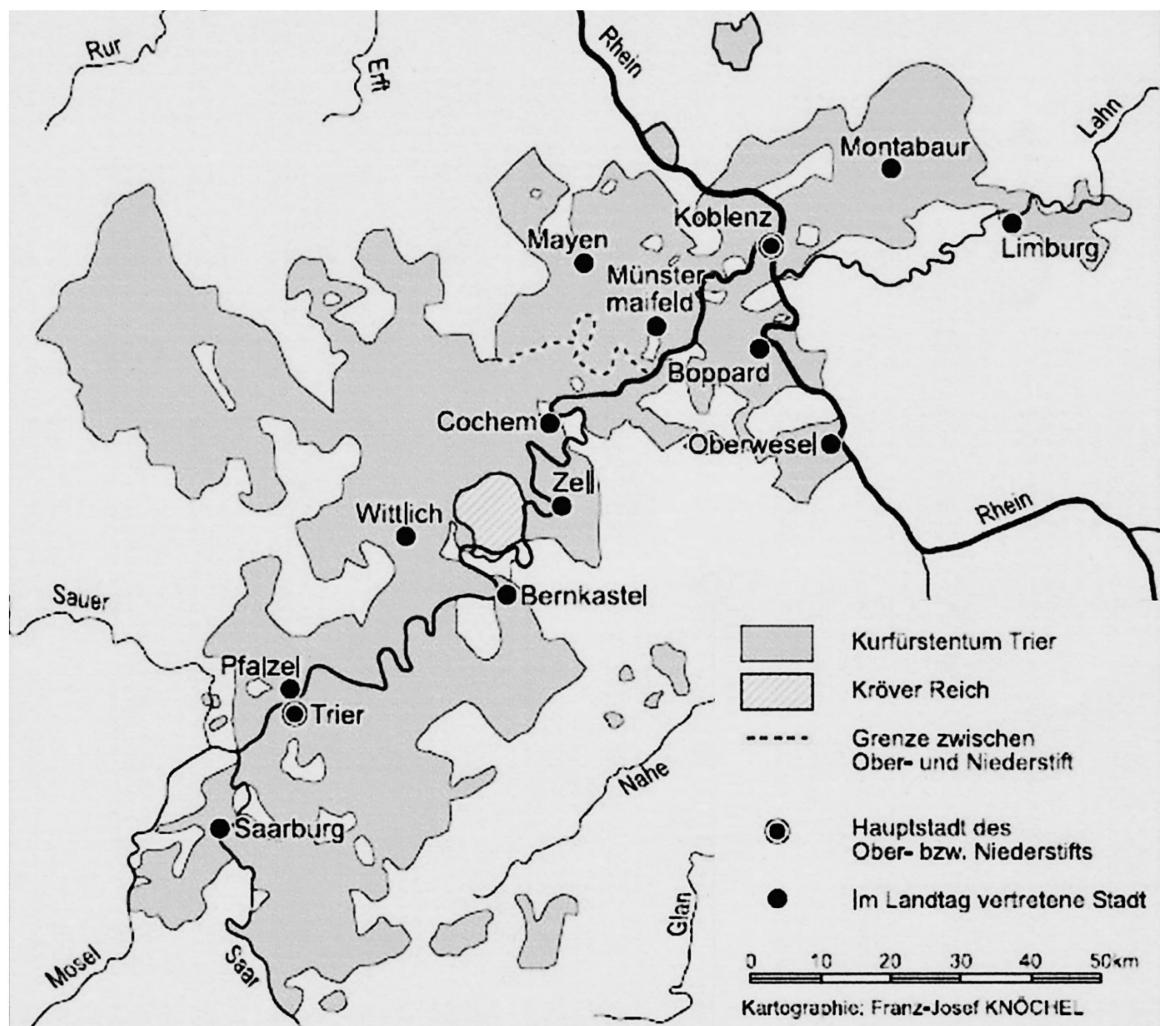


Abb. 1: *Kurtrier in der Frühen Neuzeit*. Aus: Dillinger (wie Anm. 14), S. 203.

werden. Für die Zeit der preussischen Verwaltung liegt der Schwerpunkt auf den ersten drei Jahrzehnten bis zur Neuregelung der Finanzierung der Staats- und Bezirksstrassen im Jahr 1841.<sup>9</sup>

### Unter kurfürstlicher Herrschaft, circa 1750–1794/98

1737 wurden in Kurtrier die Wegebaupflicht und die damit verbundenen finanziellen und arbeitsmässigen Belastungen auf die Gemeinden übertragen.<sup>10</sup> Die Instandhaltung der Strassen durch Hand- und Spanndienste oblag nun den Gemeinden, durch welche eine Strasse verlief. Durch den Erlass der grossen Strassenbauverordnung von 1753 und die Einführung von Strassenbauämtern wurden die weiteren institutionellen und strukturellen Rahmenbedingungen für den Ausbau des Chausseenetzes geschaffen.<sup>11</sup>

Insbesondere im Obererzstift befanden sich die Strassen in einem sehr schlechten Zustand. Kurfürst Clemens Wenzeslaus forcierte daher verschiedene Strassenbauprojekte. Auskunft erteilt hierüber das *Verzeichniß sämmtlicher in dem hohen Erzstifte zu erbauender Land- und Commercial-Straßen* von 1788/89.<sup>12</sup> Mit den Städten Koblenz und Trier verfügte das Kurfürstentum zwar über prinzipiell günstig gelegene Zentren, konnte diese jedoch aufgrund der schlechten Infrastruktur und der unzureichenden Verkehrsanbindungen nicht nutzen. Gerade in den Wintermonaten war die Mosel wegen Eisgangs nicht immer schiffbar. Hochwasser und Überschwemmungen schränkten die Benutzbarkeit der Strassen und Leinpfade immer wieder stark ein. Der Ausbau des Chausseenetzes sollte die ganzjährige Nutzbarkeit der Wege garantieren. Geplant war unter anderem der Anschluss an Frankreich und Luxemburg bzw. an den Rhein, da im Trierer Erzstift vor allem der Transithandel von den Niederlanden in Richtung Lothringen, Oberdeutschland und der Schweiz eine wichtige Rolle spielte.<sup>13</sup>

Als landesherrliche Aufgabe wurde der Chausseebau durch die Landschaft, die Vertretung der Trierer Stände, und die Hofrentkammer finanziert.<sup>14</sup> Bis 1779 hatten die weltlichen Untertanen bereits mehr als 60'000 RT in Form von Fronen und Barleistungen als ausserordentliche Beiträge für den Strassenbau erbracht.<sup>15</sup> 1785 veranschlagte Hofrat Weckbecker den Kapitalbedarf für den Strassenbau auf 18'000 RT jährlich.<sup>16</sup> Die Hauptlast, circa 72% des Gesamtbetrags, ruhte in Form von Frondiensten auf der ländlichen Bevölkerung.<sup>17</sup> Die Ritterschaft, die Geistlichkeit, die Stadtbürger, die erzbischöflichen Beamten und die Juden waren in Kurtrier von den Strassenbaufronen befreit.<sup>18</sup>

Zur Deckung des steigenden Finanzbedarfs versuchte Clemens Wenzeslaus seit 1776 die Frondienste durch finanzielle Leistungen aller Untertanen zu ersetzen.<sup>19</sup> Die erforderlichen Gelder sollten nach Massstab der allgemeinen Steuererhebung eingezogen werden.<sup>20</sup> Diese Massnahme rief jedoch bei den Stadtbürgern einen Sturm von Beschwerden hervor. Wiederholt protestierten die Koblenzer Bürger gegen die Neueinführung dieser Fronen beim Landesherrn. Sie kritisieren diese Massnahme als eine «Neuerung, [die] <ihrer alten Freyheit nachtheilig, und als eine Frohnde zu betrachten> [sei], die der Landmann allein tragen [müsste]».<sup>21</sup> Die Koblenzer Bürger argumentierten, dass der Unterhalt der Strassen alleinige Aufgabe des Bauernstands sei.<sup>22</sup> Die Befreiung von der Strassenfron stellte für sie einen wesentlichen Bestandteil der «städtischen Gerechtsamen und der städtisch bürgerlichen Freiheit» dar.<sup>23</sup> Eine endgültige Einigung konnte erst 1791/92 erzielt werden.<sup>24</sup> Von da an trugen auch das Domkapitel und die Ritterschaft zu den Kosten für die Erhaltung der Infrastruktur bei.<sup>25</sup> Zusätzlich zu diesen Massnahmen wurden Chausseegelder eingeführt.<sup>26</sup>

Durch diese Neuerung wurden nun vormals befreite Personenkreise in Form eines Frongelds zur Leistung von Beiträgen für die Wegebaukosten herangezogen. Dieser Versuch, die Naturalfronen umzustellen, hätte nicht nur eine Angleichung der Be-

lastungen zur Folge gehabt, sondern auch eine Vereinheitlichung des Untertanenverbands mit sich gebracht. Die forcierte rechtliche Gleichstellung von Bauern und Bürgern bedeutete allerdings auch eine Angleichung der Bürger an das niedrigere, bäuerliche Niveau.

Durch den Einmarsch französischer Truppen in das Erzstift im Herbst 1792 sollte dieses Projekt jedoch wieder gestoppt werden. Bereits 1793 konnten die neu eingeführten Frondienst- und Chausseegelder nicht mehr ordnungsgemäss eingenommen werden.<sup>27</sup> Der Chausseebau kam schliesslich fast völlig zum Erliegen.<sup>28</sup>

### **Unter französischer Herrschaft, 1794/98–1814**

Nach der Eroberung des Trierer Kurfürstentums durch die französischen Revolutionstruppen wurden 1797 die Anwohner und Gemeinden erneut zum Wegebau und zur Unterhaltung der vorhandenen Wege verpflichtet.<sup>29</sup> Das Gesetz beinhaltete damit einen Rückschritt zur körperlichen Arbeitsleistung der Untertanen im Wegebau.<sup>30</sup> Durch das napoleonische Dekret von 1811 wurden die Strassen in verschiedene Klassen eingeteilt.<sup>31</sup> Die Kosten für den Bau von Staats- bzw. kaiserlichen Strassen, die der ersten und der zweiten Abteilung angehörten – hierbei handelte es sich um wichtige Fernverkehrs- und Handelsstrassen –, waren ausschliesslich vom Staat aufzubringen.<sup>32</sup> Staatsstrassen, die der 3., also einer weniger wichtigen Abteilung angehörten, wurden von Staat und Departement gemeinsam, und zwar gewöhnlich im Verhältnis von 4 zu 3 finanziert.<sup>33</sup> Der Ausbau und die Unterhaltung der Departementalstrassen lag ausschliesslich bei den Departements.<sup>34</sup> Hierfür wurde eine zusätzliche Steuer in der Höhe von bis zu 10% der vier direkten Steuern veranschlagt.<sup>35</sup> 1811–1813 betrug dieser Zusatz für die Strassen im Saardepartement 11 Centimes.<sup>36</sup> Die Gemeindewege waren weiterhin der Munizipalverwaltung unterstellt. Durch diese Regelungen ruhte die Hauptlast des Wegebaus auf den Departements, da nur ein Achtel aller kaiserlichen Strassen auf die ersten beiden Klassen entfiel.<sup>37</sup> Trotz der Intention der neuen Verwaltung, Bau und Unterhalt der Staats- und Departementalstrassen über die Steuern zu finanzieren, liessen die Departements einen Teil der Wegebauarbeiten in Fronarbeit bewerkstelligen. Neben Fronen für den Neubau bzw. für die Erhaltung der Strassen hatten die «citoyens» Fuhrdienste zu leisten und für Materialkosten aufzukommen.<sup>38</sup>

Unter der französischen Verwaltung wurden vor allem das Kantonal- und das Fernstrassennetz des Erzstifts als Teil der militärischen Infrastruktur erweitert.<sup>39</sup> Aus den Aufrufen der Departementsverwaltung geht hervor, dass die Aufsicht und die Verteilung der Frondienste in der Verantwortlichkeit der Gemeinden lag.<sup>40</sup> Die Bürgermeister wurden aufgefordert die «citoyens» zur Leistung der Instandsetzungsarbeiten an den Strassen anzuhalten. Hierbei wurden unterschiedslos sowohl

Stadtburgler als auch Bauern zur Strassenbaufron herangezogen.<sup>41</sup> So verpflichtete die Departementsverwaltung 1807 beispielsweise die Trierer Bürger zu Handarbeiten und Fuhren für die Wiederherstellung der Landstrasse von Trier nach Prüm.<sup>42</sup> Anstatt der Stellung einer Mannschaft wurde der Stadt Trier jedoch das Angebot unterbreitet, lieber eine Subskriptionsliste anzulegen, da es sehr umständlich wäre, die Einwohner der Stadt Trier der Reihe nach zu ihren Arbeiten aufzufordern. Falls nicht genügend Geld eingehen sollte, wurde den Bürgern die Ausführung der Bauarbeiten in Person angedroht.

Unter Napoleon wurde der Strassenbau in der Region weiter intensiviert. Neben der Einrichtung einer eigenen Ingenieursabteilung für das Verkehrswesen wurde der Ausbau der Verbindungsstrassen forciert.<sup>43</sup> Damit sollte der Anschluss der Region an den französischen Wirtschaftsraum und an das Rheinland erreicht werden.<sup>44</sup> 1815 waren circa 150 km Strasse chaussiert.<sup>45</sup>

Aus diversen Beschwerden von Trierer Gemeinden in den Jahren 1795–1813 bei der französischen Departementsverwaltung ist ferner zu ersehen, dass auch nach der Gesetzesänderung von 1811 die Stadtburgler weiterhin zu Frondiensten im Wegebau herangezogen wurden.<sup>46</sup> Die Kläger führten in ihren Beschwerden als Hauptargument an, dass die zu erbringenden Fronleistungen das übliche Mass der Anwohnerpflichten überstiegen und sie durch diese «injuste réparation» übermäßig belastet würden.<sup>47</sup> Diese Konflikte mit der Obrigkeit aufgrund nichterbrachter Frondienste und allgemeiner Leistungsverweigerung verliefen dabei fast immer auf lokaler Ebene, zumeist in der Form von Bitt- und Klageschriften oder des Nichterscheinens zum Dienst.<sup>48</sup>

Im Gegensatz zu der unter Clemens Wenzeslaus eingeführten Reform, die den vollständigen Ersatz der Wegebaufronen durch Frondienstgelder vorsah, wurde unter der französischen Verwaltung erneut auf ein Mischsystem, bestehend aus Naturalfronen und Geldleistungen, zur Finanzierung des Wegebaus zurückgegriffen.

Gleichzeitig ist zu konstatieren, dass durch die Auswirkungen der Französischen Revolution und durch die Einführung des *Code Napoléon* in den linksrheinischen Gebieten nicht ipso facto von einer Aufhebung bzw. Umwandlung aller Frondienste auszugehen ist.<sup>49</sup> Durch den Erlass von Rudler, seit 1797 Regierungskommissar aller Länder zwischen Maas und Rhein, waren zwar 1798 die Erbuntertänigkeit und die damit verbundenen dinglichen und persönlichen Lasten der Bauern abgeschafft worden, die Fronleistungen für den Staat, wie z. B. die Wegebaufronen, blieben jedoch weiterhin bestehen.<sup>50</sup> Die Gesetze und Beschlüsse der Französischen Revolution über die Gleichstellung der Bürger und die Abschaffung aller Zehnten und Privilegien sahen offensichtlich keine Ablösung der «staatlichen Fronen» vor. Dies ist umso bemerkenswerter, als in Frankreich die Wegefronen bereits 1786/87 in finanzielle Leistungen umgewandelt und 1791 komplett abgeschafft worden waren.<sup>51</sup>

Des Weiteren ist eine Aufhebung aller Sonderrechte unter der französischen Herrschaft zu konstatieren. Die unterschiedslose Verpflichtung aller – Bauern wie Bürger – zur Naturalfron hatte für die Stadtbürger eine weitere Angleichung ihres Status nach «unten» zur Folge. In der praktischen Umsetzung bevorzugte die französische Verwaltung jedoch in den grösseren Städten die Zahlung von Frongeldern.

### **Unter preussischer Herrschaft, 1814/15–1848/49**

Im Januar 1814 übernahmen in Trier preussische Truppen die Herrschaft.<sup>52</sup> Die Finanzierung des Strassenbaus in dem 1815/16 neu gegründeten Regierungsbezirk Trier blieb zunächst durch das napoleonische Dekret von 1811 geregelt.<sup>53</sup> Eine Änderung der Rechtsgrundlage wurde erst 1819 bzw. 1822 in Angriff genommen.<sup>54</sup> Die französische Aufteilung der Staatsstrassen in drei unterschiedliche Abteilungen wurde aufgehoben.<sup>55</sup> In der Folge kam der Staat allein für alle Staatsstrassen auf. Für die Bezirksstrassen wurde die Steuerzulage generell auf 10½% der Grundsteuer festgesetzt.<sup>56</sup> Seit 1819 wurden zudem Chausseegelder eingeführt.<sup>57</sup> Die Verfügung von 1834 bestimmte, dass sich die Mittel der Bezirksstrassenfonds auf die «kunstmäßig» ausgebauten Bezirksstrassen beschränken sollten.<sup>58</sup> Die Unterhaltung der noch nicht fertiggestellten Streckenabschnitte fiel folglich in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. Erst mit dem Regulativ von 1841 wurden die Staats- und die Bezirksstrassen faktisch gleichgestellt.<sup>59</sup>

Darüber hinaus hatte die preussische Regierung seit 1816 den Bau von Prämienstrassen angeregt. Einen Anreiz für die Übernahme einzelner Bauprojekte bildete dabei die Genehmigung zur Erhebung von Wegegeldern und die vom Staat gewährten Zuschüsse. Pro Meile (7,5 km) zahlte der Staat 3000 Taler.<sup>60</sup>

Der Gemeindewegebau verblieb allerdings auch unter preussischer Verwaltung in der Verantwortlichkeit der Kommunen und wurde in Fronarbeit bewerkstelligt. Für diesen Bereich lässt sich die Höhe der durch die Anwohner erbrachten Leistungen näher verifizieren.<sup>61</sup> Bis 1868 wurden im Regierungsbezirk Trier insgesamt 22 Gemeindestrassen mit einer Gesamtlänge von 105 km und vier Prämienstrassen mit einer Länge von 45 km gebaut. Da die Staatsstrassen gut 450 km und die Bezirksstrassen 870 km Länge massen, wurden damit fast 10% des Strassensystems direkt von den Gemeinden gebaut und unterhalten.

Die Aufsicht über die Wege und die Ausschreibung der entsprechenden Fronarbeiten lag in den Händen der einzelnen Gemeinden.<sup>62</sup> Die Arbeiten erfolgten in der Regel nach Absprache mit der königlich-preussischen Baukommission und dem Landrat.<sup>63</sup> Für die Finanzierung dieser Bauarbeiten durch die Gemeinden existierten verschiedene Möglichkeiten, da die Arbeiten sowohl gegen Geld als auch in Losen oder in Tagearbeit vergeben werden konnten. Hierbei bestand für die Einwohner ferner die

Möglichkeit, sich von den Naturalleistungen loszukaufen.<sup>64</sup> Innerhalb der Gemeinde wurde die Verteilung der Dienste durch den Bürgermeister nach Absprache mit den Schöffen geregelt. Grundsätzlich befreit von den Fronen waren nur die Mitglieder der örtlichen Gemeindeverwaltung.

Die erwähnten Regelungen galten nicht nur für die ländlichen Gemeinden, sondern auch für die städtische Bevölkerung. Für verschiedene Trierer Stadtteile lassen sich – beispielsweise für 1826/27 – wiederholt bürgerliche Frondienste bei der Instandsetzung von Gemeindewegen und Brücken nachweisen.<sup>65</sup> Die Frondienste wurden auch hier unter die einzelnen Gemeindemitglieder aufgeteilt. Zusätzlich konnte, wenn das Guthaben aus der Gemeindekasse nicht für die Finanzierung des angestrebten Projekts ausreichte, die Aufbringung dieser Mittel auf die Bürger (nach Vermögen) umgelegt werden.<sup>66</sup>

Da die Baufronen häufig neben der Zahlung eines staatlichen Zuschusses zu einem Bauprojekt angesetzt wurden, übertrug die Verwaltung auf diese Weise einen Teil der Kosten der Infrastruktur direkt auf die Gemeinden und die Bürger. Ohne die Heranziehung der Untertanen zu den Baufronen hätten die von den Gemeinden geplanten Bauprojekte oft nicht finanziert werden können.<sup>67</sup> Die Fronleistungen der Anwohner bildeten somit auch nach 1815 einen wichtigen Posten der Kommunalkassen. Durch die Umwandlung der Herrschaftsfron in Dienste direkt für die Gemeinden begannen nun unterschiedslos alle Kommunen, auch die Städte, diese Aufgabe als eine selbst-auferlegte Pflicht zu akzeptieren.

## **Ergebnisse und Schlussfolgerungen**

Unter dem letzten Trierer Kurfürsten Clemens Wenzeslaus wurde ein umfangreiches und kostenintensives Strassenbauprogramm in Angriff genommen. Zur Finanzierung dieser Raumerschliessungsmassnahmen griff der Landesherr vorerst auf die Frondienste der ländlichen Bevölkerung zurück.<sup>68</sup> Darüber hinaus versuchte er neue finanzielle Quellen zu erschliessen, indem er erstmals auch die Stadtbürger zu Fronleistungen bzw. zur Zahlung eines Frondienstgeldes verpflichtete. Diese Aufhebung der althergebrachten städtischen Privilegien bedeutete gleichzeitig eine Nivellierung der bestehenden rechtlichen Unterschiede zwischen Bauern und Bürgern, die zu einer Vereinheitlichung des Untertanenverbands beitragen sollte.

Unter der neuen französischen Regierung wurde die unter kurfürstlicher Herrschaft begonnene Infrastrukturpolitik fortgeführt und das Chausseennetz weiter ausgebaut. Zur Finanzierung des Strassenbaus griff auch die französische Verwaltung auf die Frondienste zurück. Die neue Verwaltung trennte nicht mehr strikt zwischen Stadt und Land. Vielmehr wurden jetzt ausnahmslos alle Untertanen zu Naturalfronen verpflichtet. Dadurch fand für die Bürger eine weitere Angleichung ihres Status nach

«unten» statt. Aufgrund des grossen Verwaltungsaufwands wurde den Städten jedoch die Möglichkeit zur Zahlung eines Frondienstgelds eingeräumt.

Unter preussischer Verwaltung verblieb nach 1819/22 nur noch der Gemeindewegebau in der Zuständigkeit der Kommunen. Durch die Übernahme bisher von den Anwohnern erbrachter Leistungen durch den Staat bzw. durch deren Umwandlung in eine Steuer wurde das Einsatzgebiet der Fronen auf die für die Gemeinde notwendigen Aufgaben reduziert, was letztendlich zu einer Akzeptanz dieser Verpflichtung durch die Kommunen führen sollte.

Neben der Erkenntnis, dass unter französischer und preussischer Herrschaft die Fronverpflichtungen nicht komplett abgeschafft wurden, hat sich ferner gezeigt, dass sich gegen Ende des 18. Jahrhunderts der von den Fronforderungen betroffene Personenkreis zunächst erweiterte. Auffällig ist, dass gerade in der Frühmoderne und in der Revolutionszeit für die typischen Bereiche des Staatsausbaus, wie z. B. für den Strassenbau, auf die Frondienste zurückgegriffen wurde. Bevor die Ablösbarkeit bzw. die Regulierung der Abgaben und Dienste eingeführt wurde, musste ein Grossteil der zum Unterhalt der Infrastruktur notwendigen Arbeiten durch die Inanspruchnahme der Frondienste bewältigt werden.<sup>69</sup> Dies geschah trotz der häufig nur geringen Effektivität der Fronleistungen und der mangelnden Sachkenntnis der Fröner.

Ein Grund für den Einsatz von Frönen ist sicher in der anhaltenden wirtschaftlichen Depression, in der sich das Kurtrierer Erzstift seit dem Dreissigjährigen Krieg befand, zu sehen.<sup>70</sup> Die Region wurde seit dem 17. Jahrhundert immer wieder durch Kriege und durchziehende Truppen stark belastet. Die Bewältigung anstehender Infrastrukturmassnahmen in Fronarbeit war eine der wenigen Alternativen, die der Landesherrschaft aufgrund ihrer finanziellen Schwäche verblieb.<sup>71</sup>

Zudem erwies sich der systematische Ausbau der Strassen zu modernen Chausseen nach französischem bzw. oberdeutschem Vorbild als überaus arbeits- und personalintensiv.<sup>72</sup> Um die ursprünglich aus mehr oder minder befestigten Feldwegen bestehenden Strassen, die von den Anwohnern und den Gemeinden instand gehalten wurden, nach dem neuesten Stand der Technik ausbauen zu können, wurden wesentlich mehr Arbeitskräfte als bisher benötigt. Die Übernahme technischer Innovationen und ein erster Versuch die Wegebaupflicht auf einen breiteren Personenkreis auszudehnen, sollten sich daher, wie aus der Strassenbauverordnung von 1753 hervorgeht, nahezu zeitgleich ereignen.<sup>73</sup>

Die permanente Ausweitung der Fronforderungen barg allerdings ein bedeutendes Konfliktpotenzial. Die Städte wehrten sich gegen diese Forderungen, indem sie mit ihrem alten Recht, den städtischen Freiheiten und Privilegien argumentierten. Der Versuch der Herrschaft einseitig geltendes Recht zu ändern, wurde als Verstoss gegen das Gewohnheitsrecht empfunden. Die gegensätzlichen Interessen von Landesherrschaft und städtischem Bürgertum sollten daher einem zügigen Ausbau des Strassennetzes im Kurstaat zunächst hemmend im Weg stehen.

Anmerkungen

- 1 Landeshauptarchiv Koblenz (im Folgenden LHAKo), 1 C 10409.
- 2 Zur Bewertung der Frondienste in der Frühen Neuzeit vgl. Bickle Renate, «Scharwerk in Bayern. Fronarbeit und Untertänigkeit in der Frühen Neuzeit», *Geschichte und Gesellschaft* 17 (1991), S. 407–433, hier 407.
- 3 Vgl. Müller Uwe, *Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung. Der Chausseebau in der preussischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts*, Berlin 2000.
- 4 Vgl. die Karte, S. 157.
- 5 Vgl. Bundesfinanzakademie (Hg.), *Vom Frondienst zur modernen Steuer. Eine Ausstellung zur Einweihung der neuen Zentralbibliothek der Fachhochschule für Finanzen in Nordkirchen am 28. April 1981*, Siegburg 1981, S. 4. Zur Verwendung der Begriffe «Frondienst», u. a. als idealtypische Hilfskonstrukte vgl. Peters Jan, «Gutsherrschaft. Ein Jahrzehnt Potsdamer Forschungserfahrungen», *Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie* 53 (2005), S. 77–85, hier 7.
- 6 Vgl. Stadtarchiv Trier (im Folgenden STAT), Tb 1/ 103, Text I.
- 7 Vgl. Fabricius Wilhelm, *Die Karte von 1789. Einteilung und Entwicklung der Territorien von 1600–1794. Erläuterungen zum geschichtlichen Atlas der Rheinprovinz*, Bd. 2, Bonn 1898 (Nachdruck Bonn 1965), S. 107 ff.; Irsigler Franz, *Herrschatsgebiete im Jahre 1789*, Köln 1982, Karte V, 1.
- 8 Vgl. Dillinger Johannes, «*Böse Leute*. Hexenverfolgung in Schwäbisch-Österreich und Kurtrier im Vergleich», Trier 1999, S. 72 ff.
- 9 Heimers Manfred, «Trier als preussische Bezirkshauptstadt im Vormärz (1814–1848)», in: Düwell Kurt, Irsigler Franz (Hg.), *Trier in der Neuzeit*, 2. Aufl., Trier 1996, S. 399–419, hier 411 f., 417 f.
- 10 Diese Verpflichtung oblag vorher zum Teil den Ämtern. Vgl. Scotti Johann Joseph, *Sammlung der Gesetze und Verordnungen, welche in dem vormaligen über Gegenstände der Landeshoheit, Verwaltung und Rechtspflege ergangen sind*, ..., 3 Bände, Düsseldorf 1832, Bd. II, S. 1006; LHAKo, 1 C 1253; Irsigler Franz, «Wirtschaftsgeschichte der Stadt Trier 1580–1794», in: Düwell/Irsigler (wie Anm. 9), S. 99–201, hier 163.
- 11 Scotti (wie Anm. 10), Bd. II, S. 1063 ff.
- 12 LHAKo, 1 E 516; Rapp Wolf Ulrich, *Stadtverfassung und Territorialverfassung. Koblenz und Trier unter Kurfürst Clemens Wenzeslaus (1768–1794)*, Frankfurt a. M. u. a. 1995, S. 316 ff.
- 13 Zur Trasse Trier–Koblenz vgl. Rapp (wie Anm. 12), S. 313 f.; STAT, Ta 101/9, 1747/180, 100/35; LHAKo, 1 C 816. Zur Strasse Bitburg–Helenenberg–Trier vgl.: STAT, L 7/ OI; Stadtarchiv Koblenz, Abt. 702, Nr. 12; Gerteis Klaus, «Als die «Bitburger» fast durch Aach geführt worden wäre. Zur Strassenbaupolitik vor 200 Jahren», *Jahrbuch des Kreises Trier-Saarburg* (1992), S. 125–129, hier 125, 128; Heyen Franz-Josef, «Der Plan einer West-Ost-Strasse durch die Schneifel von 1785/86», *Jahrbuch des Kreises Prüm* 7 (1966), S. 58–63. Zur Strasse Trier–Frankfurt vgl.: LHAKo, 1 E 213, 214; Kreuzberg Bernhard Josef, *Die politischen und wirtschaftlichen Beziehungen des Kurstaates zu Frankreich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bis zum Ausbruch der französischen Revolution*, Bonn 1932, S. 118–161.
- 14 LHAKo, 1 C 19234; 1 E 201. Zu den Ständen Kurtriers vgl. Dillinger Johannes, «Demokratie im Kurstaat? Deputierte von Bauern und Bürgern auf den Landtagen des Kurfürstentums Trier», *Kurtrierisches Jahrbuch* 46 (2006), S. 201–216.
- 15 LHAKo, 1 E 203; Rapp (wie Anm. 12), S. 323, 326.
- 16 LHAKo, 1 E 250. Vgl. auch LHAKo, 1 C 19330, 19331.
- 17 Das Gesamtsteueraufkommen betrug 1775 ca. 100'000 RT. Vgl. Hausmann Jost, «Die Städte als integrierte Glieder des absoluten Staates im 17. und 18. Jahrhundert», in: Flach Dietmar, Hausmann Jost (Bearb.), *700 Jahre Stadtrecht für sechs kurtrierische Städte 1291–1991*, Koblenz 1991, S. 63–70, hier 64.
- 18 STAT, L 1/ 12; Rapp (wie Anm. 12), S. 321.

- 19 Vgl. Rapp (wie Anm. 12), S. 320; LHAKo, 1 C 19236. Zur Diskussion um die Ablösung der Fronen vgl. LHAKo, 1 C 1262.
- 20 Zum Kurtrierer Steuerwesen vgl. Haxel Edwin, «Verfassung und Verwaltung des Kurfürstentums Trier im 18. Jahrhundert», *Trierer Zeitschrift für Geschichte und Kunst* 5 (1930), S. 47–88, hier 80.
- 21 LHAKo, 1 C 10408.
- 22 LHAKo, 1 C 10409.
- 23 STAK 623, Nr. 1616; LHAKo, 1 E 250; Rapp (wie Anm. 12), S. 322.
- 24 Vgl. LHAKo, 1 E 256, auch für die folgenden Ausführungen.
- 25 Von den weltlichen Ständen sollten jährlich zwei «Simpeln», vom Klerus 600 RT erhoben werden. Vgl. Rapp (wie Anm. 12), S. 332 f., Anm. 86 ff.
- 26 LHAKo, 1 E 256; Scotti (wie Anm. 10), Bd. III, Nr. 883.
- 27 LHAKo, 1 E 415, 419, 217.
- 28 LHAKo, 1 E 217.
- 29 STAT, FZ 658, Text III.
- 30 Vgl. das Gesetz vom 16. September 1807. Beck Otto, *Beschreibung des Regierungsbezirks Trier*, 3 Bände, Trier 1868–1871, Bd. III, S. 40.
- 31 *Bulletin de Lois de la République Française*, Paris 1811, S. 418, Nr. 7644; Ecker Fritz, *Rheinisches Wegerecht*, Berlin 1906, S. 37 ff., 77 ff.; Weinand Helmut, *Die preussischen Staats- und Bezirksstrassen im Regierungsbezirk Koblenz bis zum Jahre 1876*, Bonn 1971, S. 34.
- 32 Ecker (wie Anm. 31), S. 61, 80, Art. 5 f.
- 33 Beck (wie Anm. 30) Bd. III, S. 40 f., auch für das Folgende.
- 34 Ecker (wie Anm. 31), S. 37 ff., 81. Zum schlechten Zustand der Strassen und Brücken im Saardépartement vgl.: STAT, FZ 658, Text III [1798]; Zegowitz Louis, *Annuaire historique et statistique du Département de la Sarre XI* (1802/03), S. 50 ff.; Delamorre C. H., *Annuaire topographique et politique du Département de la Sarre pour l'an 1810 à Trèves*, Trier 1810, S. 370 ff.
- 35 Die Zusatz-Centimes («centimes additionels») wurden als Zusätze zur Tür- und Fenstersteuer, Personal- und Mobiliensteuer, Grundsteuer und Patentsteuer erhoben. Vgl. Beck (wie Anm. 30), Bd. III, S. 41 f.
- 36 Zwischen 1797 und 1802 wurden insgesamt 151'970 Francs für den Strassenbau im Saardépartement aufgewendet. Vgl. Zegowitz (wie Anm. 34), S. 50 ff.
- 37 Bösenberg Hans, *Die Entwicklung der Provinzialstrassen der Rheinprovinz*, Diss., Düsseldorf 1918, S. 7 f.
- 38 Vgl. STAT, FZ 658.
- 39 Zum Bau der Strassen und Leinpfade im Rhein-Moseldépartement vgl. u. a. LHAKo, Abt. 256. Für das Saardépartement vgl. u. a. LHAKo, Abt. 276. Zur Wiederherstellung der Landstrasse Trier–Prüm vgl. STAT, FZ 658, Text V; für die Strasse Strassburg–Lüttich vgl. LHAKo, 276.
- 40 STAT, FZ 658, Text III; Beck (wie Anm. 30), Bd. III, S. 40 f.
- 41 Vgl. STAT, FZ 658, Text V.
- 42 Ebd., auch für die folgenden Ausführungen.
- 43 Vgl. Müller Michael, «Die Stadt Trier unter französischer Besatzung (1794–1814)», in: Düwell/ Irsigler (wie Anm. 9), S. 375–395, hier 392. Geplant war der Bau der Strassen Antwerpen–Lüttich–Trier–Saarbrücken–Strassburg–Basel, Trier–Metz und Biewer–Ehrang. Zur Mosel-Saar-Kanalisation vgl. Zenz Emil, *Geschichte der Stadt Trier im 19. Jahrhundert*, Bd. 1: *Vom Beginn der französischen Herrschaft bis zum Ende der Revolution von 1848 (1794–1850)*, Trier 1979, S. 54. Zur Strasse Trier–Bitburg–Köln vgl. Friedrich Philipp, «Strassenwesen und Strassenbau im 19. Jahrhundert in den Kreisen Bitburg und Prüm», *Heimatkalender Bitburg-Prüm* (1994), S. 168–171, hier 168. Für Trier–Aachen und Trier–Koblenz vgl.: Freund Elmar, *Das Strassenwesen in Rheinland-Pfalz. Geschichte, Zustand, Verkehr, Finanzierung*, Diss., Mainz 1956, S. 15; Weinand (wie Anm. 31), S. 226. Zur Einrichtung einer Reit- und Fahrpost 1793–1813 über Worms, Simmern und Koblenz sowie über Kirchberg, Hetzerath und Trier vgl.: Dotzauer Winfried, «Mainz–Bingen–Trier. Die Geschichte eines bedeutenden Verkehrsweges von der Römerzeit bis heute», *Jahrbuch der Vereinigung «Freunde der Universität Mainz»* 23/24 (1974/75), S. 1–20, hier 18; Watrain P.,

- «Die Post in Trier unter französischer Verwaltung (1794–1814)», *Trierische Chronik* 2 (1905), S. 70–80.
- 44 Vgl. Arlberg Hans Rudolf, *Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Stadt Trier von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Beginn des ersten Weltkrieges*, Diss., Bonn 1972, S. 21; Fischer Gert, *Wirtschaftliche Strukturen am Vorabend der Industrialisierung. Der Regierungsbezirk Trier 1820–1850*, Köln, Wien 1990, S. 46 ff.
- 45 Delamorre (wie Anm. 34), S. 226, 370 ff.; Schlickeysen Friedrich W. A., *Topographische Beschreibung des Regierungsbezirkes Trier*, Trier 1833, S. XVI; Hugo Conrad von, *Verkehrspolitik und Straßenbau im Regierungsbezirk Trier von 1815 bis 1875*, Diss., Bonn 1962, S. 31.
- 46 STAT, FZ 658; Beck (wie Anm. 30), Bd. III, S. 42.
- 47 STAT, FZ 658, Text IV.
- 48 STAT, FZ 658, Text III. Für den unzulänglichen Ausbau der Straßen wurde vor allem der Mangel an geeigneten Arbeitskräften verantwortlich gemacht (Delamorre (wie Anm. 34), S. 370 ff.).
- 49 Für die napoleonische Gesetzgebung vgl. Müller (wie Anm. 43), S. 392. Selbst Hennigs geht noch von einer vollständigen Ablösung der Dienste unter französischer Herrschaft aus. Hennigs Annette, «Preussischer Chausseebau in Westfalen», in: Veltzke Veit (Hg.), *Napoleon. Trikolore und Kaiseradler über Rhein und Weser*, Köln 2007, S. 204–215, hier 210.
- 50 Im Raum des ehemaligen Kurtrierer Erzstifts wurden durch diesen Erlass nur die Zehnten, die grundherrschaftlichen Fronen und die Steuerprivilegien für Adel und Klerus abgeschafft. Zum Erlass von 1798 vgl. Müller (wie Anm. 43), S. 382, 384 f., 392; Teilabdruck bei Lager Christian, «Mitteilungen aus einem trierischen Tagebuch aus der Zeit der französischen Revolution», *Trierische Chronik* 11 (1915), S. 75–84, hier 82 f.
- 51 Müller (wie Anm. 3), S. 102. Zum Straßenbau in Frankreich vgl.: Guillerme André, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services aux XIX<sup>e</sup>me siècle*, St-Just-la Pendue, Paris 1984; Bösenberg (wie Anm. 37), S. 7 f.
- 52 Vgl. Koltes Manfred, *Das Rheinland zwischen Frankreich und Preussen. Studien zu Kontinuität und Wandel am Beginn der preussischen Herrschaft (1814–1822)*, Köln u. a. 1992.
- 53 Beck (wie Anm. 30), Bd. III, S. 40 f.; Wacker Reinhold, *Das Land an Mosel und Saar mit Eifel und Hunsrück. Strukturen und Entwicklungen 1815–1990*, Trier 1991, S. 107. Zum Rückgriff der preussischen Verwaltung auf die französischen Wegbauvorschriften vgl. Brandes Inga, «Die Verwaltung des Fortschritts»: *Gemeindewegebau im Landkreis Zell (Mosel) zwischen Selbstverwaltung und administrativer Steuerung (1816–1875)*, Magisterarbeit, Trier 2000, S. 32–37.
- 54 Weinand (wie Anm. 31), S. 37 ff., 58, 60 ff.; *Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Trier*, Trier 1816–1837, S. 161; *Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Koblenz*, Koblenz 1816–1918, S. 428 ff., 433 ff.; LHAKo, Abt. 442.
- 55 Wacker (wie Anm. 53), S. 107; *Amtsblatt Trier* (wie Anm. 54), S. 161 f.
- 56 Im Regierungsbezirk Koblenz wurden 1824 die Steuerzuschläge auf 12% angehoben. Brandes (wie Anm. 53), S. 30.
- 57 Weinand (wie Anm. 31), S. 37–42; Hugo (wie Anm. 45), S. 20, 48 ff.
- 58 Brandes (wie Anm. 53), S. 30; Weinand (wie Anm. 31); LHAKo, Abt. 403.
- 59 LHAKo, Abt. 403; Weinand (wie Anm. 31), S. 66. Zum Wegbaurecht in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vgl. ebd., S. 42 ff.
- 60 Hugo (wie Anm. 45), S. 21 ff., 98 ff.; LHAKo, Abt. 442.
- 61 Vgl. Hugo (wie Anm. 45), S. 37 ff.
- 62 Vgl. dazu: STAT, Tb 1/ 103; Brandes (wie Anm. 53), S. 112.
- 63 STAT, Tb 1/ 103, Text I, auch für die folgenden Ausführungen.
- 64 Der Arbeitslohn entsprach einem Tagelöhnergehalt von 6–8 Silbergroschen.
- 65 Vgl. u. a. STAT, Tb 1/ 103, Text IV, Text VIII. Für Koblenz vgl. Brandes (wie Anm. 53), S. 65 ff.
- 66 STAT, Tb 1/ 103, Text VIIIa.
- 67 Vgl. STAT, Tb 1/ 103, Text VIb.

- 68 Die Wegbaufronen wurden zusätzlich zu den Verpflichtungen der bäuerlichen Bevölkerung in der Landwirtschaft eingefordert. Vgl. hierzu u. a.: LHA Ko, 1 C, Nr. 1177; LHA Ko, 1 , Nr. 4734 (Münstermaifeld); LHA Ko, 1 , Nr. 13126 (1600–1799) (Schönberg).
- 69 Vgl. Müller (wie Anm. 3), S. 110, 121.
- 70 Zur finanziellen Lage des Erzstiftes vgl.: Irsigler (wie Anm. 10); Laufner Richard, *Die Sozialstruktur der Stadt Trier in der frühen Neuzeit*, Bonn 1973.
- 71 Vgl. Schneider Otto, *Die Finanzpolitik des Kurfürsten Clemens Wenzeslaus von Trier*, Berlin 1958, S. 39–41, 174 f.
- 72 Zu den Bauvorschriften für den Chausseebau vgl. Gerteis (wie Anm. 13), S. 126.
- 73 Vgl. Scotti (wie Anm. 10), Bd. II, S. 1063 f.

