Zeitschrift für Thüringische Geschichte

Band 80 (2026)

Herausgeber
Verein für Thüringische Geschichte
Historische Kommission für Thüringen

LEIPZIGER UNIVERSITÄTSVERLAG GMBH 2026

Zeitschrift für Thüringische Geschichte
Band 80 (2026)

Begründet 1852 als
»Zeitschrift des Vereins für Thüringische Geschichte und Altertumskunde«.

Fortgeführt von 1992 bis 2007 als
»Zeitschrift des Vereins für Thüringische Geschichte«.

Wissenschaftlicher Beirat
Enno Bünz (Leipzig), Hans-Werner Hahn (Aßlar/Jena), Gunther Mai (Meiningen/Erfurt), Johannes Mötsch (Meiningen), Georg Schmidt (Jena), Volker Wahl (Weimar), Helmut G. Walther (Jena) und Siegrid Westphal (Osnabrück).

Redaktion
Philipp Walter (Jena, Redaktionssekretär), Stefan Gerber (Jena), Werner Greiling (Neustadt an der Orla/Jena), Mathias Kälble (Dresden), Alexander Krünes (Gotha), Steffen Raßloff (Erfurt), Uwe Schirmer (Jena), Helge Wittmann (Mühlhausen).

Geschäftsstelle
c/o Historisches Institut
Friedrich-Schiller-Universität Jena
Fürstengraben 13
07743 Jena

www.vthg.de
www.historische-kommission-fuer-thueringen.de

Für die einzelnen Beiträge zeichnen die Verfasser verantwortlich.

Alle Rechte vorbehalten.
(Ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlags und der Herausgeber ist es nicht gestattet, dieses Buch oder Teile daraus auf fotomechanischem oder elektronischem Weg zu vervielfältigen.)

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung des Thüringer Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur.

© Verein für Thüringische Geschichte und Historische Kommission für Thüringen

Wissenschaftliche Redaktion, Satz und Gestaltung: Dr. Philipp Walter (Jena)
Korrektorat: Dr. Johannes Mötsch (Meiningen)
Gesamtherstellung: Ufer Verlagsherstellung (Leipzig)
Verlag: Leipziger Universitätsverlag GmbH, Oststraße 41, 04317 Leipzig

Printed in EU

ISSN 1868-2723
ISBN 978-3-96023-725-9

Inhalt

Aufsätze

Enno Bünz
Das Reichskloster Fulda im frühmittelalterlichen Thüringen.
Zu einem neuen Grundlagenwerk von Michael Gockel 9

Felix Koch
Neue Forschungen zum Erfurter Zunftwesen des Spätmittelalters. Mit einer
Edition der ältesten überlieferten Zunftordnung der Schmiede (25. März 1339) 39

Daniel Pfitzer
Die Dorfordnung von Böhlen aus dem Jahr 1623 65

Thomas Gunzelmann
„Länder mit Ländern verknüpft"? Die Chaussee Ernsts I. über den
Thüringer Wald zwischen Coburg und Gotha 87

Werner Münzenmaier
Das statistische Büro vereinigter thüringischer Staaten unter der
Leitung von Bruno Hildebrand 1864 bis 1878.
Organisation, Aufgaben, Selbstverständnis 129

Harald Mittelsdorf / Wolf Karge
Dr. e. H. Richard Sommer. „Der Baumeister" der Saale-Talsperre
am Kleinen Bleiloch 159

Marvin Lotz
Friedrich Schneider (1887–1962). Ein „bürgerlicher" Historiker in
der Frühzeit der DDR 197

Eva Schmucker Drabe
„Vom Sieg des Sozialismus über den Kapitalismus überzeugt sein".
Zur Geschichte der internationalen Ferienkurse in Thüringen – Teil 2
(von 1945 bis 1961) 225

Bernd W. Bahn
Die „Fördergemeinschaft Steinsburg" in Südthüringen 1977–1989 255

Miszellen

Andreas Klöppel / Reinhart Siegert
Ottmann père besucht die Altenburger Landwirtschaftsversammlung von 1843 und Zacharias Kresse auf seinem Hof in Dobraschütz. Ein Quellenfund 281

Jörg Seiler
Das Sächsische Klosterbuch. Eine christentumsgeschichtliche und landeskulturgeschichtliche Orientierung 297

Matthias Steinbach
„Wundklee blüht" – Über Transformationserfahrungen in Ostdeutschland 305

Forum: Die geplante Umgestaltung der Erfurter Augustinerkirche. Beiträge zu einer aktuellen Debatte

Redaktionelle Vorbemerkung 313

Jochen Birkenmeier / Michael Weise
Vom Vertreter der Moderne zum NS-Architekten. Theo Kellners Arbeiten und Planungen für die Augustinerkirche und die Peterskirche in Erfurt während der Zeit des Nationalsozialismus 313

Rainer Müller / Clemens Peterseim
Die Erfurter Augustinerkirche. Denkmalpflege an einer Lutherstätte im 19. und 20. Jahrhundert 347

Nachruf

Pierre Fütterer
Peter Sachenbacher (1944–2025) 398

Tagungsberichte

Robert Proske / Jonas Kuttig
32. Tag der Thüringischen Landesgeschichte. Sammeln. Bewahren. Erforschen. Geschichtsvereine in Thüringen im ‚langen' 19. Jahrhundert im überregionalen Vergleich 400

Ron Hellfritzsch / Sören Groß
4. Internationale Fachtagung Provenienzforschung Technisches Kulturgut. Technisches Kulturgut in Zirkulation: Werkzeuge, Instrumente, Apparate und Maschinen 404

Christina Möller
Der mitteldeutsche Raum und das Königtum vom Interregnum bis zu Kaiser Karl IV. (1250–1378) 409

Anna Sophie Hellmuth
Niederadelige Lebenswelten in Thüringen 1550–1849 414

Rezensionen

I. Allgemeine und epochenübergreifende Schriften 418
II. Mittelalter 458
III. Neuzeit 472
IV. Zeitgeschichte 508
V. Übersicht der rezensierten Schriften 532

Abbildungsnachweise 537

Abkürzungs- und Siglenverzeichnis 539

Autorenverzeichnis 541

„Länder mit Ländern verknüpft“?
Die Chaussee Ernsts I. über den Thüringer Wald zwischen Coburg und Gotha

Thomas Gunzelmann

1. Einleitung

Die Geschichte von Straßen umfasst nicht nur die Erforschung ihrer Planung, ihrer technischen Ausführung und ihrer Nutzung. Sie greift viel weiter. Anlage und Linienführung von Straßen waren immer abhängig von territorialpolitischen Verhältnissen und an vernetzte wirtschaftliche, soziale und kulturelle Strukturen gekoppelt.[1] Der Wandel und die Diversifizierung von Straßennetzen hängt zudem auch mit der Umgewichtung der Raumwirkung zentraler Orte zusammen. Wegen ihrer materiellen Persistenz blieben Straßen aller Epochen oft zeugnishaft erhalten und können damit auch Denkmale nicht nur der Technik- und Verkehrsgeschichte, sondern auch der Raumwahrnehmung und -bewertung vergangener Zeiten sein.

Straßen waren somit immer eine „Konkretisierung von Herrschaft über den physischen Raum“.[2] Bis zum Beginn des Chausseebaus drückte sich diese Herrschaft allerdings eher in einer Reihe weitgehend reaktiver Praktiken aus. Zum proaktiven Herrschaftsinstrument wurde die Straße erst mit der Innovation Chaussee. Um ein Netz solcher Kunststraßen zu schaffen, musste sich der Staat allerdings vom Schutzherrn zum Bauherrn der Straßen wandeln,[3] was im Süden und in kleineren, vermeintlich schwächeren Staaten des Alten Reiches früher gelang. Die Planung von Chausseen betraf nicht nur das Netz und die Streckenführung, sondern auch den technischen Aufbau der Straße, der normiert war und erstmals den durchgängigen Einsatz von Fachpersonal in der Trassenplanung und der baulichen Umsetzung erforderte.

All diese Aspekte von Politik, Herrschaft, Planung und Wirtschaft lassen sich exemplarisch an der Geschichte der Chaussee von Gotha nach Coburg zeigen. Ihr wesentliches Ziel war zunächst ein politisches, dann auch ein wirtschaftliches: Eine leistungsfähige Verbindung der beiden räumlich getrennten Landesteile des neuen ernestinischen Herzogtums Sachsen-Coburg und Gotha, vor allem seiner

---

1 Hans-Liudger Dienel/Hans-Ulrich Schiedt, Einleitung in die Geschichte der modernen Straße, in: Dies. (Hg.), Die moderne Straße. Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert (Deutsches Museum. Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung, 11), Frankfurt/New York 2010, S. 7–21, hier S. 8 u. 13.

2 Alexander Denzler, Straßen im 16. Jahrhundert: Erhalt – Nutzung – Wahrnehmung (Ding, Materialität, Geschichte, 5), Köln 2024, S. 459.

3 Lothar Würtz, Die geschichtliche Entwicklung des Straßennetzes in Baden-Württemberg (Archiv für die Geschichte des Straßenwesens, 1), Bonn-Bad Godesberg 1970, S. 64.

Residenzstädte herzustellen. Die beabsichtigten Wirkungen des Straßenbaus wurden aus der Sicht des als Erbauer gerühmten Herzogs Ernst I. kurz nach Fertigstellung auf einer Tafel am so genannten „Obelisken" am Rondell bei Oberhof am höchsten Punkt der Straße als vermeintlicher Fakt festgehalten: *Wie sich die Straße so sicher und leicht zu den Höhen herauf schwingt, Länder mit Ländern verknüpft / Handel und Künste belebt.*[4] Wie der Bau geplant und durchgeführt wurde und ob die gewünschten Wirkungen auch eintraten, wollen die folgenden Überlegungen herausarbeiten.

2. Die politischen und verkehrsgeographischen Rahmenbedingungen im neu geschaffenen Staat Sachsen-Coburg und Gotha

2.1 Politische Rahmenbedingungen

2.1.1 Die innenpolitische Ebene der ernestinischen Kleinstaaten

Mit dem Teilungsvertrag der drei sächsisch-ernestinischen Herzogtümer Hildburghausen, Meiningen und Coburg-Saalfeld war mit Sachsen-Coburg und Gotha ein Staatsgebilde entstanden, mit dem sein Herzog Ernst I. meinte, das „große Los" gezogen zu haben, hatte er doch die Fläche seines Herrschaftsgebiets und die Zahl seiner Untertanen verdreifacht.[5] So entstand in räumlicher Hinsicht ein Staatsgebilde mit zwei getrennt liegenden größeren Gebieten sowie einigen kleinen bis winzigen Exklaven. Dessen beide Residenzstädte, getrennt durch die damals nicht leicht zu überquerende Schwelle des Thüringer Waldes, waren in Luftlinie immerhin 80 km voneinander entfernt. Doch lagen dazwischen nicht nur die physische Entfernung, sondern mit der meiningischen und der preußischen auch zwei Staatsgrenzen.

Schon während der schwierigen Verhandlungen, die zur vertraglichen Lösung am 12. November 1826 führten, mokierte sich der Gothaische Staatsminister Bernhard August von Lindenau am 23. September in einem Brief an den Großherzog von Weimar über Herzog Ernst I., dass dieser neben zahlreichen weiteren Nachforderungen auch *eine Chaussee über den Wald für seine Reisen nach Gotha* begehre.[6]

---

[4] Kunst ist hier immer noch im Sinne von Gewerbe und (Ingenieurs-)Technik gemeint. Gerade im Straßenbau waren um 1830 die Begriffe „Kunststraße" und „Kunstbauten" noch immer üblich. La Nicca hat in einem Antwortschreiben an von Erffa vom 16.10.1829 letztere sogar „Kunstwerke" genannt, vgl. LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, Anstellung des Hauptmanns beim eidgenössisch schweizerischen Genie-Corps Richard La Nicca aus Chur 2-13-0041/14, unfol. – Zum Obelisken vgl. Matthias Schmidt, Das Denkmal am Rondell in Oberhof und die Bedeutung der Fiale für die Entwicklung nationaler Denkmalformen im 19. Jahrhundert in Deutschland, in: Arbeitsheft des Thüringischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie 31 (2008), S. 156–164.

[5] Gustav Hirschfeld, Die Errichtung des Herzogtums Sachsen-Coburg und Gotha im Jahre 1826 (Coburger Heimatkunde und Heimatgeschichte, 2,4), Coburg 1927, S. 18 f.

[6] Paul von Ebart, Bernhard August von Lindenau, Gotha 1896, S. 124.

So verwundert es nicht, im Teilungsvertrag den Art. 27 zu finden, der auf die Verbesserung der Verbindung von Coburg und Gotha einging.[7] Danach sollte mit hohem Druck eine Chaussee durch das Herzogtum Meiningen in dessen zukünftigem Territorium gebaut werden, die über Schalkau oder Eisfeld nach Kahlert und Neustadt (am Rennweg) führen sollte. Mehr als eine Absichtserklärung zur besseren Verbindung der beiden Landesteile konnte diese Vereinbarung jedoch nicht sein, vor allem auch deswegen, weil Vertreter der jeweils zu durchquerenden preußischen, sondershäusischen oder sachsen-weimarischen Gebiete nicht am Verhandlungstisch saßen.

2.1.2 Die außenpolitische Ebene im Rahmen des Deutschen Bundes

Der Deutsche Bund von 1815 als Ergebnis des Wiener Kongresses verschaffte Preußen die Möglichkeit, in diesem eine „informelle und begrenzte Hegemonialstellung anzustreben".[8] Zoll- und Straßenbaupolitik waren zwei wesentliche Elemente, um dieses Ziel zu erreichen. Planung und Bau der Chaussee Coburg-Gotha wurden daher auf überregionaler Ebene sehr stark im Zusammenhang des Gründungsprozesses des Deutschen Zollvereins gesehen, der von gegenseitigen Misstrauen der beteiligten Klein- und Mittelstaaten sowie Preußens und Österreichs und damit von verzwickten diplomatischen Überlegungen geprägt war.[9] Man räumte vor allem Preußen einen großen Einfluss auf Planung und Umsetzung des Projekts – wohl beeinflusst durch die Position Heinrich von Treitschkes – ein.[10] Die ältere Forschung sah in diesem Chausseeprojekt das „Sprengmittel" Preußens im Rahmen seiner „Straßenkriege", um dem Mitteldeutschen Handelsverein, dem sich die thüringischen Kleinstaaten weitgehend angeschlossen hatten, die Existenzgrundlage zu entziehen.[11] Man meinte, dass Preußen in Gestalt seines Finanz-

---

[7] Teilungsvertrag vom 12. November 1826, wiedergegeben bei Hirschfeld, Errichtung (wie Anm. 5), S. 21–32.

[8] Christopher M. Clark, Preußen: Aufstieg und Niedergang 1600–1947, München [7]2007, S. 451.

[9] Dazu allgemein Oliver Werner, Misstrauen, Kommunikation und Diplomatie. Preußen und Österreich im Gründungsprozess des Deutschen Zollvereins 1828 bis 1834, in: Thomas Stamm-Kuhlmann (Hg.), Auf dem Weg in den Verfassungsstaat. Preußen und Österreich im Vergleich 1740–1947, Berlin 2018, S. 63–83.

[10] Heinrich Treitschke, Deutsche Geschichte im neunzehnten Jahrhundert: Dritter Theil: Bis zur Juli-Revolution (Staatengeschichte der neuesten Zeit, 26), Leipzig 1885, S. 674 hatte vom „Straßendünkel" der thüringischen Kleinstaaten gesprochen und aus überheblicher Perspektive in fast ironischer Weise berichtet, wie Preußen in Gestalt seines Finanzministers Motz „die Verbündeten mit ihren eigenen Waffen geschlagen" hätte.

[11] Möglicherweise geht diese Diktion schon auf Friedrich List zurück, der den Chausseebau als Teil eines „Industriekriegs im Innern von Deutschland" bezeichnete,

ministers Friedrich von Motz (1775–1830) Sachsen-Coburg und Gotha, aber auch Sondershausen manipulativ auf die später verwirklichte Trasse hingeführt hätte.[12] Motz habe mit seiner Unterstützung des Straßenbaus über den Thüringer Wald und damit der Herstellung der Verbindung zwischen dem preußisch-hessischen und dem bayerisch-württembergischen Handelsverein dem Mitteldeutschen Handelsverein den „Todesstoß" versetzt.[13]

Folgt man den Akten, so kann man eine derartig aggressive Herangehensweise Preußens gerade gegenüber den thüringischen Kleinstaaten und besonders Sachsen-Coburg und Gotha nicht nachvollziehen. Ebenso wenig lässt sich die Entschließung zur endgültigen Streckenführung auf preußische Manipulationen zurückführen. Für einen von Preußen gewährten Vorschuss von 50.000 Talern für den Bau der Chaussee Coburg – Gotha ließen sich bisher keine Belege in den Akten finden.[14] Andere Quellen sprechen von einem preußischen Zuschuss von 25.000 Talern und einem Darlehen von 80.000 Talern.[15] Dagegen spricht die Äußerung Ernst II. in seinen Memoiren, der von den „Grausamkeiten der damaligen preußischen Politik", sprach, die „nicht einmal eine Straße über den Wald befördern wollte, ohne welche der preußische Zollverein zum wahren Ruin der kleinen thüringischen Industrieen hätte werden müssen".[16]

Allenfalls kann man sich der These anschließen, wonach die preußische Politik und Verwaltung im Rahmen ihrer Zoll- und Straßenpolitik lernte, „in einem

---

so Uwe Müller, Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung. Der Chausseebau in der preußischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vom Ende des vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts (Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 57), Berlin 2000, S. 157, zitiert nach Erwin Beckerath, Friedrich List. Schriften zum Verkehrswesen, Berlin 1929, S. 312. Den Begriff des „Industriekriegs" verwendete schon der Nürnberger Bürgermeister Johannes Scharrer 1828, vgl. Johannes Scharrer, Bemerkungen über den deutschen Zollverein und über die Wirkung hoher Zölle in nationalökonomischer Hinsicht, Nürnberg 1828, S. 6. Im heutigen Sinne muss der Begriff „Industriekrieg" als Handels- oder Zollkrieg verstanden werden.

12 Paul Thimme, Straßenbau und Straßenpolitik in Deutschland zur Zeit der Gründung des Zollvereins 1825–1833, Stuttgart 1931, S. 81; Clark, Preußen (wie Anm. 8), S. 453.

13 Rudi Gador, Die Entwicklung des Straßenbaues in Preußen 1815–1875 unter besonderer Berücksichtigung des Aktienstraßenbaues, Berlin 1966, S. 60, mit Verweis auf Thimme, Straßenbau (wie Anm. 12), S. 47.

14 Herman Petersdorff, Friedrich von Motz: Eine Biographie, Berlin 1913 berichtet S. 273, dass v. Coburg 1829 über v. Alvensleben diese Summe verlangt hätte.

15 Helmut Anschütz, Die alten Wege und Straßenverbindungen in dem Talkessel von Zella-Mehlis, in: Hans-Joachim Köhler/Almut Reißland (Hg.), Zella St. Blasii, Mehlis, Zella-Mehlis, Zella-Mehlis 2012, S. 117–125, S. 121 mit Bezug auf StadtA Zella-Mehlis, 600/3 Otto Barthelmes, der Bau der Staatsstraße Ohrdruf – Zella.

16 Ernst II. von Sachsen-Coburg-Gotha, Aus meinem Leben und aus meiner Zeit, Berlin 1887, S. 47.

spezifisch deutschen Horizont zu denken und das Verfolgen preußischer Interessen mit einer Politik des Ausgleichs und der Vermittlung zwischen den anderen deutschen Staaten zu verbinden".[17] Die Planung eines weitreichenden Straßennetzes, das auch getrennt liegende Gebietsteile verband, was sowohl für Preußen als auch für Sachsen-Coburg und Gotha galt, konnte nur in gegenseitiger Absprache erfolgen. Die Frage ist nun, ob der größere und stärkere Partner den kleineren mit politischem Zwang oder finanziellen Angeboten auf seine Linie bringen konnte und wollte.

Fest steht, dass der Entschluss zur Verbindung der beiden Städte Coburg und Gotha über den Thüringer Wald durch Ernst I. selbst getroffen wurde. Dabei standen für ihn wohl persönliche Überlegungen im Vordergrund, vor allem im Bezug auf seine Praxis der Hofhaltung und der Regierungsführung, vielleicht auch zur Förderung der Wirtschaft seiner Länder, weniger aber der Gedanke einer Beförderung des zollfreien Handels zwischen Nord- und Süddeutschland.

Die Streckenfindung, bei der es wesentlich um den Punkt der Überquerung des Thüringer Waldes und den sinnvollen Anschluss an das bestehende Netz der Kunststraßen ging, war weitgehend eine Aufgabe der Regierung des Coburger Landesteils. Der Versuch einer preußischen Einflussnahme ist zwar nachzuweisen, diese blieb jedoch zurückhaltend und bestimmte das Ergebnis allenfalls indirekt mit. Frühzeitig, noch vor Unterzeichnung des Teilungsvertrags, hatte das preußische Regierungspräsidium in Erfurt von den Chausseeplänen Wind bekommen und schrieb am 3. November 1826 an die Regierung in Gotha, dass man *nicht abgeneigt sey,* […] *in dem diesseits zu entwerfenden Bauplan die Fortsetzung der Chaussee von Suhl bis zur Grenze des Herzogthums Gotha zu beantworten*, wenn denn die Straße nach Gotha über Zella und Oberhof geführt werden würde. Auf Coburger Seite war man mit konkreten Linienführungen zu dieser Zeit noch lange nicht so weit, so dass man den Erfurter Vorstoß in der Sache zunächst unbeantwortet ließ, worauf von dort ein halbes Jahr später eine Erinnerung erfolgte.[18]

Aber auch im April 1827 war der Prozess der Streckenfindung in Coburg und Gotha längst nicht abgeschlossen. Man plante in Coburg und Gotha noch mit der im Teilungsvertrag anvisierten Route über Ilmenau. Preußen lag aber in erster Linie daran, dass überhaupt eine leistungsfähige Passstraße über den Thüringer Wald durch die Gebiete der Thüringer Kleinstaaten zustande kam. Mit Blick auf die damals noch von Coburg favorisierte Trasse über Ilmenau teilte Finanzminister von Motz persönlich am 10. November 1827 mit, bei einer Führung über Steinbach und Frauenwald durch preußisches Gebiet würde es *einer besondern Zusicherung angesichts ihrer abgabenfreien Benutzung, das Wegegeld ausgenommen, nicht bedürfen, da*

---

17 Clark, Preußen (wie Anm. 8), S. 454.

18 LATh-StA Gotha, Geheime Kanzlei Y Nr. 25a, Bd. 1, Schreiben Königlich Preußische Regierung v. 03.11.1826, Bl. 77 und v. 10.04.1827, Bl. 79.

im Schleusinger Kreise keine Zölle zur Erhebung kommen, die dortige Waaren-Durchfuhr vielmehr ganz abgabenfrei ist.[19]

Sachsen-Coburg und Gotha war mit dem Kasseler Vertrag vom 24. September 1828 dem Mitteldeutschen Zollverein beigetreten, der eine abwehrende Vereinigung deutscher Mittel- und Kleinstaaten gegen die Zollvereins-Bestrebungen der großen Länder war. Immerhin aber bewirkte dieser Zusammenschluss eine Neujustierung der Politik Preußens im Sinne eines differenzierten Umgangs mit den Mittel- und Kleinstaaten.[20] Preußen begann danach – unter Umgehung des Vereins – Verhandlungen mit Einzelstaaten über den Bau von Straßen zu führen, wobei es eine durchaus konziliante Verhandlungsführung anstrebte.[21]

Am 4. Juli 1829 beschlossen schließlich das Königreich Preußen und das Herzogtum Sachsen-Coburg und Gotha vertraglich *eine Kunststraße in der Richtung von Langensalza über Gotha, Ohrdruff, Zella, von hier in einer zwiefachen Richtung nach Benshausen und Suhl, von dem letztgenannten Orte über Schleusingen, Hildburghausen, Rodach, Coburg nach Lichtenfels* zu bauen.[22] Das Vertragswerk enthält zahlreiche und sehr detaillierte Angaben zur gegenseitigen Abgabenfreiheit, die auch über die anliegenden Landesteile räumlich hinausgehen und schon als coburg-gothaischer Schritt in Richtung eines Zollvereins mit Preußen gewertet werden dürfen. Hinweise auf eine finanzielle Unterstützung des zentralen Abschnitts über den Thüringer Wald durch Preußen enthält der Vertrag nicht.[23]

Schon die Zeitgenossen sahen in dieser projektierten Linie weniger die von Ernst I. gewünschte schnelle und leistungsfähige Verbindung zwischen Coburg und Gotha, sondern eine Route von nationaler Bedeutung, so etwa die Zeitung „Bayer'scher Beobachter" aus München: *Durch den genannten Straßenzug ist nun eine Verbindung der zwei bisher getrennten Theile des großen preußischen Handelsverbandes auf der*

---

19 LATh-StA Gotha, Geheime Kanzlei Y Nr. 25a, Bd. 1, Bl. 77, Schreiben Friedrich von Motz' an Coburger Regierung vom 10.11.1827.

20 Werner, Misstrauen (wie Anm. 9), S. 64–66.

21 Ebd., S. 73. Dies geht auch aus dem Ton der zahlreichen Schreiben des Finanzministers von Motz, des Innenministers von Schuckmann und der weiteren Akteure preußischerseits an die Regierung in Gotha hervor.

22 Gesetzsammlung für das Herzogthum Gotha No. XXXII Bekanntmachung der Herzoglichen Landes Regierung vom 16 October 1829 den zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Sr. Herzogl. Durchlaucht dem Herzoge von S. Coburg-Gotha wegen Erleichterung des Verkehrs der beiderseitigen Unterthanen unterm 4ten Julius 1829 abgeschlossenen und unterm 28/29sten August 1829 ratificirten Vertrag, hier Art. 1.

23 Harald Bachmann, Herzog Ernst I. und der Coburger Landtag, 1821–1844 (Coburger Heimatkunde und Landesgeschichte, Reihe II, 24), Coburg 1973, S. 124 nimmt an, der Vertragsabschluss hätte auch das Ziel gehabt, finanzielle Unterstützung für den bereits in Planung befindlichen Straßenbau zu bekommen.

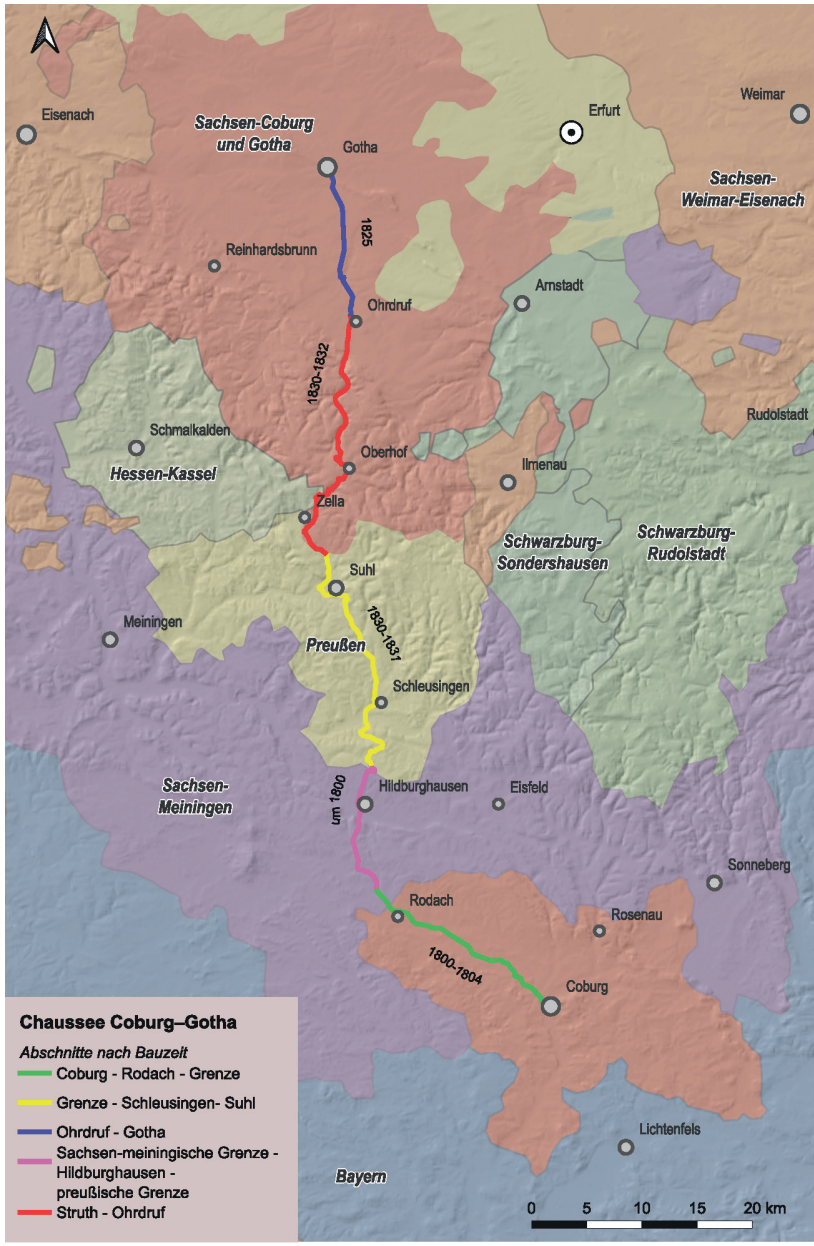

Abb. 1:
Teilabschnitte der Chaussee Coburg-Gotha nach Bauzeiten und Teilstaaten

einen Seite von den preußischen Rheinprovinzen, Hessen-Darmstadt, Württemberg und auf der anderen Seite von den östlichen preußischen Provinzen glücklich ermittelt worden.[24]

Für Herzog Ernst I. und seine beiden Herzogtümer blieb es dagegen in erster Linie die gewünschte Regionalverbindung, die den Thüringer Wald fast vollständig im gothaischen Territorium überquerte und von welcher sich die an der Strecke liegenden Orte einen wirtschaftlichen Aufschwung versprachen. In heutiger Diktion könnte man daher mit Blick auf Preußen und Sachsen-Coburg und Gotha von einer win-win-Situation sprechen.

2.2 Verkehrsgeographische Situation

2.2.1 Coburg und Gotha im thüringischen Straßennetz vor dem Chausseebau

In der Frühen Neuzeit können sowohl Coburg als auch Gotha als „Fernverkehrsstädte“[25] mit Durchgangs-, Rast- und Knotenfunktion gesehen werden. Beide lagen an zentralen Routen des Handels im Alten Reich, deren wesentliche Ausgangs- und Zielpunkte Nürnberg und die Messestädte Frankfurt und Leipzig waren. Durch Coburg führte die Verbindung (Augsburg) – Nürnberg – Coburg – Erfurt – Leipzig, durch Gotha die „via regia“[26] oder „Hohe Straße“ Frankfurt – Gotha – Erfurt – Leipzig mit ihren unterschiedlichen Ästen. In beiden Städten kreuzten sich weitere Fernstraßen mit den jeweiligen Hauptachsen. Diese sind im frühneuzeitlichen Stadtgrundriss deutlich ablesbar.

Über den vorchausseezeitlichen Zustand der Straßen gibt es zeitgenössische Aussagen, die sich ansatzweise verallgemeinern lassen mögen. Der kritische und die Qualität der Wege recht minutiös dokumentierende Reiseschriftsteller und Aufklärer Friedrich Nicolai überschritt 1781 den Thüringer Wald zwischen Saalfeld und Coburg. Er gab zunächst seine Vorurteile wieder, wonach diese Landschaft

---

[24] Bayer'scher Beobachter. Ein Tagblatt für Politik, Kunst, häusliches und geselliges Leben, München, Nr. 148, Freitag, 9. Okt. 1829, S. 690.

[25] Für Coburg etwa Werner Nährlich, Stadtgeographie von Coburg. Raumbegrenzung und Gefügewandlung der fränkisch-thüringischen Grenzstadt, in: Mitteilungen d. Fränk. Geogr. Gesellschaft 7/8 (1960), S. 49–182, hier S. 94. Für Gotha jüngst ausführlich Pierre Fütterer, Gothas Verortung im Verkehrsgefüge von Mittelalter und Früher Neuzeit, in: Alexander Krünes (Hg.), Geschichte der Stadt Gotha. Von den Anfängen der Stadt bis 1826, Leipzig 2024, S. 508–517 u. 1000–1003.

[26] Letztendlich ist dies ein symbolisch übermäßig aufgeladener „Hilfsname“ für einen bedeutenden Straßenkorridor von Westen nach Osten. Zur Kritik vgl. Pierre Fütterer, Die Via regia – kritische Bemerkungen zu einem „Mythos“ oder: auf der Suche nach der „Königlichen Straße“, in: Martin Freudenreich/Pierre Fütterer/Anna Swieder (Hg.), Wegbegleiter. Interdisziplinäre Beiträge zur Altwege- und Burgenforschung. Festschrift für Bernd W. Bahn zu seinem 80. Geburtstag (Beiträge zur Ur- und Frühgeschichte Mitteleuropas, 89), Langenweißbach 2019, S. 169–195.

„wegen des rauhsten und unwirtbarsten Klima und wegen gefährlicher Wege im übelm Rufe“ stehe, urteilte dann aber für seine Verhältnisse überraschend positiv:

> „[D]ie Wege mögen vorzeiten schlimmer gewesen seyn, jetzt aber sind sie ziemlich gebahnt. Hin und wieder möchten einige Stellen, welche nahe an Abgründen gehen, zumal Nachts, bey unvorsichtigen Postillonen gefährlich seyn, bey vorsichtigen aber nicht. Außerdem sind einige der schmalsten Stellen an der Seite des Abgrundes mit einem Geländer versehen.“[27]

Eine Maßgabe für die Trassenplanung war es, die Strecke so lange wie möglich auf eigenem Staatsgebiet zu führen und soweit wie möglich an der Luftlinie zu bleiben. Damit bot sich der Pass von Oberhof an, denn dort befand sich die einzige Stelle, wo sich das Herzogtum Gotha über den Rennsteig nach Süden erstreckte und bei Zella St. Blasii (Zella-Mehlis) nahezu zum Gebirgsfuß vorstieß. Auch dieser Pass wurde – wahrscheinlich auch schon in vor- und frühgeschichtlicher Zeit[28] – aus unterschiedlichen Richtungen intensiv genutzt. Er war Bestandteil eines Wegesystems von Leipzig über Erfurt nach Südwesten. Von Norden her erreichte man bei Crawinkel den Fuß des Mittelgebirges. Eine Nutzung dieses Anstiegs im Mittelalter mindestens seit ottonischer Zeit wird vermutet, ein beredtes kulturlandschaftliches Zeugnis dafür ist der tief eingeschnittene Hohlweg des „Crawinkler Steigers“,[29] über den man die Hochlage bei Oberhof erklomm.

Hier hatte sich eine spezifische Verkehrsinfrastruktur, aber auch eine auf diese ausgerichtete lokale Wirtschaftsstruktur herausgebildet, die im Kleinen durchaus Ähnlichkeiten zu den Passorten im alpinen Raum mit ihren Wegmachern, Trägern, Karrern und Säumern aufwies.[30] Genau wie dort musste der Kunststraßen-

---

27 Friedrich Nicolai, Beschreibung einer Reise durch Deutschland und die Schweiz im Jahre 1781. Nebst Bemerkungen über Gelehrsamkeit, Industrie, Religion und Sitten, Berlin/Stettin 1783, S. 71.

28 Die Forschung postuliert dies schon seit Gottlieb Ernst Jacob, Die Gleichberge bei Römhild (Vorgeschichtliche Altertümer der Provinz Sachsen, VI), Halle 1887, S. 10, dem sich Luise Gerbing, Die Straßenzüge von Südwest-Thüringen, in: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft für Thüringen zu Jena 17 (1898), S. 71–94, hier S. 76 anschloss. Zuletzt etwa Thomas Grasselt, Methodologisches zur archäologischen Wegeforschung: Kolloquium. Heimatbund Thüringen e.V.; Meiningen, 2./3.6.2012, in: Bernd W. Bahn/Pierre Fütterer/Andrea Jakob/Barbara Umann (Hg.), Altstraßen in Südthüringen (Beiträge zur Altstraßenforschung, 1), Langenweißbach 2015, S. 15–23, hier S. 20.

29 Pierre Fütterer, Alte Straßen um Arnstadt und der königliche Reiseweg des Jahres 954, in: Hoftag König Otto I. 954 in Arnstadt. Ein Rückblick auf die Veranstaltungen zum 1060-jährigen Jubiläum im Dezember 2014, hg. durch den Verein Stadtgeschichte Arnstadt, Arnstadt 2016, S. 29–46, hier S. 39.

30 Zu diesen Strukturen vgl. Cornel Doswald, Passstraßen in historischer Perspektive, in: Straße und Verkehr 6 (2005), S. 12–15, hier S. 12–14.

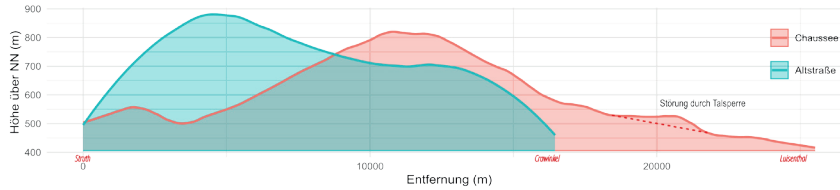

Abb. 2:
Profil der Chausseetrasse über Oberhof im Vergleich mit den Altstraßen

bau zu Beginn des 19. Jahrhunderts zur Beeinträchtigung der Erwerbsmöglichkeiten der Bevölkerung in den Dörfern des Gebirgsrandes, etwa in Crawinkel oder Gossel im Norden, Mehlis, Benshausen[31] oder Ebertshausen im Süden, führen. Dort befanden sich seit Jahrhunderten Gasthöfe mit Übernachtungs- und Einstellmöglichkeiten. Hier wurde der Vorspann organisiert und durchgeführt, der auf den steilen Anstiegen zwingend erforderlich war und der an den „Ausspannen" auf der Hochfläche wieder umkehrte.

Von Süden erfolgte der Anstieg über die beiden „Leuben" genannten Altstraßen, die Suhler Leube, die beim Wirtshaus „Zum fröhlichen Mann" über die Ausspanne in der Nähe des Beerbergs die Höhe erklomm und von dort, teilweise den Rennsteig nutzend, nach Oberhof gelangte sowie die Zellaer Leube, die von Zella aus in mindestens zwei Ästen steil anstieg und über den Schützenberg den Rennsteig querend Oberhof erreichte.[32] Beide Wege lassen sich nicht einfach linear festlegen, sondern ziehen sich in teilweise mehrfachen Hohlwegbündeln die Steigung hinauf.

2.2.2 Der Beginn des Chausseebaus in Gotha und Coburg

Im Herzogtum Gotha entstanden die ersten Chausseen bereits um 1775. Sachsen-Gotha und Sachsen-Weimar-Eisenach hatten in dieser Zeit eine Chaussee von der Residenzstadt bis nach Schönau (Hörsel) an der Grenze finanziert und gebaut, die im Tausch 1822 in gothaisches Eigentum überging.[33] Von Gotha aus nach Osten

---

31 Vgl. https://jeannette-roth.de/Themen/Fuhrwesen-u-Weinhandel-Benshausen/ (abgerufen am 03.06.2026).

32 Zum Begriff der Leuben (auch Läube, Loibe) Luise Gerbing, Die Verbreitung des Loiba-Namens im Thüringerwald, in: Mitteilungen d. Vereins f. Erdkunde Halle (1904), S. 88 f. sowie Beate Lex, Ortsnamen der „Thüringischen Landeschronik" (Codex Gothanus Chart. B, 180), Jena 2001, S. 7–13.

33 Der Österreichische Beobachter 1822, S. 207.

bis zur erfurtischen Grenze bei Gamstädt war die Landstraße ebenso chausseemäßig aufbereitet.[34]

In allen thüringischen Kleinstaaten führten neu entstehende Verwaltungsaufgaben wie etwa der Chausseebau unter staatlicher Steuerung zur Bildung von „Immediatkommissionen" wie etwa einer „Chaussebau-Commission". Dies waren behördenähnliche Institutionen, die mit ihrer Aufgabe direkt dem Landesherrn unterstanden. Ihre Mitarbeiter bekleideten bereits andere Aufgaben in Regierung oder Verwaltung.[35] Im heutigen Sinne müsste man sie als projektbezogene Arbeitsgruppen oder als „task forces" bezeichnen.

In Coburg begann man im letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts mit dem Chausseebau, zunächst im Itzgrund bis Rossach, da diese historische Hauptachse nach Süden zuletzt ins Hintertreffen geraten war.[36] Ab 1806 suchte man den Anschluss nach Südosten in Richtung Lichtenfels. Dort hatte das Hochstift Bamberg schon um 1790 eine Chaussee in Richtung Coburg bis an die Grenze zwischen Buch a. Forst und Obersiemau angelegt.[37] Um 1800 wurde mit dem Bau der Chaussee nach Rodach und damit in Richtung Hildburghausen-Meiningen begonnen, etwas später wurde in Richtung Neustadt chaussiert.[38] Bis um 1820 war damit in Sachsen-Coburg ein dünnes, auf die Residenzstadt zentriertes Chausseenetz entstanden, auf welchem Chausseegeld erhoben werden konnte: nach Neustadt, Rodach und Rossach/Obersiemau.[39]

---

[34] LATh-StA Gotha, Staatsministerium Abt. Gotha, Kartenkammer 165, Nr. 7, F. J. Schmid, Abriß der ordentlichen Landstraße von der herzoglichen Residenz Stadt Gotha, über Siebeleben, Tietleben, Gamstaedt bis an das Erfurtische Territorium und Frienstaedter Grenze …, 1777.

[35] Ulrich Heß, Forschungen zur Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte des Herzogtums Sachsen-Coburg-Meiningen 1680–1829. Bd. 1: Grundlagen (Digitale Fassung 2010), Sonneberg 1954, S. 235.

[36] StA Coburg, LRA CO 6553 Bau der Chaussee durch den Itzgrund 1791–1795, zum Bedeutungsverlust knapp Hans-Peter Schäfer, Die Entwicklung des Straßennetzes im Raum Schweinfurt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (Würzburger geographische Arbeiten, 44), Würzburg 1976, S. 304. Nicolai, Beschreibung (wie Anm. 27), S. 100 betrachtete den Zustand dieser Straße um 1780 sehr kritisch: „Eine halbe Stunde von Koburg sind die Wege schon schlecht, gehen über ziemliche Anhöhen auf und nieder, und werden zuweilen gefährlich, besonders wenn der ungebahnte Weg in tiefen Geleisen voll Löcher und großer loser Steine bergab gehet."

[37] Thomas Gunzelmann, Der Chausseebau im Hochstift Bamberg im 18. Jahrhundert und seine Relikte, in: Frankenland 58 (2006), S. 366–376, hier S. 371; StA Coburg, LReg 4668 Die Straße nach Buch über Obersiemau und die Errichtung einer Chausseegeld-Einnehmer-Stelle in Obersiemau (1806–1819).

[38] StA Coburg, LRA CO 6500 Bau der Chaussee von Coburg nach Rodach (1800–1804), LRA CO 6588 Bau der Chaussee nach Neustadt (1806–1818).

[39] Vgl. Herzogl.-Sachsen-Coburg-Saalfeldisches Regierungs- und Intelligenzblatt, 24. Stück, 10. Juni 1820, nach Sp. 292: Chausseegeld-Ordnung, wonach auf den verschiedenen Straßenzügen des Landes das tarifmäßige Chausseegeld zu entrichten. 2. Mai 1820.

Gotha hatte bis 1825 die Chaussee nach Ohrdruf fertiggestellt, was sich bald darauf als im wahrsten Sinn des Wortes als „wegweisend" erweisen sollte.[40] Noch bevor aber an Planung und Bau der vertraglich gewollten Verbindung der getrennten Landesteile herangegangen wurde, ließ Ernst I. ein anderes Projekt umsetzen: den Bau einer Chaussee ab 1827 von Gotha, der Residenzstadt, nach Reinhardsbrunn, das er nicht einmal ein Jahr nach der Inbesitznahme Gothas ab September 1827 zum Sommerschloss umbauen ließ, wobei die Planungen hierzu bereits begonnen hatten.[41] Sie wurde noch vor Baubeginn der Chaussee Gotha – Coburg fertiggestellt.[42] Damit reihte sich der Herzog nachträglich in die Reihe der barocken Fürsten ein, die noch in der Mitte des 18. Jahrhunderts ihre Jagd- und Sommerschlösser durch die jeweils ersten Chausseebauten ihres Territoriums erschließen ließen, wie etwa der Markgraf von Ansbach mit Triesdorf bereits 1762 oder Adam Friedrich von Seinsheim als Fürstbischof von Bamberg nach Seehof 1765.[43]

3. Planung und Durchführung – Struktur und Prozess

3.1 Akteure und Institutionen – die Organisationsstrukturen des Straßenbaus

Will man die für Planung und Bau der Chaussee verantwortlichen Akteure benennen, so kann man die zeitgenössische und amtliche Auffassung den gusseisernen Schrifttafeln des Obelisken am Rondell bei Oberhof entnehmen: *Ernst Herzog zu Sachsen erbauete diese Straße zur Höhe des Gebirgs 2572 Par. Fuß in den Jahren 1830–1832.* Dies ist nicht nur eine monarchisch-unterwürfige Worthülse: ja, Ernst I. nahm

---

[40] LATh-StA Gotha, Staatsministerium Abt. Gotha, Kartenkammer Nr. 165/15 Die Chaussee von Gotha nach Ohrdruf aufgenommen und gezeichnet von J. Preysing 1825.

[41] Friederike Kruse, Schloß Reinhardsbrunn bei Gotha (Studien zur thüringischen Kunstgeschichte, 3), Rudolstadt 2003, S. 51; LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041 /31 Chausseebau von Gotha nach Reinhardsbrunn (1827/28) 2-99-4007, Chaussee von Gotha nach Reinhardsbrunn (1827–1889).

[42] Julius von Pläncknер, Der Thüringer Wald. Schilderung dieses Gebirgs nach den neuesten Beobachtungen: Als Commentar zu einer Ansicht der Nordseite des nordwestlichen Theils desselben. Aufgenommen im Gasthof zum Thüringer-Haus, an der Chaussée von Gotha nach Eisenach, eine Stunde von Gotha entfernt, Gotha 1830, S. 64, August Beck, Geschichte des gothaischen Landes, Gotha 1868, S. 470 übermittelt 1827 als Fertigstellungszeit.

[43] Schäfer, Straßennetz (wie Anm. 36), S. 274; Thomas Gunzelmann, „… die ehemals sumpfigste und gefährlichste Gegend mit Chaussée bebauet …". Erhaltene Abschnitte fürstbischöflich-bambergischer Kunststraßen im Landkreis Bamberg, in: Heimat Bamberger Land 1 (1989), S. 57–67, hier S. 61 f. Gleiches lässt sich schon für die Frühphase des Chausseebaus in Frankreich feststellen, vgl. Bernd Wunder, Der rechtsrheinische Chausseebau zwischen Basel und Frankfurt (1717–1764), in: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins 163 (2015), S. 143–169, hier S. 146. Auch in Österreich führte die erste Chaussee 1715 von Wien zum Schloss in Laxenburg, vgl. Wunder, Chausseebau (wie Anm. 43), S. 147.

eine bedeutende Rolle bei Planung und Bau der Straße ein. Gleich aus welchen Motiven, landesväterlichen oder doch eher persönlichen, von ihm ging die Initiative aus. Die Akten zeigen sein großes Interesse an diesem Projekt, er mischte sich mit zahlreichen Reskripten in aus heutiger Perspektive vermeintlich unwichtige Details ein und behielt sich in vielen Fällen Entscheidungen nach persönlicher Ortseinsicht vor. Das Denkmal bleibt jedoch nicht beim monarchischen Prinzip stehen. Es weitet mit einer zweiten Tafel fast schon im Sinne des modernen *teamwork* den Blick auf weitere entscheidend Beteiligte:

Entworfen, geleitet und ausgeführt: Die Straße durch
F[riedrich] *v. Wangenheim, Geh. Rath*[44]
F[erdinand] *v. Erffa, Regierungsrat*[45]
R[ichard] *la Nicca, Ing. Capt*[46]
J[ulius] *v. Plaenkner, Captaine*[47]
A[ugust] *Heimberger, Chaussee-Insp*[48]
C[arl] *Rodemann, Ingenieur*[49]

---

[44] Adam Carl Friedrich Freiherr von Wangenheim, * 27. Dezember 1770 in Sonneborn, † 19. Februar 1846 in Gotha.

[45] Ferdinand Hartmann Freiherr von Erffa, * 30. November 1796 in Meiningen, † 24. Dezember 1864 in Ahorn; Kurzbiographie bei Anne von Kamp, Adelsleben im bürgerlichen Zeitalter: Die Freiherren von Erffa im 19. und frühen 20. Jahrhundert (Veröffentlichungen der Gesellschaft für Fränkische Geschichte. IX. Reihe: Darstellungen aus der fränkischen Geschichte, 55), Würzburg 2010, S. 17–23.

[46] Richard La Nicca, * 16. August 1794 in Safien, † 27. August 1883 in Chur, Biographie durch seine Tochter Anna Bänzinger, Richard La Nicca. Leben und Wirken des schweizerischen Ingenieurs, Davos 1896; aktuelle Kurzbiographien siehe Rudolf Küntzel, Ingenieur Richard La Nicca (1794–1883), in: Géomatique Suisse 3 (2005), S. 126–130 sowie Jean-Claude Cantieni, Eckdaten einer Ingenieurbiographie im 19. Jahrhundert, in: Jean-Claude Cantieni (Hg.), Richard La Nicca. Bilder der Baukunst, Chur 2006, S. 1–16.

[47] Julius von Plänckner, * 9. Februar 1791 in Penig; † 12. März 1858 in Gotha; Helmut Roob, Julius von Plänckner – Oberst, Geograph und Kartograph, in: Gothaer Persönlichkeiten. Taschenlexikon, Ilmenau 2006, S. 199 f., Edgar Schwer, Julius von Plänckner: Ein sachsen-coburg-gothaischer Major in St. Wendel, in: Zeitschrift für die Geschichte der Saargegend 62 (2014), S. 11–30.

[48] Keine Lebensdaten verfügbar; 1818 zum Geleitsverwalter in Georgenthal ernannt (vgl. Gnädigst privilegiertes Altenburgisches Intelligenzblatt 1818, S. 442), 1837 Rentamtmann in Zella und Chausseeinspektor für die Suhlaer und Benshäuser Chaussee (vgl. Adreß-Handbuch des Herzogthums Sachsen-Coburg und Gotha 1837, S. 234).

[49] Keine Lebensdaten verfügbar; Anstellung 30. März 1827 zunächst auf zwei Jahre als Ingenieur des Chausseebaus Gotha-Coburg (LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041/8, Anstellung des Baupraktikanten Carl Rodemann aus Kassel und des Wegebauaufsehers Franz Zillich aus Coburg), kündigt am 30. August 1829, um nach Kassel als Inspektor der Wasserkünste auf der Wilhelmshöhe zu gehen

A[dolph] *Eberhard, Bauingenieur.*[50]

Aus dieser vermeintlich unsortierten Auflistung der Beteiligten lässt sich eine innere, durchaus hierarchische, nicht nur formelle, sondern wohl auch leistungsorientierte Ordnung herauslesen. Die beiden Erstgenannten waren als adelige Mitglieder der Coburger Landesregierung die Leiter der das Projekt steuernden Chausseebau-Kommission. An dritter Stelle folgt der Graubündener Ingenieur La Nicca, dem Namen nach vermeintlich ebenso adelig, jedoch Pfarrerssohn,[51] der die Straße fertig plante, aber nur kurz vor Ort war. Seine in jungen Jahren schon damals erbrachten Leistungen im Gebirgsstraßenbau – die Mitarbeit an Splügen und San Bernardino 1818–1823, danach Julier-, Engadin- und Malojastraße in Planung und Ausführung[52] – mussten ihn unter den heimischen fränkisch-thüringischen Bauleuten exotisch und herausragend erscheinen lassen. Julius von Plänckner, Militär und Geograf, leitete als „Dirigent" das Gesamtprojekt vor Ort, allerdings entband ihn Ernst I. am 12. Februar 1831 von dieser Aufgabe mit der Begründung, die gothaischen Truppen müssten vielleicht in diesem Jahr mobilisiert werden.[53] Ihn ersetzte der bürgerliche August Heimberger, der seit 1818 als Geleitsverwalter in Georgenthal tätig war und sich daher mit den Verkehrsverhältnissen der Region gut auskannte und bereits im Projekt bewährt hatte.[54]

(LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041/18 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, Bl. 28), 1839 Bauconducteur (überzählig) in der Ober-Bau-Direktion zu Cassel (vgl. Kurfürstlich Hessisches Hof- und Staats-Handbuch 1839, S. 315), 1853 Baucommisar, Ingenieur in der General-Direction für den Bau der Staats-Eisenbahnen (vgl. Kurfürstlich Hessisches Hof- und Staats-Handbuch auf das Jahr 1853, S. 398).

50 Keine Lebensdaten verfügbar; am 26. Okt. 1830 zum Bauingenieur am Hofbauamt in Gotha ernannt (vgl. Herzogl. Sachsen-Coburgisches Regierungs- und Intelligenzblatt 1830, S. 613) 1840 Ernennung zum Bauinspekteur des Straßenbaus auch in Coburg (vgl. Regierungs- und Intelligenzblatt für das Herzogtum Coburg 1840, S. 339).

51 Cantieni, Eckdaten (wie Anm. 46), S. 10.

52 Hans-Peter Bärtschi, Die materiellen Zeugen der Werke Richard la Niccas, in: Cantieni (Hg.), Richard La Nicca (wie Anm. 46), S. 17–34, hier S. 19–22.

53 Die unruhige Lage in Europa mit der Julirevolution in Frankreich 1830 mit ihren Auswirkungen bis in die Sachsen-Coburg und Gotha benachbarten deutschen Mittelstaaten, die in Teilen kriegerische Loslösung Belgiens aus den Vereinigten Niederlanden und der polnische Novemberaufstand 1830 ließen Solches befürchten; siehe auch Gustav Huber, Kriegsgefahr über Europa (1830–1832): Im Urteil der Zeit und hundert Jahre später (Neue deutsche Forschungen, 74), Berlin 1936.

54 Rescript Ernst v. 12.02.1831, LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/24, Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg Vol. III, Bl. 19.

Zum Schluss folgen die beiden Ingenieure, von denen Carl Rodemann einen erheblichen Anteil an der Trassenplanung hatte, bevor er das Projekt im Herbst 1829 verließ und schließlich Adolph Eberhard, der letzteren als örtlich leitender Ingenieur nachfolgte, aber keine wesentlichen Beiträge zur Planung mehr leisten konnte. Er war als zweiter Sohn Gottlieb Eberhards (seit 1820 Baudirektor im herzoglichen Bauamt Coburg, †1843 in Coburg) sozusagen ein „Eigengewächs" des Herzogtums Coburg.[55]

Die coburgische Chausseebau-Kommission setzte sich 1827 zusammen aus dem Landesregierungspräsidenten Emil von Coburg[56] als Vorsitzenden sowie Kammervizepräsident Friedrich von Wangenheim und dem gothaischen Baurat Heinrich Pörsch als deren Mitglieder.[57] Nach von Coburgs frühem Tod am 4. Dezember 1827 wurde von Wangenheim sein Nachfolger als Vorsitzender und von Erffa rückte nach.

Da man bald feststellte, dass die Kommission kaum in der Lage war, den Bau vom Regierungssitz aus im jeweiligen Bauabschnitt vor Ort zu steuern und zu überwachen, wurde der Posten eines „Dirigenten" geschaffen, der die örtliche Gesamtleitung des Baues übernehmen sollte. Ihm zur Seite standen ein „Bauverwalter", der die Rechnungsführung, die Materialbeschaffung und die Personalverwaltung der Arbeiter übernehmen sollte, ein „Assistent", der die Kontrolle von Baustelle und Material zu übernehmen hatte, der „Ingenieur", dem die Vermessung und die Absteckung der Strecke oblag, sowie mehrere „Bauaufseher", die einzelnen Bauabschnitten zugeordnet wurden.[58]

---

55 Gottlieb Eberhard war zu dieser Zeit mit dem Innenausbau von Schloss Ehrenburg beschäftigt, vgl. Annette Faber, Der neugotische Umbau von Schloß Ehrenburg nach den Plänen Karl Friedrich Schinkels 1810–1840, in: Jahrbuch der Coburger Landesstiftung 30 (1985), S. 281–394, hier S. 382. Sein erster Sohn Gustav (* 5. Mai 1805 in Coburg; † 23. April 1880 in Gotha), dessen Name als Schöpfer des Obelisken auf der Tafel sich unter dem seines Bruders findet, war bereits seit 1828 mit der Umbauplanung von Schloss Reinhardsbrunn beschäftigt und wurde Hofbaumeister in Gotha; zu ihm Mark Escherich, Gustav Eberhard. Architekt der Herzöge von Sachsen-Coburg-Gotha, in: Gothaisches Museums-Jahrbuch 9 (2006), S. 191–198.

56 Emil von Coburg, nicht legitimierter Sohn von Ludwig Karl Friedrich von Sachsen-Coburg-Saalfeld, damit Cousin von Ernst I., * 29.11.1779 in Hildburghausen, † 4. Dezember 1827 in Coburg, geadelt 1800 und mit dem Rittergut Waldsachsen belehnt. 1816 Regierungspräsident des Fürstentums Lichtenberg, 1824 Regierungspräsident in Coburg, 1826 Präsident des sächsisch-coburgisch und gothaischen Ministeriums in Coburg. Angaben nach Roland Geiger: Der Baron von Coburg, digital: https://www.hfrg.de/index.php?id=104 (abgerufen am 03.06.2026).

57 LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, Chausseebaukommission für den Straßenneubau im Herzogtum, 2-13-0041, 1. August 1827.

58 LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041/19 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, darin Instruktion für

Das nötige Personal, das in seiner Zusammensetzung schon als Vorstufe eines Straßenbauamtes verstanden werden kann, war alleine aus dem Bestand der Verwaltung der beiden Herzogtümer nicht zu rekrutieren. Die Gewinnung weiterer Mitarbeiter zeigt unterschiedliche Herangehensweisen. Eine durchaus moderne, mit der auf die Initiativbewerbung des „Akzessisten" Marius Wölfer reagiert wurde: er musste eine Eignungsprüfung ablegen. Wölfer hatte bereits 1826 in Ilmenau ein Buch über den Chausseebau publiziert.[59] Das half ihm jedoch wenig; er musste dem Gothaer Baurat Heinrich Pörsch[60] im Februar 1829 schriftlich umfangreiche Fachfragen beantworten und zusätzlich einen hypothetischen Kostenvoranschlag für eine halbe Meile Chaussee vorlegen. Dies wohl zu Recht, denn sein Buch wurde vernichtend rezensiert.[61] Schließlich wurde er mit direkten Rescript von Ernst I. am 21. April 1829 als Landfeldmesser angestellt.[62]

Völlig anders verlief dagegen die Anwerbung La Niccas. Durch das unvermutete Ausscheiden Rodemanns in der kritischen Phase kurz vor Baubeginn wollte man kein Risiko eingehen und sich über seine europaweiten familiären Netzwerke eines bewährten Fachmannes versichern.[63] Nach den durch seine Tochter weitergegebenen Erinnerungen La Niccas erhielt er „durch Vermittlung der russischen Gesandtschaft in Bern ein Schreiben von Baron v. Efra [sic!], […] welcher im Auftrage seines Fürsten ihn aufforderte, ein Projekt für eine im Thüringer Walde auszuführende Straße zu entwerfen".[64] Erffa wandte sich bereits kurz nach dem Ausscheiden Rodemanns im September 1829 an La Nicca. Er war damals bereits Kantonsingenieur von Graubünden, hatte aber auch Aufträge in anderen Schweizer Regionen. Erst nachdem ihm Erffa auf seine Nachfragen die nähe-

---

den Dirigenten des Chausseebaues zwischen Ohrdruff auf die Königl. Preußische Grenze über Zella, Bl. 35–40, v. 07.04.1830.

59 Marius Woelfer, Gründliche Anweisung zum Chaussée und Brückenbau sowie auch zum Planzeichnen und Nivelliren: Zum Selbstunterricht für Cameralisten, Forstmänner, Chausséebau-Beamte, Ingenieure, Maurer- und Zimmermeister, Ilmenau 1826.

60 Heinrich Andreas Poersch, Hofbaumeister in Gotha, * 1768; † 1829.

61 „Fast alles Gute, was dieses Buch enthält, ist, größtentheils buchstäblich, aus drei Werken abgeschrieben […]. Der übrige, größere Theil des Buches ist tief unter aller Kritik; darum kein Wort mehr über dies Machwerk", vgl. Allgemeine Literatur-Zeitung Nr. 235, September 1827, Sp. 206–208.

62 LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041/9 Gesuch des Akzessisten Wölfer um Beschäftigung beim Forst- oder Chausseebauwesen, Bl. 5 u. 10.

63 Schon die Gewinnung von Schinkel für die Pläne zum Umbau der Ehrenburg ging diesen Weg. Ernst hatte ihn und sein Frühwerk durch die Fürstin Reuß-Köstritz, eine Schwester seiner Mutter, kennengelernt, vgl. Faber, Neugotischer Umbau (wie Anm. 55), S. 286 u. 367.

64 Bänzinger, La Nicca (wie Anm. 46), S. 59.

ren Rahmenbedingungen des Straßenbaus schriftlich mitgeteilt hatte, wobei ihm besonders wichtig war, dass die Chaussee auf Staatskosten und nicht mit Handfrondiensten der Anlieger erbaut werden würde, sagte er über ein Jahr nach der ersten Kontaktaufnahme zu.[65] Vermutlich lief die Verbindung nicht über die russische Gesandtschaft, sondern über Anna Feodorowna, russische Großfürstin, Schwester Ernsts I. und über deren Oberhofmeister, den Militärarzt Rudolf Abraham von Schiferli.[66]

Neben diesen exponierten Akteuren bedurfte es aber auch der konkret den Bau ausführenden Kräfte. Dies waren zunächst die Aufseher der einzelnen Streckenabschnitte, meist als Chausseebaumeister bezeichnet und schließlich die Arbeiter selbst. Dafür griff man auf eigene, in Coburg bewährte Kräfte zurück. Von Anfang an war dabei der Straßenbaumeister Franz Zillich, der schon im Juni 1827 von Coburg nach Gotha umgezogen war.[67] Auch die weiteren Aufseher versuchte man zunächst aus Coburg zu holen. So sollte der Baumeister Postler aus Ketschendorf auf Vorschlag von Erffas die Strecke zwischen Struth und Zella übernehmen, *obgleich dessen 75jähriges Alter dagegen eingewendet wurde*. Das Alter half nicht, er starb 1831 als Chausseebaumeister im Dienst. Als weitere Aufseher wurden Marckgraf, Dunckel, Ortlepp aus Tambach und Schultheiss aus Coburg vorgeschlagen.[68]

---

[65] LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041/14 Anstellung des Hauptmanns beim eidgenössisch schweizerischen Genie-Corps Richard La Nicca aus Chur, Nov. 1829 – Sep. 1830, Briefwechsel von Erffa, bzw. Chausseebau-Commission mit La Nicca.

[66] Anna Feodorowna, * 23.9.1781 in Coburg, † 15.8.1860 in Bern, geboren als Juliane von Sachsen-Coburg-Saalfeld, aus unglücklicher Ehe von St. Petersburg nach Bern geflohen, dort das von ihr gegründete Landgut Elfenau zum gesellschaftlichen Mittelpunkt ausgebaut. Vater ihres dritten Kindes war ihr Oberhofmeister und Verwalter von Elfenau, der Arzt und Professor Rudolf Abraham von Schiferli. Er war auch russischer Staatsrat, vgl. Heinrich Buess, Rudolf Abraham Schiferli 1775–1837. Eine biographische Skizze, in: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 8 (1946), S. 86–99, hier S. 94. Diese Position wird wohl zum Verweis auf die „russische Gesandtschaft" geführt haben. Er wird bei der Coburger Kontaktaufnahme zu La Nicca einem Schreiben von Erffas als Kontaktperson genannt, vgl. LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, Anstellung des Hauptmanns beim eidgenössisch schweizerischen Genie-Corps Richard La Nicca aus Chur 2-13-0041/14, Bl. 2, von Erffa in Schreiben an La Nicca vom 13.11.1829, Bl. 1.

[67] LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041/8, Anstellung des Baupraktikanten Carl Rodemann aus Kassel und des Wegebauaufsehers Franz Zillich aus Coburg, Schreiben Zillich vom 1. Sept. 1828.

[68] LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/19 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, Protokollabschrift zu einer Besprechung der Chausseebaukommision mit von Carlowitz, 28.02.1830, Bl. 2–11, hier Bl. 8.

Ernst I. legte am 12. Februar 1831 fest, dass Dunkel den Abschnitt zwischen Zella und der Grenze an der Struth, Zillich den zwischen Schwarzwald und Oberhof sowie Markgraf den zwischen Zella und Oberhof beaufsichtigen sollten.[69]

Wie viele Arbeiter beim Chausseebau tatsächlich eingesetzt wurden, lässt sich aus den doch umfangreichen Akten kaum ermitteln. Da die Bauabschnitte zumeist weit von Ortschaften entfernt waren, zog man in Erwägung, Schuppen für die Unterbringung von jeweils 70–80 Arbeitern zu errichten.[70] Rechnet man dazu eine Zahl von Arbeitern hinzu, die in der Nähe der Baustelle wohnten, so käme man konservativ gerechnet auf etwa 100 Arbeiter pro Bauabschnitt und auf etwa 400–500, die während der Bauzeit zwischen 1830 und 1832 regelmäßig tätig waren. Beim parallelen Bau des preußischen Abschnitts zwischen Struth und Schleusingen sollen wegen des örtlichen Arbeitskräftemangels sogar zusätzlich 600 erfahrene Arbeiter aus Schlesien herangeholt worden sein.[71]

Selbst bei der Anstellung von Arbeitern mischte sich Herzog Ernst I. direkt ein. Der Taglöhner Johan Caspar Diemer stellte zusammen mit anderen um die Jahreswende 1829/30 den Antrag, als Winterarbeit Steine an den Chausseebau fahren zu dürfen. Ein herzogliches Rescript vom 4. Januar 1830 sorgte dafür, dass er diesen Auftrag erhielt.[72] Ernst nutzte den Straßenbau also schon frühzeitig als sozialpolitisches Instrument.[73] Laut seines Rescripts vom 18. Oktober 1830 war sein *Haupt Augenmerk darauf gerichtet* […], *durch diesen Bau hauptsächlich den ärmern Bewohnern der Umgegend, die nöthige Subsistenz zu verschaffen*.[74] Dabei kamen auch Überlegungen zur

---

[69] LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/24, Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg Vol. III, Rescript Ernst v. 12.02.1831, Bl. 19.

[70] LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/19 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, Protokollabschrift zu einer Besprechung der Chausseebaukommision mit von Carlowitz, 28.02.1830, Bl. 2–11, hier Bl. 11.

[71] Ferdinand Werther, Sieben Bücher der Chronik der Stadt Suhl in der gefürsteten Grafschaft Henneberg, Suhl 1846, S. 497.

[72] LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/18 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, Rescript Ernst vom 04.01.1830.

[73] Dieses Phänomen lässt sich im Vormärz und in der Phase der Protoindustrialisierung auch in anderen Staaten feststellen, so etwa im Herzogtum Braunschweig, vgl. Uwe Müller, Fernhandel und Integration lokaler Märkte. Die braunschweigischen Chausseen im späten 18. und im 19. Jahrhundert zwischen Staat, Stadt und Land, in: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 78 (2006), S. 149–166, hier S. 157 f.

[74] LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041/19, Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, Bericht Eberhard v. 21.10.1830, Bl. 100–102, hier Bl. 100.

Anwendung, die auch aus heutiger Sicht vertraut klingen. Als Ende Oktober 1830 der Einbruch des Winters abzusehen war, wollte man *die an der Chaussee arbeitenden Ausländer baldmöglichst ablohnen* lassen, für *bedürftige Inländer* suchte man jedoch nach Arbeiten, die auch im Winter durchgeführt werden konnten.[75]

Damit stellt sich die Frage der Kosten und ihrer Finanzierung. Allgemein war die geringe Effektivität von Frondiensten beim Straßenbau erkannt, dennoch wurden diese noch bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts bisweilen angewandt. Es setzte sich aber langsam die Auffassung durch, dass Straßenbau in Lohnarbeit zielführender war. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts begann etwa Kursachsen die Anwohner von den Straßenkosten zu entlasten und versuchte, die Chausseebauten auf Staatskosten durchzuführen.[76] Allerdings gab es ebenso wenig, wie es feste Straßenbauverwaltungen gab, fest vorgesehene Haushaltstitel für den Straßenbau. Auch in Coburg dachte man 1827 noch an eine Einbeziehung von Hand- und Spanndiensten.[77] Dies kehrte sich jedoch bald um: Von Erffa konstatierte im November 1829: *Dieser Chausseebau wird aus der Staatskasse bestritten und es finden nur in einem ganz geringen Verhältniß auf einzelnen Districten Spannfrohnen statt.*[78] Bei der „Staatskasse" handelte es sich um die gothaische Kammer, da die neu zu bauende Straße nur auf deren Gebiet verlief. Eine Beteiligung der Coburger Staatskasse konnte nicht festgestellt werden. Eine Ausnahme blieben die Abschnitte der Chaussee innerhalb von Städten, die die Kommunen selbst bezahlen sollten. Ernst I. merkte dazu an, dass *die Stadt Ohrdruff auch zu einer Mitleidigkeit von wenigstens einigen 1000 Thlr. anzuhalten* sei und versicherte ihr im Gegenzug die Einrichtung einer Poststation.[79]

---

[75] LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041/19, Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, Bericht Eberhard v. 21.10.1830, Bl. 100–102, hier Bl. 100v.

[76] Müller, Infrastrukturpolitik (wie Anm. 11), S. 121–126.

[77] Für einen beispielhaften, aber nicht weiter verfolgten Chausseeabschnitt zwischen Ohrdruf und Crawinkel wurde eine Tabelle mit der Zahl der verfügbaren Pferde und Ochsen und der Tagwerke in drei Zonen je nach der Entfernung von der Trasse erstellt, vgl. LATh-StA Gotha, Geheime Kanzlei Y Nr. 25a, Bd. 1 Die Anlegung einer Chaussee von Ohrdruf nach Coburg über Suhl, Bericht von Coburg, Bl. 58 u. 58v.

[78] LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041/14 Anstellung des Hauptmanns beim eidgenössisch schweizerischen Genie-Corps Richard La Nicca aus Chur, Nov. 1829 – Sep. 1830, Abschrift eines Briefes von von Erffa an La Nicca 13.11.1829, Bl. 2.

[79] LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041/19 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, Protokollabschrift zu einer Besprechung der Chausseebaukommission mit von Carlowitz, 28.02.1830, Bl. 2–11, hier Bl. 6.

Im ersten halben Jahr (Januar bis Juni 1830) erforderte die Baumaßnahme 15.242 Taler[80] Man ging davon aus, in einer Woche 50 Ruthen (201 m) Chausseestrecke herstellen zu können, was durchschnittlich 550 Taler kosten sollte. Damit wären für eine Ruthe 11 Taler aufzubringen gewesen.[81] Spätere Berechnungen nach Fertigstellung einzelner Abschnitte ergaben um etwa 50 % höhere Kosten: Die Abschnitte von Zella bis zum kleinen Sterngrund und von der Struth bis nach Zella erforderten durchschnittlich 16 Taler und 20 Groschen.[82] 1830 wurden insgesamt 39.131 Taler aufgewendet,[83] ein Satz, der in dieser Größenordnung auch für die folgenden beiden Baujahre galt. Für die Fertigstellung der bis 1831 in Bau befindlichen Abschnitte wurden 104.583 Taler veranschlagt.[84]

1832 musste Ernst I. eine Staatsanleihe von 10.000 Talern ausgeben, da zur Beendigung der Maßnahmen in diesem Jahr noch 28.000 Taler benötigt wurden, wovon 15.000 nicht durch die Haushaltsmittel gedeckt waren.[85] Insgesamt ist also mit Kosten in Höhe von 120.000 bis 130.000 Talern für einen Chaussee-Neubau mit einer Länge von 28,7 km zu rechnen. Im Zeitraum von 1830–1832 lagen damit die Aufwendungen alleine für diese Chaussee durchaus im Bereich, eventu-

---

80 LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041/19 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, Bl. 58, Ausgabe für die laufenden Chausseebauten, 15.06.1830.

81 Die gothaische Feldruthe zu 4,0267 m nach Peter Langhof, Münzen, Maße und Gewichte in Thüringen: Hilfsmittel zu den Beständen des Thüringischen Staatsarchivs Rudolstadt (Thüringisches Staatsarchiv Rudolstadt. Informationsheft Nr. 7), ^{3}2006, Internet: https://landesarchiv.thueringen.de/media/landesarchiv/5Standorte/Rudolstadt/Veroeffentlichungen/Muenzen__Masse_und_Gewichte_in_Thueringen.pdf, S. 18 (abgerufen am 03.06.2026).

82 Nach LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha Geheime Kanzlei Y Nr. 25a Vol. 5, Bl. 14, Übersicht des Kostenaufwandes für den Straßenbau von Schwarzwald bis Oberhof bis in den kleinen Sterngrund, undat. (Ende 1831). Dies lag etwas höher als die zu dieser Zeit in Norddeutschland aufgewendeten 12–14 Taler pro Ruthe, vgl. Martin Klöffler, Wegebau in Kurhannover und Preußen um 1800. Arbeitsweisen und Werkzeuge, 2014, Internet: http://www.ingenieurgeograph.de/Kloffler_Wegebau_2014_09_01.pdf, S. 9 (abgerufen am 03.06.2026), was aber wegen der topographischen Schwierigkeiten nicht verwunderlich ist.

83 LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041/19 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, Bl. 104 Nachweisung des Aufwands beym Chaussee-Neubau von Ohrdruf nach Schwarzwald und von Oberhof nach der preußischen Grenze.

84 Nachtrag mit Bleistift auf der Übersicht des Kostenaufwandes für den Straßenbau von Schwarzwald bis Oberhof bis in den kleinen Sterngrund, undat. (Ende 1831), LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha Geheime Kanzlei Y Nr. 25a Vol. 5, Bl. 14.

85 LATh-StA Gotha, Geheime Kanzlei Y Nr. 25a Vol. 4, Bl. 100–102, Schreiben Ernst I. vom 01.08.1832.

ell sogar höher als die gesamten Straßenkosten im durchaus Chaussee-freudigen Herzogtum Braunschweig.[86]

3.2 Konzept, Planung und Bau

3.2.1 Das Konzept des Chausseebaus

Das technische Konzept des Chausseebaus zielte auf eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und der Transportkapazitäten ab. Die Schätzungen der Geschwindigkeit von Postkutschen liegen bei ca. 10 km/h, somit waren sie mindestens doppelt so schnell, als auf den Altwegen. Die Traglast der Fuhrwerke verdoppelte sich ebenfalls und erreichte bis zu sechs Tonnen.[87] Diese doch erhebliche Leistungssteigerung erforderte eine gleichmäßige Straßenoberfläche, stete und mäßige Steigungen sowie eine verlässliche Wasserableitung in Quer- und Längsrichtung. All dies ließ sich nur durch einen gleichartigen Aufbau der Straße mit Unterbau, Oberbau und Deckschicht erreichen, was wiederum eine wohlüberlegte Trassenplanung voraussetzte. Genauso wichtig wie die Planung und die technische Ausführung der Straße war der laufende Unterhalt im Betrieb auf der Basis regelmäßiger Kontrollen und sofortiger Reparaturen.

Wurden die Chausseen des 18. Jahrhunderts weitgehend unabhängig vom Gelände so lange als möglich geradlinig geführt und Kurven möglichst so auf Hügelkuppen platziert, dass sie vom Straßenbenutzer kaum wahrgenommen werden konnten,[88] so weicht die Trasse der coburg-gothaischen Straße über den Thüringer Wald von diesen Prinzipien ab. In seinen Vorschriften für den Bau des Abschnitts zwischen Oberhof und Schwarzwald forderte der an den Passstraßen Graubündens geschulte La Nicca, die Straßenlinie *in sanften regelmäßigen, der Form des Berghanges entsprechenden Curven* zu ziehen. Auch für die Querprofile nahm er Maß an der Naturvorgabe. So sollte man jene *Steigung zur Richtschnur* nehmen, die natürliche Böschungen oder jene von Hohlwegen in der näheren Umgebung besaßen.

---

[86] Herzogtum Braunschweig 1830–32 auf einer Fläche von 3.672,2 km² Ausgaben für Chausseeneubau, Instandsetzung und Unterhaltung der Staatschausseen von 309.729 Talern, vgl. Müller, Infrastrukturpolitik (wie Anm. 11), S. 381, Tab. 24. Gotha ohne die beiden anderen Teilherzogtümer Coburg und Lichtenberg 1.396 km². Bei der ca. 2,5fachen Fläche lagen die Ausgaben in Braunschweig nur ca. 2,3mal höher, wobei dieser Faktor noch um einiges nach unten zu korrigieren wäre, denn die anderen in dieser Zeit in Gotha gebauten Chausseen und ihr Unterhalt können hier nicht gegenübergestellt werden.

[87] Dietmar Fack, Automobil, Verkehr und Erziehung. Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885–1945, Wiesbaden 2000, S. 61, ermittelte für die preußische Schnellpost eine Reisegeschwindigkeit von etwa zehn Stundenkilometern, Müller, Infrastrukturpolitik (wie Anm. 11), S. 102 f. gibt für England zwischen 15 und 20 km in der Stunde und etwa 120 km am Tag an.

[88] Gunzelmann, Chausseebau (wie Anm. 37), S. 368.

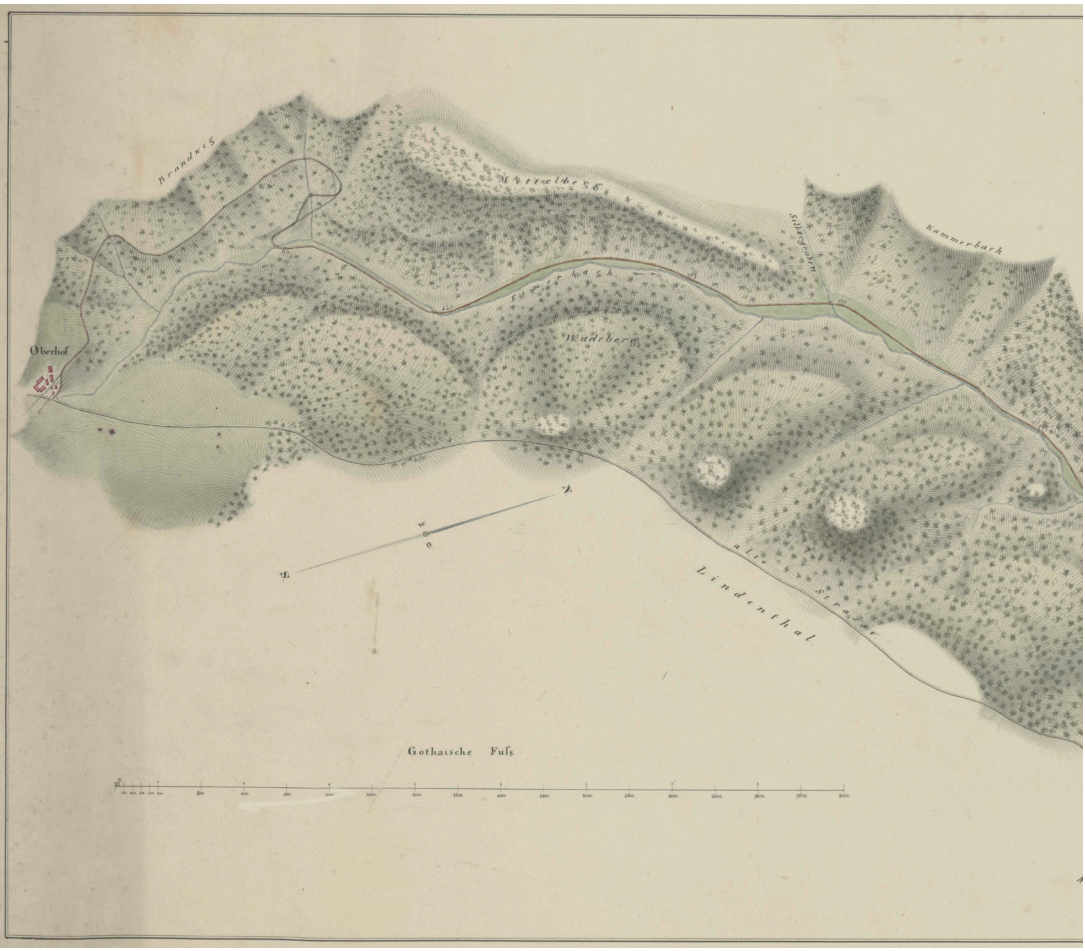

Abb. 3:
Richard La Nicca, Übersichtskarte für die zwischen Oberhof und Schwarzwald zu erbauende Straße. Chur 1831


Übersichtscarte
für die zwischen
Oberhof u. Schwarzwald
zu erbauende Strasse.
Harzsteig
Schwarzwald
Wegscheide

Stützmauern auf der Hangseite wollte er sparsam anwenden und nur dort, wo man Einschnitten in einen steilen Hang nicht ausweichen konnte. Talseitige Stützmauern sollten als Trockenmauern mit großen Steinen ausgeführt werden.[89] Somit lässt sich feststellen, dass hier nicht gegen, sondern soweit als möglich mit der Topographie gebaut werden sollte. Beim Aufbau der Fahrbahn hielt La Nicca am etwas älteren französischen System nach Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet (1716–1796) fest, das direkt auf dem Planum eine Art Pflasterung aus stehenden, spitzen Steinen vorsah, dem Grundbau, der von größeren Leistensteinen an beideren Rändern eingefasst war. Der Grundbau wurde mit kleineren Steinen verzwickt und mit Sand ausgefüllt. Darauf kam die Decklage aus groben Steinen und möglichst hohem Anteil an Kleinschlag (heute feiner Schotter), die selbstverständlich gewölbt sein musste, um die Wasserableitung zu gewährleisten.[90]

Straßen sollten durch Gebiete geführt werden, in denen von Natur aus das Bau- und Unterhaltungsmaterial gegeben war, im Thüringer Wald also anstehender Fels, der bei der Planierung der Trasse ohnehin gebrochen werden musste.[91] Dabei wurde einer der beiden Straßenränder für die Ablage von Unterhaltungsmaterial genutzt, das in kurzen Abständen in Haufen entlang der gesamten Strecke verteilt war, der andere Straßenrand diente als Fußweg. Auf die Ränder folgte der beidseitige Straßengraben. Wesentlicher Bestandteil des Chausseekonzeptes war auch eine geordnete Querung von Wasserläufen, sei es über natürliche Wasserläufe mit Hilfe von Brücken oder Durchlässen wie auch die Abführung der Straßenentwässerung durch Wasserabzüge unter der Straße, also Durchlässe oder Dolen. Alle diese Details mussten vorab planerisch festgelegt werden.

---

89 LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/24 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg Vol. III, Vorschriften für den Straßenbau von Oberhof nach Schwarzwald, La Nicca 20. April 1831, Bl. 56–61, hier Bl. 56, 57 u. 57v.

90 Andere Fernstraßen dieser Zeit, wie etwa die ebenfalls zwischen 1830 und 1832 erbaute Chaussee Altona-Kiel, wurden bereits in der vereinfachten, billigeren, aber ebenso tragfähigen „Makadambauweise" ausgeführt, vgl. Volker Woesner, Der Entwurf und der Bau der Chaussee von Altona nach Kiel, in: Burkhard von Hennigs/Heinrich Kautzky (Hg.), Die Chaussee Altona – Kiel. Die erste Kunststraße in Schleswig-Holstein (Beiträge zur Denkmalpflege in Schleswig-Holstein, 4), Kiel 2015, S. 69–79, hier S. 69, benannt nach dem Schotten John Loudon McAdam (1756–1836), die dieser ab 1815 entwickelt hatte und nur noch aus zwei Schichten größerer und kleinerer Schottersteine bestand.

91 Für La Nicca ein Grund, die Strecke durch das Tal zu führen: *Weil die Unterhaltung jährlich wiederkehrt, so ist es von höchster Wichtigkeit die Straßen wo immer möglich durch Lagen zu führen, wo das Straßenmaterial nicht fehlt.* Vgl. LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/24 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg Vol. III, Bl. 2–7 Bericht über den zwischen den Dörfern Oberhof und Schwarzwald zu wählenden Straßenzug, La Nicca, 29.11.1830, hier Bl. 5r u. v.

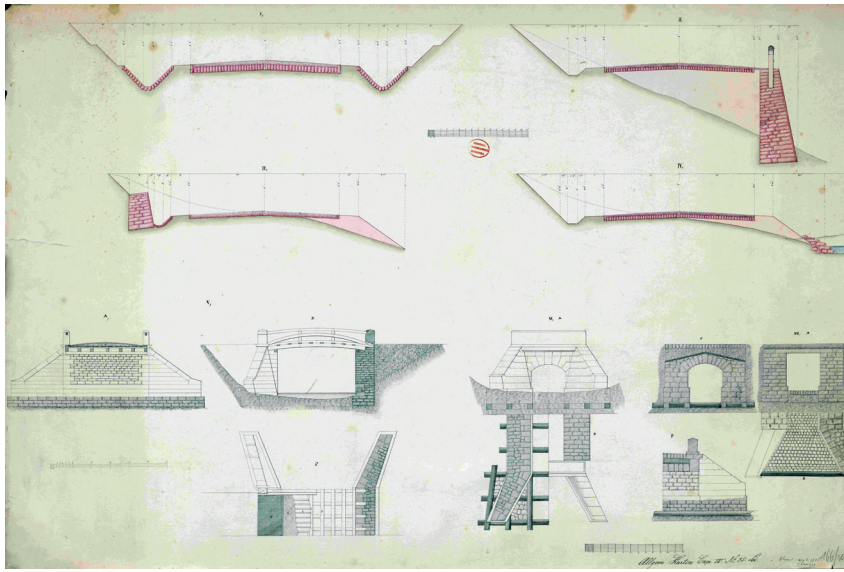

Abb. 4:
Richard La Nicca, Plan mit Regelquerschnitten für den Chaussebau in Einschnitten und Talhängen mit berg- und talseitigen Hangstützmauern. Musterentwürfe für Holz- und Steinbrücken

Straßenbegleitend waren Prellsteine, Meilensteine, Wegweiser, Chausseewärterhäuser und Einnehmerhäuser (sog. Barrieren) nötig. Diese Objekte, zunächst rein funktional zur Optimierung der Straßennutzung und -verwaltung gedacht, erhielten häufig eine anspruchsvolle und manchmal künstlerische Gestaltung. Die berühmten sächsischen Meilensäulen führten das Motiv des Obelisken als Begleiterscheinung des Chausseebaus ein.[92] Sie wurden bis ins frühe 20. Jahrhundert von allen straßenbauenden Staaten nachgeahmt.

Neben diesen technischen und baulichen spielten auch landschaftsgestalterische Überlegungen durchaus eine Rolle, auch wenn sie in den Plänen selbst wie auch in den schriftlichen Vorgaben zur Planung eher in den Hintergrund traten. Dass eine Chaussee von Bäumen in Alleeform zu begleiten war, galt als selbstverständlich. Üblicherweise waren dies auf repräsentativen Abschnitten Linden, Kastanien oder später auch Pappeln, jene über Land wurden jedoch meist mit Obstbäumen besetzt. Die Planer dachten bei der Überquerung des Thüringer Waldes an klima-

92 Friedrich H. Hofmann/André Kaiser/Frank Ringleb/Manfred Thon/Katrin Körner, Postsäulen und Meilensteine, Dresden [4]2020.

tisch angepasste Baumarten und schlugen die Eberesche als Obstbaumersatz und den Ahorn als Alleebäume vor.[93]

Nicht allein die ästhetische Ausgestaltung der Straße und ihrer Randbereiche selbst, sondern ihr Bezug zur umgebenden Landschaft spielte zunehmend eine Rolle. Seit der Entdeckung der „Natur" in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde die Straße als Teil des Konstrukts der Landschaft ein bedeutsamer Ort der Wahrnehmung der Umwelt durch den Menschen.[94] In den Zeiten vor der Eisenbahn und dem Automobil hatte der Fußgänger, der Reiter und selbst der Passagier in der Postkutsche auf der Chaussee eine deutlich haptischere Begegnung mit der Landschaft. Das Konzept der „schönen Straße in der schönen Landschaft" ist nicht erst eines der Zwischenkriegszeit des 20. Jahrhunderts, als bewusst auf den Autoverkehr gerichtete Panoramastraßen entstanden,[95] sondern es gilt dies schon für die Chaussee Coburg-Gotha. Symbolisierte die Chaussee des 18. Jahrhunderts in ihrer geometrisch geradlinigen Streckenführung und ihrer Verknüpfung mit der Landschaft über Sichtachsen auf Kirchtürme und Schlösser als *point de vue* noch die Herrschaft des absolutistischen Landesherrn über den Raum, begann sich dies im frühen 19. Jahrhundert unter dem Einfluss der Romantik zu wandeln. Das emotionale Landschaftserlebnis war nun – vielleicht noch als Nebenaspekt – ein Faktor der Trassenplanung. So argumentierte La Nicca für die schließlich ausgewählte Straßenführung nördlich von Oberhof, *welche durch ein liebliches Thal hinführt, wo das zarte Grün der Wiesen, die mannichfaltigen Feld- und Waldparthien und der sanft dahin strömende Silberbach dem Reisenden auf jedem Standpunkt eine Freude schafft*, während sich die Alternativroute (der heute die L3247 folgt), *durch einen düstern, alle Fernsicht verschließenden Wald in Schlangenkrümmungen ermüdend hin- und herwindet.*[96]

Dabei verließen sich die Straßenbauer keineswegs alleine auf das Angebot der Natur. Sie versuchten den Blick des Reisenden über die Anlage von Aussichtspunkten und Ruhebänken zu steuern, damit möglichst auch der unsensible Nutzer der Straße den ästhetischen Reiz der Waldlandschaft wahrnehmen konnte. Auch das war ein offizielles Ziel, wie uns eine weitere Tafel am Rondell kundtut: *Heil dem schaffenden*

---

93 LATh-StA Gotha, Geheime Kanzlei Y Nr. 25a Vol. 4, Bl. 197–209 Übernahme der Chaussee 09.11.1831, hier Bl. 209. Die Eberesche als Alleebaum für gebirgige Lagen schlägt noch der „Reichslandschaftsanwalt" Alwin Seifert im Jahr 1934 vor, Alwin Seifert, Baum und Strauch an der Straße, in: Die Straße 1 (1934), S. 19–23, hier S. 20.

94 Hans-Ulrich Schiedt, Landschaft und Verkehrswege, in: Via Storia (2021), S. 4–8, hier S. 4.

95 Zit. nach dem Aufsatztitel von Hans-Ulrich Schiedt, Die schöne Straße in der schönen Landschaft an der „Landi" 1939, in: Straße und Verkehr 98 (2012), H. 9, S. 32–35, sowie grundlegend Thomas Zeller, Der automobile Blick. Berg- und Alpenstraßen und die Herstellung von Landschaft in Deutschland und den USA im 20. Jahrhundert, in: Dienel/Schiedt (Hg.), Die moderne Straße (wie Anm. 1), S. 265–284.

96 LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission 2-13-0041/24, Bl. 6 Bericht über den zwischen den Dörfern Oberhof und Schwarzwald zu wählenden Straßenzug 19.10.1830.

Sinn, der zum freundlichen Garten die Wildnis umschuf und der Natur Schrecken in Lieblichkeit kehrt. Dies sollte seit Fürst Franz von Anhalt-Dessau Aufgabe und Verpflichtung des Landesvaters sein. Ihm wurde wohl zuerst zugeschrieben, dass er „das ganze Land in einen lieblichen Garten umgewandelt" habe.[97] Chausseen mit ihren begleitenden Alleen galten dabei als das Grundgerüst der Bewegung der Landesverschönerung. Ernst I. hatte dazu eine *jährliche bestimmte Summe zur Verschönerung der nächsten Umgebung der neuen von Schwarzwald nach Zella führenden Kunststrasse anzuweisen geruht.*[98]

Zu den Alleen traten weitere Elemente der ästhetischen Gestaltung, die sich auch bei der Chaussee Coburg-Gotha finden. Besondere Punkte betonten sogenannte „Rondelle", kreisförmige Aufweitungen der Straßenfläche, oft an Stellen mit Abzweigungen, an denen auch heute ein Kreisverkehr angelegt werden würde. Diese Rondelle zielten jedoch eher auf Repräsentation und Aufenthaltsqualität ab, als auf die Verkehrsregelung.

Auch die Gestaltung von Geländern an Bergstraßen sollte möglichst landschaftsgebunden erfolgen. Zumeist wurde dabei auf zwischen Steinen eingehängte Holzbalken zurückgegriffen, die sich aber auch im Thüringer Wald als anfällig erwiesen.[99] Schon 1833 kam aus der Verwaltung ein Vorschlag zur Anlage lebender Zäune, *von Hainbuchen angepflanzt und daraus 4 Fuß hohe, unter der Scheere gehaltene Wände gezogen.*[100] Diese Heckenpflanzungen sind – in der Folge wohl verbunden mit erheblichem Pflegeaufwand – umgesetzt worden, wie die Fotos von Francis Bedford aus dem Jahr 1858 zeigen.[101]

Bei Planung und Bau der Straße musste vorab bereits an den Unterhalt gedacht werden. Da Transportvolumen und Reichweite der mit dem Unterhalt Beauftragten in vor-automobiler Zeit recht eingeschränkt waren, musste die Trasse kleinteilig mit Unterhaltungsstationen ausgestattet werden. Man ging davon aus, *daß ein*

---

97 Christian Wilhelm Spiekers im Bericht über die Feier des Regierungsjubiläums des Dessauer Fürsten 1808 in der Zeitung für die elegante Welt, Sp. 1514 f.; zit. n. Ina Mittelstädt, Wörlitz, Weimar, Muskau: Der Landschaftsgarten als Medium des Hochadels (1760–1840), Göttingen 2015, S. 66. In Kurzform entstand daraus die Bezeichnung „Gartenreich", die bis heute Anwendung findet. Zuerst wohl in Carl August Böttigers Tagebuch seiner Wörlitzreise im Jahr 1797, vgl. ebd., S. 49.

98 LATh-StA Gotha, Geheime Kanzlei Y Nr. 25a Vol. 7, Bl. 37, Schreiben Phillip Heimburg wegen Anlage von lebendigen Zäunen an der Chaussee v. 09.10.1833.

99 Ebd., Bl. 150, Bericht über die Schadhaftigkeit der an der Chaussee zwischen Oberhof und Zella befindlichen hölzernen Geländer v. 04.11.1839.

100 Ebd., Bl. 37, Schreiben Phillip Heimburg wegen Anlage von lebendigen Zäunen an der Chaussee v. 09.10.1833.

101 Königin Victoria gab eine Reihe von Fotografien aus dem Herzogtum Gotha in Auftrag, die sie Prinz Albert zu seinem Geburtstag am 26. August 1858 schenkte. Im Jahr zuvor hatte sie das schon für das Herzogtum Coburg getan, vgl. Gotha und seine Umgebung, Francis Bedford (* 13.08.1815, † 15.05.1894), 1858, Kunstsammlungen der Veste Coburg, Kupferstichkabinett, Kpb. 1549.



Abb. 5:
Chaussee-Damm zur Querung des Taleinschnitts des Eimersbachs beim „Oberen Schweizerhaus" (Oberhof). Die Chaussee wird begrenzt durch einen „lebenden Zaun" (geschnittene Hainbuchenhecke und Allee, überwiegend aus Bergahorn). Die Situation ist heute noch weitgehend erhalten. Fotografie von Francis Bedford 1858

geschickter Wegwart im gewöhnlichen Chausseezuge eine Viertel-Meile (etwa 1,88 km) *unterhalten kann*.[102] Nach dieser Rechnung waren also mindestens acht Straßenwärter nötig, für die zum Teil direkt an der Chaussee Wärterhäuser errichtet werden mussten. Nachzuweisen sind solche im Sterngrund („Der Untere Krauser"), 500 m westlich des Rondells am Beginn des Pfannthals („Der Obere Krauser"),[103] die „Obere" und die „Untere Schweizer Hütte" als Wegewarts- und Wirtshaus[104] sowie in Schwarzwald. Letzteres war auch „Barriere" und damit Chaussee-Einnehmerhaus. Vor allem im Bereich der Chausseehäuser, aber auch verteilt an der Strecke, wurde Reparaturmaterial in Form von Steinen und Schottern gelagert, das nach Auftreten von Schäden von den Wegwarten sofort eingearbeitet werden musste.[105]

---

[102] LATh-StA Gotha, Geheime Kanzlei Y Nr. 25a Vol. 7, Bl. 197–209 Übernahme der Chaussee 9.11.1831, Zitat Bl. 199.

[103] Anschütz, Wege und Straßenverbindungen (wie Anm. 15), S. 121 f.

[104] Wolfgang Lerch/Melanie Marschall, Region Oberhof: Tagebücher, Chroniken, Texte und Zeitzeugen erinnern an vergangene Zeiten, Ilmenau 2021, S. 159 nach Gottlob Schneider, Luisenthaler Wegweiser, Gotha 1899.

[105] Gut dokumentiert auf Aufnahmen von Francis Bedford etwa von Schwarzwald und vom Triefstein. Kunstsammlungen der Veste Coburg, Kupferstichkabinett, Kpb. 1549.

3.2.2 Die Planung und der Bau der Chaussee Coburg-Gotha

Grundlagen jeder modernen Straßenplanung sind Katasterpläne und topografische Karten. Beide Kartentypen entstanden im Untersuchungsgebiet erst Jahrzehnte später um 1860. So mussten sich die Planer mit groben Karten, nach Augenschein selbst aufgenommenen Skizzen, den sogenannten „Okularrissen", und textlichen Beschreibungen behelfen. Wenn auf dieser Basis die Strecken grob abgesteckt waren, entstanden vermessungsgenaue Pläne mit Grundrissen, Längs- und Querschnitten von Straßenverlauf und Straßenprofil unter Einbeziehung des angrenzenden Geländes, um nötige Abtragungen oder Aufschüttungen darstellen zu können.

Zeitlich griffen der Planungsprozess und der Bau der Chaussee ineinander. Als im Jahr 1830 mit dem Bau an den beiden Enden der Trasse in Struth und in Ohrdruf und damit jeweils am Fuß des Gebirges begonnen wurde, war die Planung des mittleren Streckenabschnitts über den Oberhofer Pass noch keineswegs fertiggestellt.

Bald nach Abschluss des Teilungsvertrags stellte sich heraus, dass man neben der dort genannten Linienführung über Ilmenau auch Alternativen prüfen musste, zumal Preußen ja noch vor Abschluss des Vertrags in die Offensive gegangen war und seinerseits eine Chaussierung im Kreis Schleusingen angeboten hatte. Mit der gutachterlichen Untersuchung wurde Emil von Coburg betraut. Er scheute sich nicht, als oberster Beamter des neu geschaffenen Staatsgebildes eine zweiwöchige Reise vom 16. bis zum 29. April 1827 durch den Thüringer Wald zu unternehmen, bei welcher er alle in Frage kommenden Gebirgsübergänge persönlich in Augenschein nahm und ihre Eignung als Chausseetrasse prüfte. Seine Ergebnisse hielt er in einem mehr als 50-seitigen Bericht fest.[106] Auch wenn ihm klar war, dass

> [g]*ewiß […] daher von preuß. Seite Alles für diese Strasse gethan werden* [würde]*, wenn man hiesiger Seits einwilligte, die Straße von Ohrdruff über Oberhof bis an die preußische Grenze zwischen Zelle und Suhl herzustellen*, kam er zu dem Ergebnis: *Ohngeachtet der Vortheile und Ersparnisse, welche durch die Wahl der Richtung für die von Gotha nach Coburg zu eröffnende Straße über Suhl und Schleusingen erreicht werden würden, so muß ich doch der Meinung seyn, daß es dem wohlerwogenen Interesse des Fürstenthums Gotha sowohl als des Fürstenthums Coburg angemessener seyn möge, die Richtung über Ilmenau zu wählen.*[107]

Nach dem überraschenden Tod Emils von Coburg Ende 1827 schien sich Ernst I. aber für die von Preußen präferierte Trasse entschieden zu haben. Schon Anfang Februar 1828 beauftragte er die Chausseebau-Kommission, die Kosten der Route über Oberhof berechnen zu lassen.[108]

---

[106] LATh-StA Gotha, Geheime Kanzlei Y Nr. 25a, Bd. 1 Die Anlegung einer Chaussee von Ohrdruf nach Coburg über Suhl, Bericht von Coburg Bl. 13–26 u. 26–46 vom 5. Juni 1827.

[107] LATh-StA Gotha, Geheime Kanzlei Y Nr. 25a, Bd. 1, Bl. 17 u. 18v.

[108] LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/18, Bl. 1 v. 7. Feb. 1828.

Wenig später, wohl noch im Februar, legte Ernst I. in einer Resolution endgültig die Trasse nach Gotha fest. Er wies seine Regierung an, dem preußischen Regierungspräsidium in Erfurt mitzuteilen, worin *die Ansicht, über Schleusingen und Suhl die Straße zu legen, als für das dieseitige Interesse annehmbar, geschildert werden möchte*. Zugleich musste die Chausseebau-Commission die Verhandlungen, die mit Sachsen-Meiningen, Schwarzburg und Sachsen-Weimar wegen der Trasse über Ilmenau geführt wurden, auf Eis legen. Sie sollte dies mit dem Ableben Emils von Coburg begründen, weswegen es dauere, bis dessen Geschäfte neugeordnet wären.[109]

Gebaut werden musste nun der Lückenschluss zwischen Ohrdruf und Zella, zusätzlich die beiden Abzweigungen von Zella Richtung Meiningen und Suhl bis zur jeweiligen Staatsgrenze. Jetzt konnte der bisher unentschlossen geführte Planungsprozess auf die fixierte Strecke konzentriert werden. Die Trassenplanung übernahm Carl Rodemann, dem der Herzog am 25. August 1829 den Geometer Wölfer zur Unterstützung der Straßenvermessung zuordnete.[110]

Am 20. Februar 1830 war die Planung des Straßenabschnitts von Oberhof aus nach Süden bis an die Landesgrenze fertiggestellt und durch Ernst I. genehmigt. Rodemann hatte seine Pläne nun schon in Kassel gezeichnet und nach Gotha gesandt. Allerdings war, was die *Richtung der Straße von Oberhof bis Schwarzwald angeht,* […] *noch keine letzte Bestimmung erfolgt*.[111]

1830 konnte endlich mit dem Bau begonnen werden. Man ging auf unterschiedlichen Abschnitten gleichzeitig vor, wobei man mit den einfacher zu bewältigenden Tallagen begann. So wurde in diesem Jahr der Abschnitt von Ohrdruf bis Schwarzwald fertiggestellt.[112] Die Arbeiten auf dem Abschnitt zwischen Struth und Zella waren im Gang.

Details der Planung änderte der Herzog aber auch noch in der ersten Hälfte des Jahres 1830, wie aus einem Bericht Julius' von Pläncknerhervorgeht. So hatte Ernst Einfluss auf die Linienführung zwischen Struth und dem Schützenhof von Zella genommen und Pläncknerdiese Strecke nach dessen Wünschen abgesteckt. Fast stolz berichtete Letzterer, dass das *von Ew. Herzogl. Durchlaucht allergnädigst anbe-*

---

109 LATh-StA Gotha, Geheime Kanzlei Y Nr. 25a, Bd. 1 Die Anlegung einer Chaussee von Ohrdruf nach Coburg über Suhl, Resolution Serenissimus ad. no. 288, undatiert, Bl. 92–93.

110 LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/18, Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, Bl. 15.

111 LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/19, Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, Bl. 3v.

112 Vgl. LATh-StA Gotha, Staatsministerium Abt. Gotha, Kartenkammer 166, Nr. 10, (Gottlieb) König, Karte der im Jahre 1830 neuerbauten Straße von Ohrdruf nach Schwarzwald. Den Riß der Straße von Ohrdruf bis Schwarzwald fertigte der Geometer König; vgl. 2-13-0041/19 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, Bl. 2–11, Bericht der Chausseebau-Commission, Nachbemerkungen Bl. 11v vom 07.03.1830.

fohlene Roondel auf dem höchsten Punkt des Straßenzugs, […] *ganz so, wie es hochdieselben anbefohlen haben, abgesteckt und angefertigt worden* ist.[113] Damit war schon während der Planungsphase der symbolische Höhepunkt der für Ernst so wichtigen Straße nicht nur geplant, sondern gebaut worden.

Im Herbst 1830 fehlte immer noch die konkrete Trassenplanung für den Abschnitt zwischen Schwarzwald und Oberhof, wo man sich zu entscheiden hatte zwischen einer Trasse über die Hochfläche entlang bestehender Wegeverbindungen oder aber für eine völlig neue Linienführung durch den Ohra- und Eimersbachgrund, wo noch nie ein für Fahrzeuge nutzbarer Weg bestanden hatte. Dazu musste man auf den nun als leitenden Ingenieur vorgesehenen La Nicca warten, der trotz guten Willens mehr als ein Jahr gebraucht hatte, um seine Verpflichtungen in Graubünden soweit zu ordnen, dass er für einige Wochen nach Coburg und Gotha kommen konnte.

Er traf am 7. November 1830 in Coburg ein und wurde bereits tags darauf an die herzogliche Tafel eingeladen.[114] Zwei Tage später begab er sich mit Erffa nach Suhl. Am 10. November kamen sie nach Zella, wo sich auch Herzog Ernst einfand. Gemeinsam ritten sie zu diesem Zeitpunkt die schon abgesteckte Streckenführung nach Oberhof ab. La Niccas Hauptaufgabe bestand nun in der Prüfung der möglichen Trassen zwischen Oberhof und Schwarzwald, was bis zum 17. November dauerte. Einen Tag später steckte er mit Unterstützung von Plänckner und Adolph Eberhard die Zweiglinie von Zella nach Mehlis ab. Wie wichtig Herzog Ernst diesen Beitrag des Graubündener Ingenieurs nahm, zeigt, dass er bereits am 19. November wieder dazustieß, um die Arbeiten gutzuheißen. Am nächsten Tag besichtigte er mit La Nicca die neu festgelegte Route nach Schwarzwald, in dem Abschnitt also, wo laut dem Schweizer Straßenbauer, die „Entwicklung der Straße Schwierigkeiten darbot, welche die bis jetzt konsultierten Ingenieure nicht zur Zufriedenheit des Herzogs zu lösen vermochten".[115]

Der abschließende Bericht La Niccas verglich die beiden Alternativen und kam zum Ergebnis, dass die Route durch das Tal im Winter leichter zu unterhalten wäre und eine gleichmäßigere Steigung aufweisen würde.[116] Ihm folgend erließ Ernst am 3. Dezem-

---

113 LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/19 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg, Bl. 82–83v, Rapport Plänckner v. 26.07.1830; Zitat Bl. 83.

114 Seine Tochter berichtet, dass La Nicca eine ausführliche Beschreibung seines Aufenthaltes im Herzogtum Coburg und Gotha hinterlassen habe, die sie nur in Auszügen wiedergeben könne, vgl. Bänzinger, La Nicca (wie Anm. 46), S. 60.

115 Ebd., S. 64.

116 LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/24 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg Vol. III, Bl. 2–7, Bericht über den zwischen den Dörfern Oberhof und Schwarzwald zu wählenden Straßenzug, La Nicca, 29.11.1830.



Abb. 6:
Richard La Nicca, Detailplan der Chaussee von Oberhof bis zur Querung des Eimersbaches mit entsprechenden Längs- und Querschnitten der Trasse. Chur 1831. Der Plan zeigt bereits den Grundriss des damals neu erbauten Jagdschlosses Herzog Ernst I neben dem Oberhofer Geleitshaus. In den Plan sind mit Bleistiftänderungen der Trasse einskizziert, die so umgesetzt wurden.

ber 1830 eine Resolution, wonach die Trasse von Oberhof *herab der Richtung des Thals, durch dessen Gegend der Eimersbach, der Silbergraben und die Ohra herabfließen, folgen* sollte.[117]

Die Pläne hierfür stellte La Nicca am 1. April 1831 in Chur fertig.[118] Einen ausführlichen Erläuterungsbericht dazu, der zugleich seine Vorstellungen vom Chausseebau in dieser Zeit widerspiegelt, schickte er Ende April nach Gotha.[119] Die fertige Planung wurde dennoch an drei Stellen, vor allem bei der Querung des Taleinschnitts des Eimersbachs beim Oberen Schweizerhaus geändert. Diese

[117] LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/24 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg Vol. III, Bl. 1, Rescript Ernst v. 3.12.1830.

[118] Vgl. LATh-StA Gotha, Staatsministerium Abt. Gotha, Kartenkammer 166, Nr. 30.1 – 30.8, Richard La Nicca, Übersichtskarte für die zwischen Oberhof und Schwarzwald zu erbauende Straße, sowie sechs Detailpläne mit Längs- und Querprofilen und einem Blatt mit Entwürfen für Hangstützmauern und Brücken.

[119] LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/24 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg Vol. III, Vorschriften für den Straßenbau von Oberhof nach Schwarzwald, La Nicca 20. April 1831, Bl. 56–61

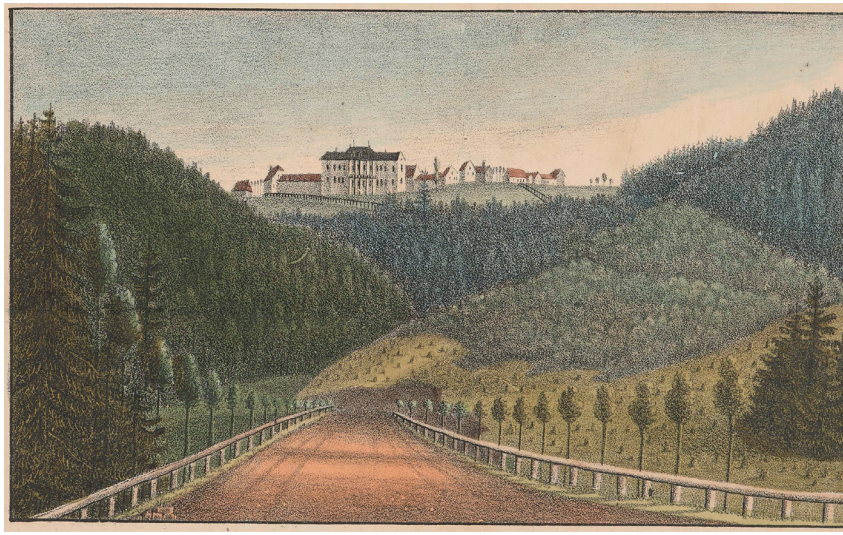

Abb. 7:
Beim Oberen Schweizerhaus wendet sich die Chaussee direkt in Richtung des zeitgleich fertiggestellten Jagdschlosses Oberhof, um 1835

Änderung, für die es einen nicht datierten und unterzeichneten Detailplan gibt,[120] verursachte einen Dammbau mit bis zu 12 Metern Höhe, ein Kunstbau, der dem topografieorientierten Trassenkonzept des Graubündeners eigentlich widersprach und die Kosten erhöhen musste.[121]

Eine mögliche Erklärung für die kostspielige Umplanung liefern nicht schriftliche Quellen, sondern grafische und kartografische Indizien. Parallel zum Straßenbau ließ Ernst I. in Oberhof 1830/32 ein Jagdschloss, eher ein Schlösschen, im Schweizerhaus-Stil errichten.[122] Beflügelt wurde er sicherlich durch den Gedan-

[120] Vgl. LATh-StA Gotha, Staatsministerium Abt. Gotha, Kartenkammer 166, Nr. 21, (Verfasser unbekannt, undatiert, ohne Titel).

[121] Nach eigener Aussage wollte La Nicca eine Streckenführung *auf eine gefällige und natürliche Art* entwickeln, wobei „natürlich" hier als an den Gegebenheiten der „Natur", also der vorhandenen Topographie orientiert, interpretiert werden darf, vgl. LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/24 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg Vol. III, Bl. 3, im Bericht über den zwischen den Dörfern Oberhof und Schwarzwald zu wählenden Straßenzug, La Nicca, 29.11.1830.

[122] Paul Lehfeldt, Herzogthum Sachsen-Coburg und Gotha: Landrathsamtsbezirk Ohrdruf, 1898, S. 194 f., datiert den Bau auf 1830. Harald Sandner, Das Haus Sachsen-Coburg und Gotha: Eine Dokumentation zum 175-jährigen Jubiläum des Stammhauses in Wort und Bild (1826 bis 2001), Coburg 2001, S. 197 sieht bereits einen Zusammenhang

ken, diesen direkt an der neuen Straße liegenden Erholungsort schnell erreichen zu können. Allerdings schien ihm dieser rein praktische Vorteil nicht zu genügen, er wollte wohl mit den Mitteln des 18. Jahrhunderts Chaussee und Schloss über eine Blickachse landschaftlich verknüpfen. Eine axiale Blickbeziehung herzustellen war allerdings nicht bei der Annäherung zum Schloss möglich, wie dies gewöhnlich erfolgte. So versuchte man die Situation bei der Oberen Schweizerhütte zu nutzen, bei welcher die Straße, das Tal des Eimersbachs kreuzend, eine Wendung um 180° nehmen musste und somit auch im Abstieg wieder auf Oberhof und das Schloss zulief. Zur Herstellung einer geradlinigen, auf einer Strecke von etwa 250 m wahrnehmbaren Blickverbindung zum über 100 m höher gelegenen Bauwerk musste die geplante gekurvte, dem Talrand folgende Trasse aufgegeben und durch die heute bestehende Dammstrecke ersetzt werden.[123]

1831 wurde der Abschnitt zwischen Zella und Oberhof in Angriff genommen und weitgehend fertiggestellt und am Abschnitt nördlich Oberhof bereits gebaut.[124] Im Jahr 1832 wurde die Chaussee über den Wald im Wesentlichen vollendet.

Am Ende der Baumaßnahme stand die Fertigstellung des Astes von Zella über Mehlis zur preußischen Grenze bei Benshausen im Jahr 1832. Dieser Abschnitt war für Sachsen-Coburg und Gotha weniger wichtig, da er die Verbindung nach Meiningen herstellte, für Preußen dagegen schon. Seinen Anschluss dorthin hatte Preußen bereits fertiggestellt, weswegen das preußische Außenministerium das

---

zwischen Straßen- und Schlossbau. Das Jagdschloss musste einem Hotelneubau weichen und wurde 2020 abgerissen.

123 Zur Stützung dieser These konnten bisher keine Schriftquellen beigebracht werden. Allerdings legen verschiedene, zum Teil für diesen Zweck überzogen dargestellte Ansichten der Zeit um 1835 eine Verbindung zwischen Schloss und Chausseetrasse nahe. Besonders eindrucksvoll ist eine Grafik eines unbekannten Künstlers (Friedenstein Stiftung Gotha G86,81, Lithographie, bez. Oberhof, publ. Wolfgang Lerch/Melanie Marschall, Oberhof: Bilder, Ereignisse und Geschichten einer fast vergessenen Zeit, Ilmenau 2021, S. 46, sowie G86,69, ein farbiges Blatt mit sechs Ansichten, darunter die Oberhof-Ansicht), die – ungewöhnlich genug – die Straße in den Bildmittelpunkt stellt. Der Standpunkt des Zeichners befand sich am Beginn der Dammstrecke direkt südlich der Oberen Schweizerhütte. Das Jagdschloss wird axial in Richtung des Straßenverlaufs dargestellt. Die jungen Alleebäume machen eine Entstehung der Grafik um 1835 wahrscheinlich. Spätere Reise- und Wanderführer weisen aber immerhin auf die Blickbeziehung an dieser Stelle hin. So befände sich in der Nähe der Oberen Schweizerhütte „ein Altan, der eine reizende Aussicht auf das Jagdschloss in Oberhof gewährt", während letzteres von seinem „Altan Aussicht in die Gründe des Eimer- und Silberbachs" bieten würde, vgl. Michael Anding/Armin Radefeld, Thüringen (Meyers Reiseführer), Leipzig [7]1884, S. 123 f.

124 LATh-StA Gotha, Landesregierung Gotha – Chausseebaukommission, 2-13-0041/24 Chausseemäßige Herstellung der Straße von Gotha nach Coburg Vol. III, Bl. 98 Rapport über den Chausseebau von Schwarzwald bis nach Oberhof und im kleinen Sterngrund H. Marggraf v. 06.11.1831.

Gothaische Ministerium am 28. Juni 1831 drängelte, *gefälligst die nöthige Anordnung zu treffen, daß der Bau jener Straße schleunigst ausgeführt werde.*[125] Die Fertigstellung auf gothaischer Seite zog sich jedoch noch über ein Jahr hin.

4. Die Wirkungen des Straßenbaus – Mythos und Realität

Die Chaussee Coburg-Gotha über den Thüringer Wald hatte kurz-, mittel- und auch langfristige Auswirkungen auf das bestehende Verkehrsnetz wie auch auf die Wirtschaftsstruktur der Region. Ob dies jedoch die Beabsichtigten waren, ist zu diskutieren.

Das Ziel der bequemeren und schnelleren Verbindung wurde jedenfalls erreicht. Auch die Experten benachbarter Länder waren voll des Lobs. Carl Friedrich von Wiebeking hob 1836 die entscheidenden Vorteile gegenüber den früher über den Thüringer Wald führenden Straßen hervor: „Zu den nützlichsten, von dem edlen Herzoge von Sachsen-Gotha und Coburg angelegten Werken, ist die über den Thüringerwald ausgeführte Kunststraße zu zählen, die, ohne die Räder im Herabfahren zu sperren, auch im Hinauffahren ohne Vorspann befahren wird."[126] Der preußische Major a. D. E. Pfeil, der 1830 den Abschnitt der Chaussee im Kreis Schleusingen verantwortet hatte,[127] lobte in seinem Buch über „Preußens Kunststraßenbau" von 1845 auch die „vorzügliche, musterhafte der sehr bedeutenden Kunststraßen-Anlagen" in Sachsen-Coburg und Gotha.[128] Ein eher auf die Unterhaltung des gebildeten Bürgertums zielender Berichterstatter bemerkte 1855 angesichts der neuen Straße: „Hier mag man die Fortschritte studiren, welche der Wegebau in Thüringen im Lauf der Jahrhunderte gemacht hat. Es gibt nicht sanftere bequemere und schönere Straßen als die jüngst über den Wald gebahnten, unter denen wieder die Gothaischen durch geschmackvolle Anlagen sich auszeichnen."[129]

Wie groß tatsächlich die Verkürzung der Reisezeit war, ist nicht leicht zu ermitteln. Die Thurn und Taxis'sche Postkutsche soll Ende des 18. Jahrhunderts 20,5 Stunden für die 10,25 Meilen zwischen Gotha und Coburg benötigt haben,[130] damit errech-

---

125 LATh-StA Gotha, Geheime Kanzlei Y Nr. 25a Vol. 4, Bl. 63 Schreiben Eichhhorn 28.6.1831.

126 Carl Friedrich von Wiebeking, Bemerkungen auf einer Reise von München über Ansbach, Nürnberg, Bamberg, Coburg, Gotha, Weimar, Dessau, Leipzig, Wittenberg, Potsdam nach Berlin., in: Allgemeine Bauzeitung 52 (1836), S. 428–430, hier S. 430. Er hatte in Bayern zwischen 1805 und 1817 25 Chausseen angelegt.

127 Werther, Chronik Suhl (wie Anm. 71), S. 497.

128 E. Pfeil, Preussen's Kunststrassen-Bau, dessen technisch-öconomische Verwaltung, etc. Thl. I, Berlin 1845, S. 340.

129 Willibald Alexis, Thüringische Streifereien, in: Morgenblatt für gebildete Leser (1855), S. 1129–1133 u. 1166–1169, hier S. 1132.

130 Lerch/Marschall, Region (wie Anm. 104), S. 191.

net sich eine Reisegeschwindigkeit von etwa 3,8 km/h. Fest steht, dass der im frühen 19. Jahrhundert aufkommende „Eilwagen" mit den auf Stahlfedern liegenden Kutschkasten mit seinen 10 und mehr km/h auf das wachsende Netz guter Chausseen angewiesen war.[131] Schon vor der Eisenbahn begannen die Zeitgenossen zu glauben, den Raum durch die Geschwindigkeit des Eilwagens beherrschen zu können. Aber wie später bei der Eisenbahn stellte sich bei den Reisenden ein Verlustgefühl mit Blick auf die „Flüchtigkeit der Bilder" ein, die faktische Beschleunigung ließ paradoxerweise nahezu sofort den Wunsch nach Entschleunigung aufkommen.[132]

Die in Preußen „Schnellpost" genannten Eilwagen befuhren bald auch die neue Chaussee Coburg-Gotha. Die erste Schnellpost erreichte Ohrdruf am 2. Oktober 1834, ein Ereignis, dass sogleich auf einer Schützenscheibe festgehalten wurde.[133] Die aufkommende Eisenbahn „erstickte"[134] jedoch zunehmend die Fortschritte im Straßenwesens. Schon 1836 veranlasste der berühmte Verleger Joseph Meyer aus Hildburghausen Voruntersuchungen für eine Bahntrasse durchs Werratal.[135] Ernst I. selbst handelte noch im Jahr 1841 einen Vertrag mit Preußen, Sachsen-Weimar und Kurhessen aus, um eine Halle mit Kassel verbindende Eisenbahnlinie durch sein Land und seine Hauptstadt Gotha führen zu können.[136] Gotha erhielt 1847 seinen Bahnhof, 1858 konnte die Werrabahn zwischen Eisenach und Coburg den Betrieb aufnehmen, was trotz des Umwegs mit etwa 5 Stunden eine erheblich schnellere Verbindung zwischen den Residenzstädten als auf der Chaussee ermöglichte. Schon damit hatte die Straße ihre Funktion als überregionale Nord-Süd-Verbindung für den Personenverkehr verloren, blieb aber regional weiterhin bedeutsam. Dies schränkte sich weiter ein, als 1884 Suhl und Zella-Mehlis, 1892 Ohrdruf an das Eisenbahnnetz angeschlossen wurden. Die letzte Postkutsche verkehrte schließlich am 15. Dezember 1916.[137]

---

131 Klaus Beyrer, Die Postkutschenreise (Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts für Empirische Kulturwissenschaft der Universität Tübingen, 66), Tübingen 1985, S. 237.

132 Zeitgenössische Belege hierfür bei Beyrer, Postkutschenreise (wie Anm. 133), S. 245–248, darunter das Gedicht *Die Eilfahrt* von Friedrich Rückert (1833): […] *Durch die in unsern Eilfahrtstagen Erfundnen Eildampfschiff' und Wagen. Die Zwischenräume sind verschlungen, Wie schnell ein Blitz zum Ziel gedrungen.* […] und mit Verwunderung über die neue Zeiterfahrung *Und kehrest heim um zu vergessen Was du hast auf dem Flug besessen* in: Friedrich Rückert's gesammelte poetische Werke in zwölf Bänden. Bd. 2, Frankfurt a. M. 1868, S. 544.

133 Lerch/Marschall, Region (wie Anm. 104), S. 192.

134 So Fritz Voigt, Verkehr: Die Entwicklung des Verkehrssystems (Verkehr), Berlin 1965, S. 431.

135 Rupert Appeltshauser, 150 Jahre Werrabahn – eine Geschichte der verpassten Chancen?, in: Coburger Geschichtsblätter 17 (2009), S. 17–28, hier S. 19.

136 Beck, Geschichte (wie Anm. 42), S. 477.

137 Lerch/Marschall, Region (wie Anm. 104), S. 193.

Die Auswirkungen auf die Wirtschaftsstruktur der Region waren zweischneidig: negativ betroffen waren die Fuhrmannsorte an den frühneuzeitlichen Landstraßen, wie Crawinkel oder Gossel, die nach der Fertigstellung der Chaussee bald ihre bisherigen Erwerbsgrundlagen verloren. „Seit die Gothaische Regierung in diesem Jahrhundert die Straße von Oberhof durch die romantischen Felskrümmungen des Ohrathales nach Ohrdruf und von dort nach Gotha geleitet hat, ist die Straße gänzlich verödet und Gossel verarmt, nur noch Handel treibend mit den behauenen Steinen, die es selbst producirt […]", berichtete der Autor „W. A." des „Morgenblatts für gebildete Leser", der sich 1855 in einem Essay kenntnisreich und tiefschürfend mit der Region um Oberhof auseinandersetzte.[138]

Die an der Chaussee liegenden Orte versprachen sich die gegenteilige Wirkung: einen wirtschaftlichen Aufschwung. Noch während der Planungsphase hatte sich die Stadt Zella, auch im Namen des Nachbarorts Mehlis, an den Herzog gewandt, und gebeten, die Straße durch ihren Ort zu führen. Die Vertreter der Bürgerschaft glaubten, es würde

> *endlich der Zeitpunkt gekommen seyn, wo eine günstigere Gestaltung der Verhältnisse sie ihrer zeitherigen unglücklichen Lage zum großen Theil wenigstens entheben werde.* […] *Die neue Kunststraße würde zu dem Wiederaufblühen der Fabriken so wie zu einem lebhafteren Handelsverkehr in Absicht der hier und in Mehlis gefertigten Gewehr-, Eisen- und Stahlwaaren wesentlich beitragen.*[139]

Für Zella, Mehlis und Suhl ist anhand der im 19. Jahrhundert erheblich steigenden Einwohnerzahlen und der industriellen Entwicklung davon auszugehen, dass die mit dem Chausseebau verbundenen Hoffnungen zumindest teilweise erfüllt wurden, auch wenn dies mit prekären Bedingungen für große Teile der Bevölkerung einher ging. Für Suhl sprach ein zeitgenössischer Beobachter von „heilsamen Früchten welche unserer Stadt die neue Kunststraße" gebracht habe.[140] Die Lokalforschung in Zella-Mehlis betont zwar eher die Wirkungen der Eisenbahn, die in Gestalt der Werrabahn die Region 1858 erreichte.[141] Aber um von Zella zu den nächsten Anschlussstellen in Grimmenthal im Süden oder Neudie-

---

138 Alexis, Streifereien (wie Anm. 129), S. 1131. Die Ermittlung des Autorennamens erfolgte über Bernhard Fischer, Morgenblatt für gebildete Stände / gebildete Leser 1807–1865. Register der Honorarempfänger / Autoren- und Kollationsprotokolle, München 2000, S. 277–279. Willibald Alexis, eigentlich Georg Wilhelm Heinrich Häring (1798–1871), Jurist, Buchhändler und Schriftsteller, gilt als Begründer des historischen Realismus in der deutschen Literatur. Er zog sich 1853 aus Berlin nach Arnstadt zurück und war als Reiseschriftsteller, der er eben auch war, an der Region interessiert.

139 LATh-StA Gotha, Geheime Kanzlei Y Nr. 25a, Bd. 1 Die Anlegung einer Chaussee von Ohrdruf nach Coburg über Suhl, Bl. 111.

140 Werther, Chronik Suhl (wie Anm. 71), S. 498.

141 Lutz von Nordheim, Der Weg vom Erz zur Industriestadt, in: Köhler/Reißland (Hg.), Zella St. Blasii (wie Anm. 15), S. 196–207, hier S. 201.

tendorf im Norden zu kommen, war man bis 1884, als der Brandleitetunnel unter dem Rennsteig eröffnet wurde, immer noch auf die Chaussee angewiesen.

Bald nach der Eröffnung wurde eine weitere Wirkung der Straße deutlich, die bis heute anhält. Sie ermöglichte nicht nur den Blick auf und in die Landschaft, sondern auch deren Konsum zu Erholungszwecken. Schon 1838 schreibt ein recht enthusiastischer Ludwig Bechstein in seinen „Wanderungen durch Thüringen" über die Chaussee: „Otto schilderte deren romantische Schönheit. An Anlagen, gefassten Brunnen, Ruhebänken und freundlichen Forst- und Chausseehäuschen vorüber zieht sie tief, tief hinab in das Thal der Ohra, immer fallend, an schönen Felsparthien vorüber, und erreicht die malerisch gelegenen Dörfer Schwarzwald mit seinem Ruinenthurm, Stutzhaus und Luisenthal, wo ein Eisenwerk mit Blauofen und Hammer sich befindet; von da aus zieht die Strasse über das nahe freundliche Ohrdruf weiter gen Gotha fort."[142] Zweifelsohne war die Chaussee ein Geburtshelfer des frühen Tourismus in Oberhof und seiner Umgebung, was schon im Jahr 1840 bemerkt wurde. „Höchst lieblich ist die Kunststraße von Ohrdruff nach Oberhof, ein wahres Kunstwerk, welches wir der Regierung des jezigen Herzogs verdanken, […]." Diese Erleichterung des Weges führe nun schon dazu, dass „man jetzt von Gotha aus häufig Partien dahin" mache.[143]

Einige Jahre später, 1855, schien im Blick der Zeitgenossen Oberhof bereits als Fremdenverkehrsort arriviert zu sein: „Oberhof mit seinen wettergrauen Holz- und Schindelhäusern, eingesenkt in duftige Wiesen, überlasse ich als Allgemeingut den Touristen." Als eigentliche Sehenswürdigkeit betrachtete der Autor jedoch die Chaussee, „die von da ab nach der fränkischen Südseite hinunter tänzelt". Sie sei dem „Handel, den Fuhrleuten und der Post zwar wohl bekannt, aber von den Touristen noch wenig gewürdigt, in den Handbüchern kaum erwähnt. Das wird kommen."[144] Die Erschließung des Thüringer Waldes über Straßen wirkte also durchaus auf die Entwicklung des Fremdenverkehrs. Aus der Sicht der Nachwelt schuf Herzog Ernst I. daher für „die armen Waldbewohner eine neue Quelle des Erwerbs".[145]

Schon von der Mitte des 19. bis weit in das 20. Jahrhundert hinein wurde immer wieder eine politische Wirkung der Straße postuliert. Mit ihr sei der mitteldeutsche Handelsverein „in seinem Ankämpfen gegen Motz's große Pläne endgültig besiegt"[146] und der Weg zum Deutschen Zollverein frei geworden. Jede andere

142 Ludwig Bechstein, Wanderungen durch Thüringen, Leipzig 1838, S. 64.

143 Moritz Haacke, Erinnerungen aus einer Reise durch das südliche Deutschland, Österreich, die Schweiz, in das mittägliche Frankreich und nach Algier, Quedlinburg 1840, S. 2.

144 Alexis, Streifereien (wie Anm. 129), S. 1167.

145 Beck, Geschichte (wie Anm. 42), S. 450; August Emil Alfred Beck (* 28. Januar 1812 in Gotha; † 7. August 1874 ebenda), Historiker und Archivar des herzogl. Archivs in Gotha.

146 W. Anton/P. Greeff/E. Anemueller u. a., Wanderungen durch Thüringen, Naumburg/Saale 1895, S. 58; Thimme, Straßenbau (wie Anm. 12), S. 81; Gador, Entwicklung

Trasse, beispielsweise die ursprünglich vorgesehene über Ilmenau – Kahlert, hätte ebenso eine Verbindung zwischen Nord- und Süddeutschland hergestellt. Man kann also eher vom zufälligen Zusammentreffen gegenseitiger Interessen und weniger von einem von Preußen aktiv mit dieser Straße geplanten „Todesstoß“[147] im Rahmen seiner Zollpolitik sprechen. Im Fall der Chaussee Coburg-Gotha lässt sich keine aggressive Politik von Seiten Preußens feststellen. Es behandelte die kleineren Partner schonend und beachtete ihre Souveränität, dabei in aller Öffentlichkeit die Vorteile einer Zollvereinigung darstellend.[148]

Was das eigentliche und ursprüngliche Ziel des Chausseebaus aus der Sicht Herzogs Ernst I. im Zuge der Neugliederung der ernestinischen Kleinstaaten betrifft, so war das Resultat zwiespältig. Der Herzog konnte seine beiden Residenzstädte – einschließlich der beiden Sommerschlösser wie auch sein neues Jagdschloss – nunmehr innerhalb eines Tages erreichen, seine persönliche Zielsetzung erfüllte sich damit. Eine innigere Verbindung seiner beiden Herzogtümer durch die Straße blieb allerdings Utopie. Es „entwickelte sich kein gemeinsamer Staatsgedanke, kein Gefühl engster Zusammengehörigkeit, keine wirtschaftlichen Interessen verbanden die Bevölkerung der beiden auseinanderstrebenden Herzogtümer“, lediglich die Dynastie hielt das staatliche Konstrukt zusammen.[149]

Nur wenige Jahre nach Fertigstellung der Chaussee wandelte sich der Schwerpunkt der staatlichen Bemühungen um die Verkehrsinfrastruktur. Ernst I. hatte das Netz der Chausseen noch weiter verdichtet, u. a. 1837 nach Tabarz und Friedrichroda, von Georgenthal nach Nauendorf, die Schönauer Chaussee, von Ohrdruf sowohl nach Crawinkel als auch nach Liebenstein, von Gotha nach Tonna, Ichtershausen und Arnstadt, so dass im gothaischen Teil seines Doppelherzogtums ein recht dichtes Netz entstanden war.[150] Aber noch in seiner Regierungszeit schickte sich der neue Verkehrsträger Eisenbahn an, auf vielen Hauptachsen den Straßenverkehr binnen weniger Jahre weitgehend zum Erliegen zu bringen.

---

des Straßenbaues (wie Anm. 13), S. 60, abgeschwächt Müller, Infrastrukturpolitik (wie Anm. 11), S. 151.

147 Gador, Entwicklung des Straßenbaues (wie Anm. 13), S. 60.

148 Hans-Werner Hahn, Zwischen deutscher Handelsfreiheit und Sicherung landständischer Rechte. Der Liberalismus und die Gründung des Deutschen Zollvereins, in: Wolfgang Schieder (Hg.), Liberalismus in der Gesellschaft des deutschen Vormärz (Geschichte und Gesellschaft. Sonderheft, 9), Göttingen 1983, S. 239–271, hier S. 243 u. 270, führt dort aus, dass „auch die auch die maßgeblichen Kräfte in der preußischen Zollpolitik in der Ära Motz und Bernstorff um die öffentliche Zustimmung zum Zollverein rangen“.

149 Hirschfeld, Errichtung (wie Anm. 5), S. 2 unter Berufung auf die Lebenserinnerungen Ernst II.

150 Beck, Geschichte (wie Anm. 42), S. 477.



Abb. 8:
Der sogenannte „Obelisk" wurde am höchsten Punkt der neuen Chaussee knapp südlich von Oberhof auf Veranlassung Ernst I. 1836/37 errichtet (Entwurf: Gustav Eberhard, Ausführung: Michael Friedrich Betzet). Inschrifttafeln auf Augenhöhe am Pfeiler rühmen die Erbauer und erläutern Zweck und Wirkung der neuen Straße. Fotografie von Francis Bedford 1858

An den Bau der Chaussee erinnern heute zwei Denkmale: der Obelisk am Rondell bei Oberhof,[151] erbaut 1836/37, entworfen von Gustav Eberhard, ausgeführt von Michael Friedrich Betzet, dem späteren Hofbildhauer,[152] sowie der weniger bekannte und bisher undatierte „Tafelstein",[153] in den eine Eisenplatte mit der Inschrift: *Heil! Dem Gründer dieser Straße, SR: Durchlaucht dem Herzoge Ernst zu Sachsen Gotha!* eingelassen ist.

---

151 Zum Obelisken SCHMIDT, Denkmal am Rondell (wie Anm. 4), allerdings lückenhaft.

152 LATh-StA Gotha, Geheime Kanzlei Y Nr. 25a Vol. 7, Bl. 95 Rescript Ernst zum Obelisk, 30.07.1835.

153 Als „Tafelstein in der Veilchenbrunnenkurve" bezeichnet bei LERCH/MARSCHALL, Region (wie Anm. 104), S. 191.

Die Relikte der Straße selbst, vor allem im Abschnitt zwischen Oberhof und der Ohratalsperre, können aufgrund ihres hervorragenden Überlieferungszustandes den Rang eines Denkmals für sich beanspruchen.