



Sulzger Courier

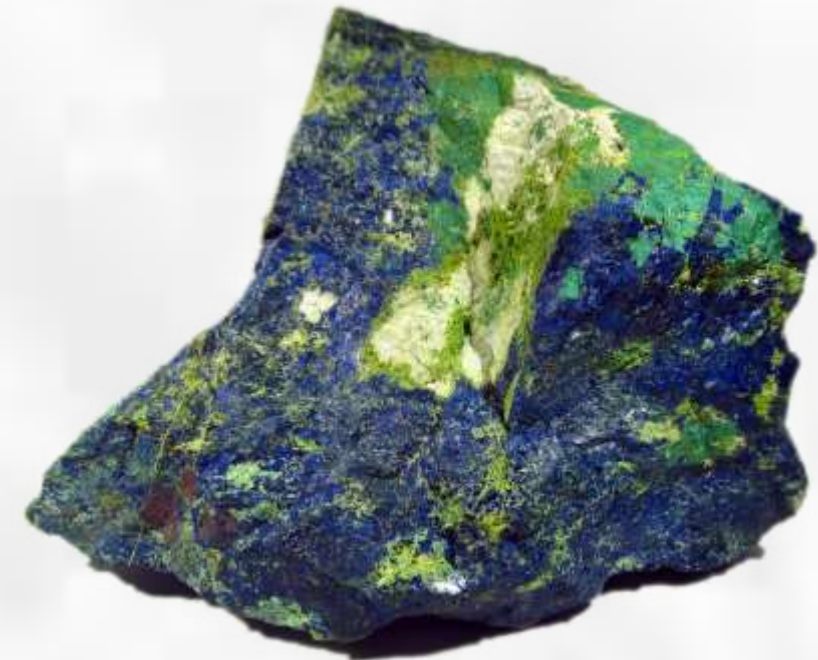
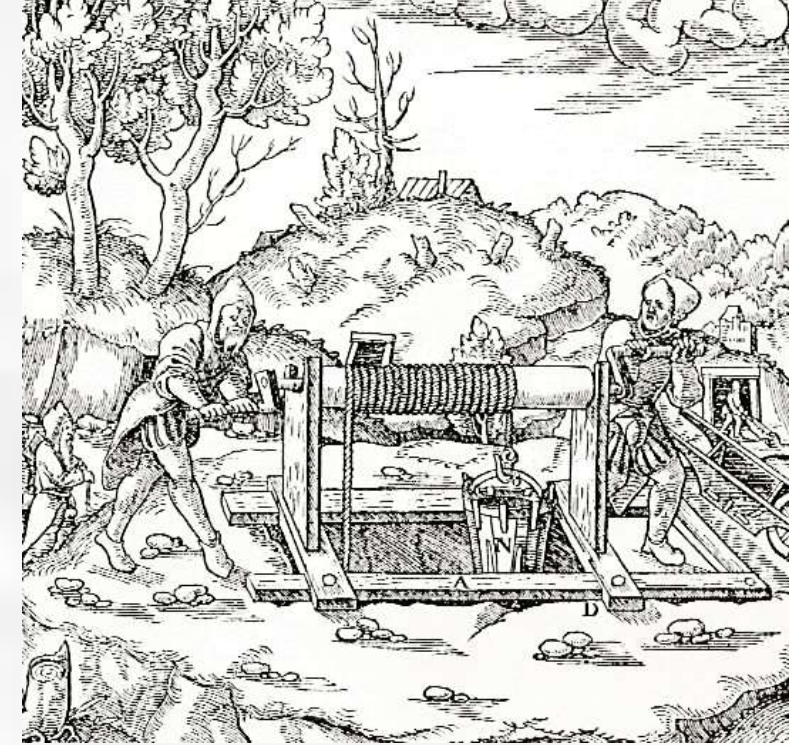
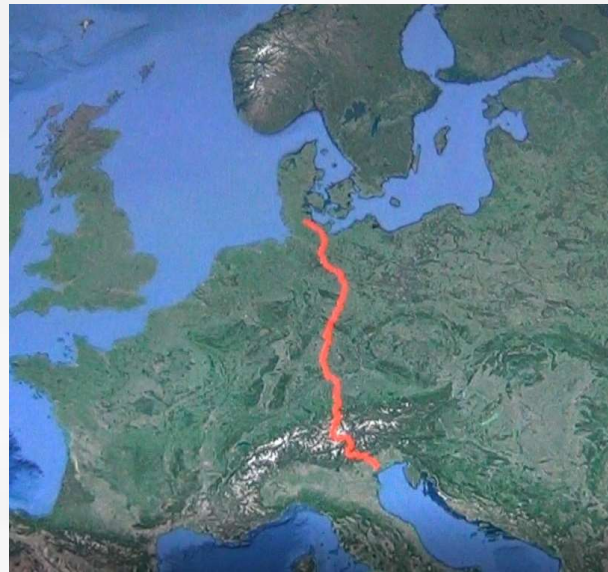
Geschichts-Postille von Holzwurm Baltha
Unkommerziell, unpolitisch, unkonventionell

Nur für den privaten Gebrauch

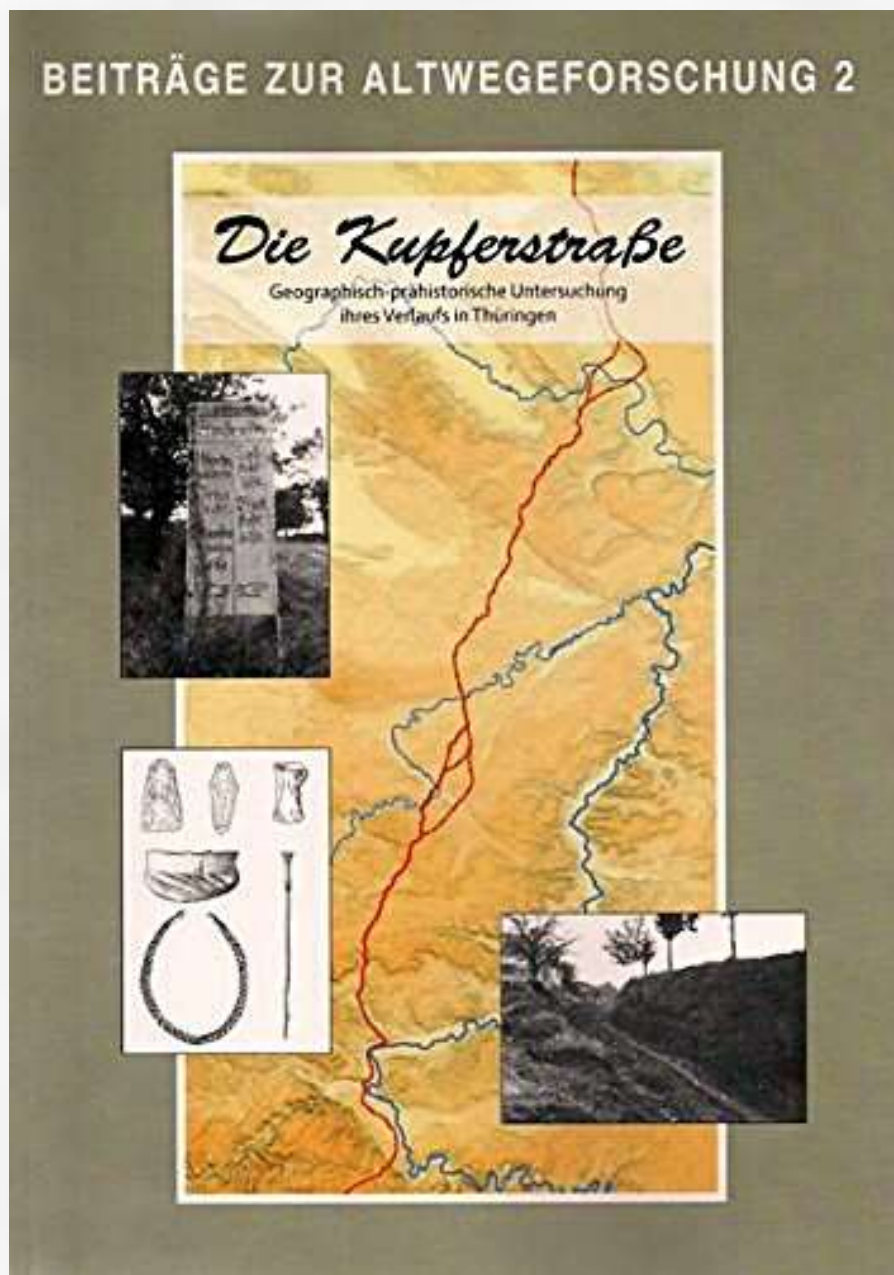
Zur gepflegten allgemeinen Kenntnissnahme



Die Kupferstrasse in Thüringen



Quelle: 2016 Buchseite



Beiträge zur Altwegeforschung 2

Bernd Bahn

Die Kupferstraße

Geographisch-prähistorische Untersuchung
ihres Verlaufs in Thüringen



Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Herausgebers	1
Textteil	
Vorwort	3
Einleitung	5
I. Was ist Straßenforschung	5
II. Geschichte und Stand der Forschung	9
II.a Allgemeiner Forschungsstand	9
II.b Straßenforschung in Thüringen	12
II.c Forschungen zur Kupferstraße	13
III. Bemerkungen zur Methode	14
III.a Allgemeine Methoden einer Straßenforschung	14
Historische Quellen	14
Archäologische Quellen	15
Archivalische Quellen	15
Geographische Quellen	16
III.b Die geographische Straßenforschung	17
Die einzelnen geographischen Methoden	18
III.c Die prähistorische Wegeforschung	23
III.d Die angewandte Methode vorliegender Untersuchungen	26
Die Kupferstraße	29
I. Vorbemerkungen zur geographischen Situation	29
I.a Großformen und Leitlinien	29
I.b Das den Großformen entsprechende Netz	29
I.c Die zentrale mitteleuropäische Nord-Süd-Linie als Straße	30
II. Die mittelalterliche Kupferstraße	31
II.a Stellung im Straßennetz Thüringens	31
II.b Verlauf des untersuchten Teils im einzelnen (Kritische Betrachtung)	32
II.c Kennzeichen des untersuchten Teils im Ganzen	47
II.d Die „Kupferstraße“ über Erfurt	49
II.e Andere „Kupferstraßen“	49
II.f Abschließendes zur Kupferstraße des Mittelalters	50
III. Die prähistorischen Funde entlang der Straße	51
III.a Steinzeit	51
III.b Bronzezeit	60
III.c Hallstattzeit	63
III.d Latènezeit	63
III.e Römische Kaiserzeit und Völkerwanderungszeit	64
III.f Frühgeschichte und Mittelalter	64
IV. Zusammenfassung	65
Literaturverzeichnis	67
Abkürzungen	67
Teil I	68
Teil II	77

Prähistorischer Teil: Die archäologischen Funde in den von der Kupferstraße in Thüringen durchzogenen Gemarkungen – Katalog

Bemerkungen zum Katalog	85
Abkürzungen im Katalog	86
Abkürzungen Museen und Archive	86
Gemarkungsverzeichnis	87
Katalog	89
Aldörfeld	89
Alienroda	89
Bernsdorf	92
Birkigt	93
Blankenhain	93
Frankendorf	93
Herrngosserstedt	94
Hochdorf	95
Hohengosserstedt	96
Kahlwinkel	96
Kapellendorf	96
Kiliansroda	97
Köttendorf	97
Lehnstedt	98
Liebstedt	98
Marienroda	100
Mechelroda	102
Mellingen	102
Millingsdorf	107
Müllershausen	108
Nebra	108
Nirmsdorf	112
Oberreißen	112
Oettern	112
Olmanstedt	112
Rohrbach	114
Rudersdorf	115
Saubach	116
Schwabsdorf	120
Steinburg	121
Taufhardt	121
Tromsdorf	123
Ulrichshausen	124
Umpferstedt	124
Wiegendorf	125
Willersdorf	125
Wippach	127
Nachträge	129
Verzeichnis der auf den Tafeln 1 – 39 verzeichneten archäologischen Funde	131

Geographischer Teil – Geographische Unterlagen

Inhaltsübersicht	135
Verlauf der Kupferstraße in topographisch-technischer Statistik (Ergänzung zu Tafel V(II))	136
Der Verlauf der „Kupferstraße“ in Thüringen zwischen Rudolstadt (Saale) und Reinsdorf (Unstrut)	136
Variante über Magdala	140
Variante über Karsdorf	141

Tafeln mit geographischen Befunden I – LIX**Tafeln mit archäologischen Befunden I – 39****8 Beilagen (Kartierung des Verlaufes der Kupferstraße auf den jeweiligen historischen Messtischblättern)****Einleitung**

Trotz des sehr speziellen, regional gebundenen Themas der Arbeit scheint es mir notwendig, zur Arbeitsweise der Straßenforschung einiges Allgemeines vorauszuschicken. Vor allem ist darauf hinzuweisen, dass zur Altstraßenforschung viele verschiedenartige Fachdisziplinen beitragen. Anhand wichtiger Literatur soll ein Eindruck vom Stand der Forschung vermittelt werden, und es wird die in dieser Arbeit angewandte Methode dargelegt.

I. Was ist Straßenforschung

Die Erforschung der Vergangenheit der menschlichen Gesellschaft hat sich längst in viele Einzelgebiete aufgespalten. Man fragt nicht mehr schlechthin nach Geschichte, man fragt in vielen Fällen nach der Geschichte eines jeweils ganz bestimmten Dinges oder Begriffs. Das kommt der Spezialisierung unserer Zeit entgegen, lässt aber auch eine Fülle von Einzelheiten klarer hervortreten. Andererseits bemühen sich um die Klärung eines bestimmten Gegenstandes oft ganz verschiedenartige Wissensgebiete. Beides kann man von der Straße behaupten. Sie hat, wie alle vom Menschen geschaffenen Dinge, eine lange Entwicklung mit mehreren Abschnitten; man spricht von einer Geschichte der Straße als einer der wichtigsten und ältesten Verbindungen zwischen Menschen, um die sich die Straßenforschung, ein sehr spezialisierter Forschungszweig also, bemüht. Diese aber ist keine selbständige Wissenschaft im herkömmlichen Sinne, sie wird wiederum, damit kommen wir zum Zweiten des oben Gesagten, von verschiedenen anderen Gebieten getragen, vermehrt noch dadurch, dass Straßenforschung zwei nicht immer zu verbindende Seiten besitzt, eine praktische Seite des physischen Tatbestandes und eine mehr theoretische Seite der historischen Überlieferung. So

sind neben dem Historiker an der Altstraßenforschung interessiert die Prähistoriker, die Geographen, Vertreter der Technikgeschichte, Wirtschaftshistoriker, Verkehrswissenschaftler, Militärgeschichtler und andere. Da nicht immer ein Einzelner genügend Spezialkenntnisse so vieler Gebiete beherrschen kann, wird auch hier eine Gemeinschaftsarbeit in Zukunft den größeren Erfolg aufzuweisen haben (vgl. hierzu besonders CCFST 1939, 297). Worum geht es nun bei all diesen Einzelrichtungen? Der Mensch hat vermutlich von Anfang an nicht als Einzelwesen, sondern in einer kleineren oder größeren Gemeinschaft gelebt. Zwischen diesen Menschengruppen muss es mit Erreichen einer gewissen Entwicklungsstufe Kontakte gegeben haben, die auf irgendeine Weise räumliche Entfernung zu überwinden hatten. Hier befassen sich bereits Vertreter verschiedener Fachschaften mit der ersten grundlegenden Frage: Wann ist diese Erscheinung ursprünglich aufgetreten? Dabei ist es gleich, welche Fachrichtung nun die Frage stellt und worauf man sie speziell richtet. Ob man nach dem Weg der Kontakte oder nach der Art derselben fragt, nach der Straße (im weitesten Sinne) oder nach dem, was auf ihr geschieht (Handel, Wanderung von Menschen oder nur Kleen, Kriegszüge), beide Dinge gehören zusammen und müssen also, wenn auch der Weg eigentlich erst ein Attribut des Geschehens, ein Mittel zum Zweck darstellt, von Anfang an gemeinsam auftreten. Eine Ausnahme bildet vielleicht der Wasserweg; Flüsse sind vorhanden, ohne dass sie auch zu Verkehrszwecken benutzt werden müssten. Sonst aber gilt dies: Der Verkehr braucht die Straße und die Straße braucht ihre Benutzung, sonst erscheint sie nicht als solche.

Die Frage nach dem Einsetzen von Verkehr, Handel und Straße ist häufig erörtert worden, ohne dass wir bis heute mit Klarheit sagen könnten, wann dieser Zeitabschnitt war, in dem sich derart weitreichende Beziehungen zwischen verschiedenen Men-

schengruppen herausbildeten. Hier hat wohl am ehesten der Archäologe und Prähistoriker das Wort. Das Problem Anfänge des Handels hat die Fachwelt schon seit langem beschäftigt. Da Handel und Handelsweg zusammengelassen, spricht die Antwort auf diese Frage also auch für die Belange der Altstraßenforschung. Für den Zeitpunkt, zu dem sich bereits Handel nachweisen lässt oder wahrscheinlich zu machen ist, muss sich auch der Weg des Geschehens erkennen lassen. Und weil für älteste Zeiten das Frühere eher möglich sein wird, muss sich die Straßen- und Wegforschung in diesem Fall anschließen. Da reden die archäologischen Quellen freilich am Anfang eine kärgliche Sprache. Zieht man das bisherige Wissen der Urgeschichte von den ältesten Zeitepochen der Menschheit heran, so ergibt sich, dass „...wir einen Groß- und Fernhandel [...] vor der Jungsteinzeit kaum erwarten dürfen. Wohl aber können die Wurzeln einer Handelstätigkeit in einfacherer Form durchaus in frühere Zeiten zurückreichen.“ Aber: „...erst die Wirtschaftsstufe des festsiedelnden Ackerbauers [...] schuf die ökonomische Grundlage [...] um Handel treiben zu können. – Am Ende des 3. Jahrtausends vor Beginn unserer Zeitrechnung also hat bereits ein Handel in entwickelter Form bestanden...“ (JAHN 1956, 36ff.). Soviel können wir heute über den Beginn des Handels sagen.

Zwangsläufig muss sich die Straßenforschung anschließen und an gleicher Stelle einsetzen, denn der Handel braucht Wege, auf denen er sich vollzieht. Es ist ja nicht Handel allein, sondern alles, was sich als kulturelle und zeitliche Dynamik im Laufe der Menschheitsentwicklung offenbart, muss wohl mehr oder weniger auch als räumliche Dynamik in Erscheinung getreten sein. Das mag vielleicht genügen als Hinweis darauf, dass jede Art von Verkehrsträgern zu allen Zeiten eine bedeutende Rolle gespielt hat als Bindeglied im tatsächlichen wie auch in übertragenem Sinne. Die Geschichte der Straßen muss man somit als wesentlichen Faktor der Menschheitsentwicklung ins rechte Licht rücken.

Die Frage aber, von welcher Zeit an man von eigentlichen Straßen, gemäß einem bestimmten technischen Terminus, der weiter unten zu erläutern ist, wird sprechen können, ist für das Wesen der Sache vielleicht weniger von Belang, für die tatsächliche Straßen- und Wegforschung aber ziemlich entscheidend. Denn wie wollen wir jede andere Art von Weg

heute noch im Gelände nachweisen können, wenn die Trasse nicht Spuren hinterließ, die uns noch erkennbar sind? Und das kann man doch eigentlich erst von der Straße als solcher behaupten. Vielleicht wird sich bei späterer Verfolgung dieses Gedankens eine Trennlinie zweier Begriffe finden lassen, um eine klare Terminologie zu schaffen.

Verfolgt man diese Gedanken weiter, so taucht als nächste Frage auf: seit wann kennen wir einen eigentlichen Bau und eine bewusste Unterhaltung von Straßen? Mit der Beantwortung dieser Frage wird sich ein weiterer Trennstrich in der Geschichte der Straßen ergeben; denn damit beginnt, jedenfalls zunächst technisch gesehen, eine wesentlich neue Etappe.

Geht man der Problematik rückwärts nach, so stößt man auf das weite Feld der prähistorischen Wegforschung. Es gibt dazu gar nicht wenige Arbeiten, denen jedoch fast immer eine gewisse Unsicherheit anzumerken ist. Abgesehen von erhalten gebliebenen Bohlwegen durchs Moor werden wir von einem in urgeschichtlicher Zeit begangenen Weg kaum noch unmittelbare Spuren im Gelände finden können, es sei denn bei Ausgrabungen. Deshalb bleiben hier nur die sekundären Erscheinungen, alles was wir an archäologischen Resten besitzen, also angefangen vom singulären Gegenstand des Einzelfundes über Bestattungen, Gräberfelder und Hügel mit einem umfangreicheren Inventar bis zu Siedlungen oder sogar befestigten Anlagen mit einem Höchstmaß archäologischer Reste wie auch prähistorischer Aussagen. Aus diesem allen ist aber fast ausschließlich nur mittelbar auf vorhanden gewesene Wege der betreffenden Zeit rückzuschließen. Dabei erhebt sich die entscheidende Frage, wie weit man die Dinge für den Zweck der Wegforschung interpretieren darf. Es wird weiter unten bei Besprechung der Arbeitsmethoden einiges zu sagen sein darüber, ob man so vorgehen darf, wie etwa G. NEUMANN oder in ähnlicher Weise REHLAN und HESSE. Auf jeden Fall sieht sich die Wegforschung für prähistorische Zeiten mit wesentlich größeren Problemen konfrontiert, als das bei späteren Jahrhunderten der Fall ist.

Über die Abschnitte der Entwicklung des Straßenwesens hat man seit längerer Zeit versucht, klare Vorstellungen zu gewinnen. So gab es bereits 1889 eine Arbeit zum deutschen Straßenwesen von der

ältesten Zeit bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts (GASNER 1889), in der jedoch das Kapitel „Vorhistorische Zeit“ mit bescheidenen Ausführungen kaum drei Seiten füllt. Man wusste um die Jahrhundertwende zwar viel über die Römer, weniger aber über prähistorisches Straßenwesen. Bescheid. GASNER (1889, 144) spricht von „rohen Verkehrswegen der Urzeit“. Man kennt allerdings zu dieser Zeit bereits ein vorhistorisches Wegenetz, doch es handelt sich dabei um große Handels- und Völkerstraßen, die nur annähernd eine Richtung deutlich machen sollen. Es habe wohl in Germanien „schon damals gangbare, feststehende Wege“ gegeben, aber wie „sonst die Wege und Stege beschaffen sein mochten, ist nicht mehr zu erforschen, und was darüber gesagt und gewagt, ist leider nur Phantasie.“ (GASNER 1889, 1). Nun, seit GASNER ist die Straßenforschung ein gutes Stück weitergekommen, wenngleich er in manchem nicht ganz Unrecht hat. Schließen wir uns am besten den oben zitierten Ausführungen von JAHN an und stellen fest: Abgesehen von den ungewissen Streifzügen der Menschen im Paläolithikum und Mesolithikum beginnt im Neolithikum ein ausgeprägter Handel, der seine Wege gehabt haben muss, so dass damit eine erste Etappe der Wegeentwicklung einsetzt. Hauptproblem ist dabei die Festlegung möglicher Verläufe und somit Gewinnung eines glaubhaften Wegnetzes. Sehr viel schwerer wird, wenn überhaupt, die Frage zu beantworten sein, seit wann man planmäßig ganz bestimmte Linien einer gewissen Betreuung unterzogen hat. Wenn das nicht bereits von Anfang an geschehen sein kann, so gewinnen wir damit eine neue Etappe der Entwicklung. An dieser Stelle werden vielleicht die Begriffe Weg und Straße, zunächst jedenfalls technisch, zu scheiden sein.

Es wird sich dann eine weitere Trennlinie ergeben, wenn die Unterhaltung der Straße keine bloße Unterhaltung, keine „Wegebesserung“ mehr darstellt, sondern eine bewusste Neuanlage. Dann nämlich, wenn die Fähigkeit des Menschen soweit gediehen ist, dass er nicht mehr ausschließlich auf Nutzung der von Natur aus günstigen Verhältnisse angewiesen ist, sondern sich technisch darüber hinwegsetzen kann. Diese drei großen Etappen haben freilich nicht allein technische Bedeutung, sie kennzeichnen auch ganz erheblich die Art des auf der Straße sich abspielenden Verkehrs.

So kann bzw. muss sich ein Weg der ersten Etappe an alle naturgegebenen Vorzüge halten. HERTLEIN (1918/1970) bemerkt dazu: „Je mehr ein vorgeschichtlicher Weg Fernweg ist, desto mehr kann er sich an naturgegebene Orte halten, an trockene Höhen und Höhenrücken, an Pässe und Passtäler, an Wasserscheiden und günstige Bachübergänge, an geeignete Auf- und Abstiege. Die vorgeschichtliche Straße ist nie reiner Naturweg gewesen, sondern bestimmt durch den Spürsinn des Wandernden und Fahrenden, der die naturgegebenen Orte in der geeignetsten Weise verbinden lernte. Wo wir solche Komponenten einer Straße lückenlos nachweisen können, sind wir der vorgeschichtlichen Entstehung derselben sicher.“

Ein Weg kann auf diese Dinge noch nicht verzichten, wenn er hin und wieder an manchen Stellen ein wenig betreut wird. Er gewinnt aber dann erheblich an Bedeutung; denn aus einer, wenn auch spärlichen Unterhaltung darf man auf annähernd regelmäßige Benutzung schließen. Wann freilich lässt sich so etwas im Gelände glaubhaft nachweisen? Diese Etappe reicht allerdings bis in unsere Zeit hinein. Wenn man in der Annahme nicht fehl geht, dass viele mittelalterliche Wege auf urgeschichtliche zurückzuführen sind, dann ist es oft für lange Zeit bei diesem ziemlich passiven Straßenwesen geblieben. So sind freilich „bereits“ im 13. Jahrhundert die Inhaber des Geleitsrechts für die Reichsstraßen verpflichtet gewesen, Straßen und Brücken in gutem Zustand zu halten (HERTLEIN 1918/19, 57), aber auf eine bewusste Neuanlage gehen solche Straßen noch kaum zurück.

Diese letzte technische Etappe beginnt zwar schon einmal im antiken römischen Bereich, wo Straßen zwar auf urgeschichtliche Wege zurückgehen können, aber meist neu und auch nach festen ingenieurtechnischen Gesichtspunkten angelegt werden; jedoch muss solche Kenntnis und Bautätigkeit sehr stark in Vergessenheit geraten sein, so dass für manche Gebiete Deutschlands erst die Tätigkeit der Franzosen, die am Beginn des 19. Jahrhunderts für das Heer Napoleons in verschiedenen Gegenden Straßen völlig neu anlegten, diese letzte Etappe der Straßenentwicklung einleitete. Nun begann der Chausseebau der Neuzeit. Ihre Krönung findet die planmäßige Errichtung von Kunststraßen heute im Bau vielspuriger Autobahnen, wobei oft in interes-

santer Weise die Linienführung ältester stark naturgegebener Verbindungen wieder anklängt.

Stellt man andere Gesichtspunkte in den Vordergrund, vor allem mehr das sich auf den Straßen vollziehende Verkehrsgeschehen, so wird man zu anderen Gliederungen der Straßenentwicklung kommen; denn die Benutzung der Straße erlebt einen so häufigen und vielgestaltigen Wechsel wie die Geschichte selbst. Von dieser Seite gesehen ist eine Geschichte der Straßen ungleich interessanter, aber auch schwieriger. Da wäre beispielsweise viel zu sagen über das Geleitswesen, Handel und Kriegszüge, das Entstehen eines Nachrichtenwesens (in Deutschland kommt etwa um 1600 ein geregelter Postwesen auf), Zoll- und Grenzprobleme und anderes. Das alles aber ist schon kaum noch reine Straßenforschung, sondern die ganze umfangreiche Geschichte selbst. Der Straßenforschung aber geht es vor allem um den Weg an sich, der in der Gesamtheit historischen Geschehens meist nur Mittel zum Zweck darstellt, Verbindungen ermöglicht. So mag auch unser Schema gerechtfertigt sein, bei dem wir von technischen Fragen der Linienführung ausgehen: Die oben skizzierten drei Etappen des physisch-technischen Zustandes einer Straße. Es ist selbstverständlich, dass zwischen Beschaffenheit und Funktion der Straße in jedem Entwicklungsabschnitt eine Wechselwirkung besteht (KASTL 1957, 10). Deshalb ist nochmals auf das am Anfang Gesagte hinzuweisen: Vertreter verschiedener Disziplinen müssen ebenso in einer Wechselwirkung, wie sie der Forschungsgegenstand aufweist, zusammenarbeiten. Der Wegforscher muss nach Umwelt, Verlauf und Benutzung seiner zu untersuchenden Straße fragen, und der Historiker muss nach den jeweils konkret anzutreffenden Straßen bzw. deren Netz fragen.

Für die rein technische Seite gibt es aus der Sicht des Technikers eine Darstellung zur Entwicklung der Straße (KASTL 1957, 1-9). Dort wird in knappen und treffenden Worten das Wesen der Straßenentwicklung von den Anfängen bis heute gekennzeichnet. Vor allem wird darauf hingewiesen, dass die technische Entwicklung „in ursächlichem Zusammenhang mit der gesamten gesellschaftlichen Entwicklung der Menschheit [...] steht.“ So gibt die Entwicklung des Menschen Anstoß zu einem anderen Prozess, dem „zwangsläufig naturgesetzlichen Streben nach dem technischen Optimum.“ Und dieses Optimum ist nicht absolut aufzufassen, sondern erscheint – der

jeweiligen Entwicklungsstufe der Gesellschaft entsprechend – immer wieder anders, stets aber als Bestlösung der gerade auftauchenden Probleme. KASTL zeigt das am Beispiel der Römerstraßen, die, wie er sagt, „der optimalen Vorstellung eines Kunststraßennetzes zu ihrer Zeit sehr nahe gekommen“ sein werden. Sie erscheinen aber aus unserer heutigen Sicht betrachtet überholt; unsere Optimalvorstellung auf diesem Gebiet ist etwa die Autobahn; Generationen nach uns, die wiederum auf einer anderen Stufe stehen, werden eine andere, noch weitergreifende Optimalvorstellung davon haben. Maßgebend für die technische Entwicklung ist außer diesem Gesetz des Optimums das Naturgesetz des kleinsten Kraftmaßes oder das Prinzip der geradesten Bahn, man kann auch vom Sparsamkeits- oder Rentabilitätsprinzip sprechen (KASTL 1957 und andere). Das technische Optimum aber der Ausführung eines Weges ist gebunden an den verkehrstechnischen Entwicklungsstand. Eine Autobahn hätte im Neolithikum keine Berechtigung gehabt.

So zieht sich eine Linie bis zur Gegenwart, deren Stationen man etwa: Pfad-Weg-Straße-Autobahn nennen kann. Der Beginn aktiver baulicher Maßnahmen des Menschen am Weg ist im großen prähistorischen Zeitraum schwer zu fixieren. Geprägt werden solche Maßnahmen von den Gegebenheiten der Umwelt; geographische, geologische, orographische, hydrographische und klimatische Verhältnisse haben entscheidenden Einfluss darauf, wie der Mensch seine Wege und Straßen gestaltet. Auch die wachsende Besiedlungsdichte einzelner Landschaften wie der Erde überhaupt hat großen Einfluss auf den Straßenbau gehabt. Solange eine Verkehrsleitlinie flächenhaft wirken kann (KAHSE 1936, 81), gibt es die Möglichkeit, jeder Ungunst der Trasse auszuweichen. So wird vornehmlich an jenen Stellen, die von Anfang an eine Bündelung aller Varianten erzwingen, wie Pässe, Furten, Kämme etwa, weil die Ausweichmöglichkeit fehlt, eine Unterhaltung und Betreuung schon frühzeitig nötig geworden sein. Später engt sich die Leit-Fläche immer mehr zum schmalen Streifen ein und der eigentliche Straßenbau wird unumgänglich. Besondere Beachtung verdienen natürlich die anthropogeographischen und anthropogenen Verhältnisse, die mit zunehmendem Entwicklungsstand der Gesellschaft immer größeren Einfluss auf die Verkehrsverbindungen nehmen.

In der Entwicklung des direkten Steinstraßenbaus kennen wir nur drei Höhepunkte, zwischen denen lange Zeiten einer Stagnation der Entwicklung liegen. Das ist der überraschend hoch entwickelte Straßenbau in Kreta um 2000 v. Chr., der „alle Elemente des modernen Steinstraßenbaus bereits voll entwickelt“ zeigt. Hiervon getrennt durch eine lange Zeit der Stagnation tritt dann erst wieder der Straßenbau im römischen Imperium als Höhepunkt hervor, der zwischen etwa 400 v. Chr. und 200 n. Chr. ein bedeutendes Straßennetz schuf. Hierauf folgt wieder ein Niedergang für lange Zeit, bis in der Neuzeit französische und englische Ingenieure die alte römische Tradition aufnehmen und die Anfänge der heutigen Straßenbautechnik schaffen, beginnend mit Gautier, der um 1700 direkt an die römischen Grundlagen wieder anschließt. (weitere Einzelheiten dazu, sowie spezielle Literatur bei KASTL (1953 u. 1957).

Wir sehen, dass Straßenforschung trotz der scheinbar so engen Thematik ein sehr weites Feld einschließt, auf dem man recht verschiedenartig arbeiten kann. Dafür aber fehlt bis heute eine alles umschließende methodische Basis. Diese Aufgabe ist noch zu lösen, und zwar die einzelner Arbeitsrichtungen der Straßen- und Wegforschung zu benennen, sie klar zu umgrenzen sowie Inhalt, Ziel und Verhältnis zueinander aufzuzeigen, wie auch den Vertretern aus benachbarten Forschungsgebieten ihre besonderen Anteile an dieser Arbeit zuzuweisen. Und dann erst, wenn die Wegforschung über ein brauchbares methodisches Grundgerüst verfügt, kann mit dem systematischen Sammeln von Einzelfakten begonnen werden als den Teilen eines fernhin zu vollendenden Ganzen. Wir müssen erst wissen, was Altstraßenforschung sein soll; dann sind Ergebnisse dementsprechend zu bringen und danach werden wir besser sagen können, was Straßenforschung ist.

II. Geschichte und Stand der Forschung

II.a Allgemeiner Forschungsstand

Die Literatur zum Thema alte Wege und Straßen in ihrer vollen Breite von der kleinen, oft unwissenschaftlichen und lokal sehr eng begrenzten Abhandlung in einer Heimatzeitschrift bis zum größeren Versuch mit wissenschaftlichen Methoden verschiedener Art gibt uns ein Bild davon, wie sich die Forschung entwickelt hat und wie weit sie bis heute gekommen ist. Die Anfänge gleichen etwa dem Beginn der Vorgeschichtsforschung (COPPEL 1939, 297). Ja, man kann sagen, „daß die Straßenforschung ursprünglich aus der Vorgeschichtsforschung hervorgegangen ist.“ Die starke Entwicklung, teils aus romantischem Antrieb, der Vorgeschichtsforschung im Anschluss an die Freiheitskriege 1813 in Deutschland rückte auch die Frage nach alten Straßen in den Vordergrund. Vieles damals Gedachte und Geschriebene ist allerdings heute nicht mehr zu verwenden, denn oft lag die Meinung zu Grunde, erst die Römer hätten das „wüste und unwegsame Germanien“ mit richtigen Straßen versehen.

K. SCHUMACHER (1909, 25f.) hat einmal diesen Forschungsabschnitt des 19. Jahrhunderts treffend zusammengefasst: „Auch den Wegen der vorrömischen Periode hat die archäologische Forschung schon lange ihre Aufmerksamkeit zugewandt, wenn auch meist nur in theoretischer Weise. Vor allem waren es die in der antiken Literatur erwähnten Handels- und Völkerstraßen, deren Verlauf man zu ermitteln suchte. So die Straßen des Bernstein- und Zinnhandels, die alten Salzstraßen, die Wege des „etruskischen“ Tauschverkehrs, über deren Richtung und Ari Diodor, Strabo, Plinius, Ptolemäus u.a. manche brauchbaren Andeutungen bieten, ebenso die uralten Völkerstraßen, welche die Cimbern, die Scharren des Ariovist, die Helvetier, die Legionen Cäsars nach den Nachrichten der Alten gezogen sind.“ SCHUMACHER stellt jedoch eindeutig fest, dass eine rein praktische Forschung im Anschluss an diese theoretischen Erwägungen bis zu seiner Zeit kein rechtes Ergebnis gebracht hat: „Aber die Versuche, diese Wege auch im Terrain näher festzulegen, haben nur selten zu annehmbaren Ergebnissen geführt.“ Er nennt an größeren zusammenfassenden Arbeiten dieser Zeit vor 1906 J. SCHNEIDER (1882-1890), dessen Arbeit eine Übersichtskarte der ältesten Wege im

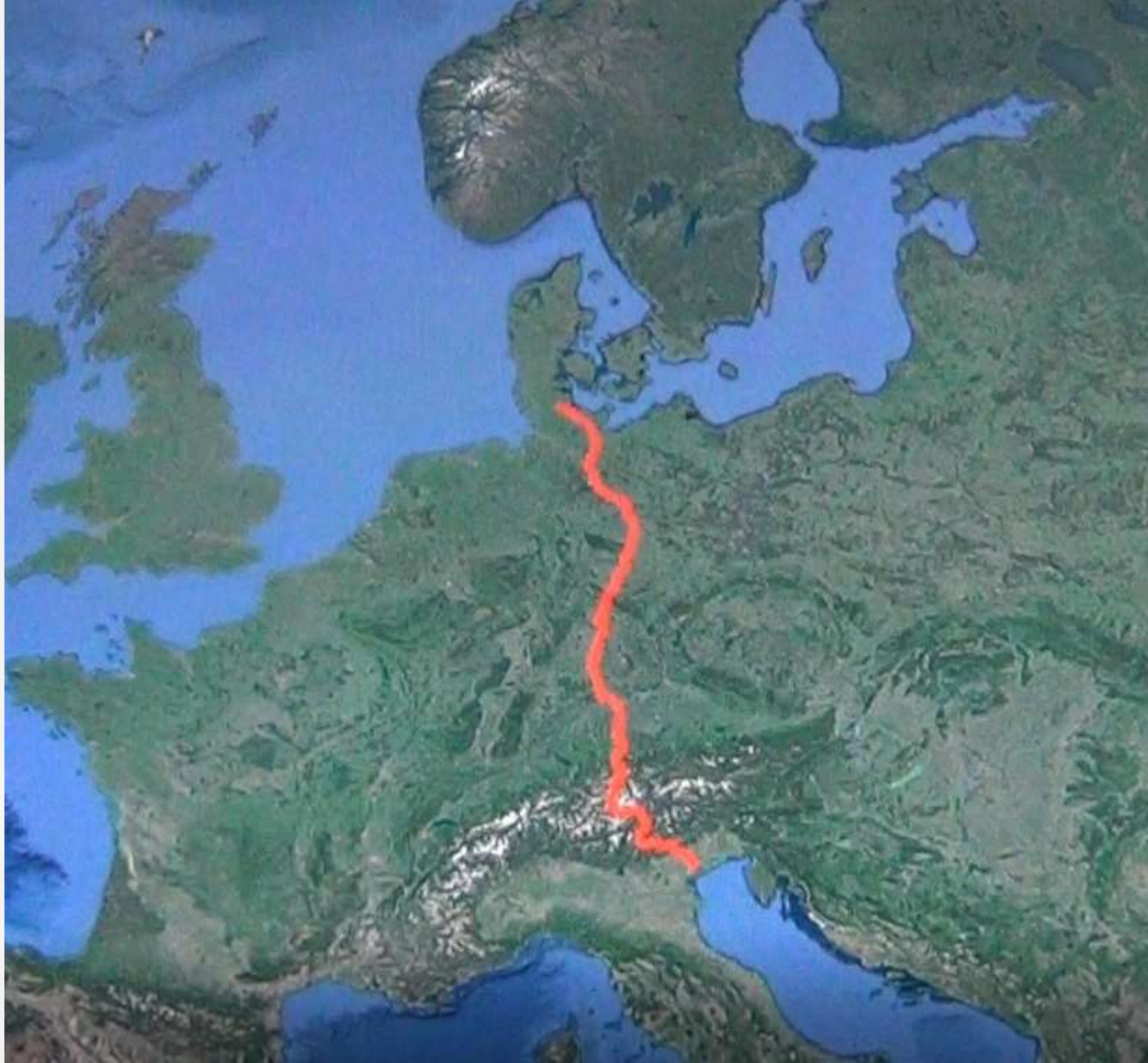


Landkarte Europa im
Frühmittelalter
486 n. Chr.



Germanic Migrations and Conquests, 150—1066.

Landkarte
germanische
Stämme im
Mittelalter



Verlauf der
Kupferstrasse
durch
Europa

Lothar Joachim Radig
berichtet in einem
unveröffentlichten
Manuskript über die
unterschiedlichen
Verläufe der
Kupferstrasse



Die Verläufe der verschiedenen Routen der Kupfertransporte
aus der Gegend um Mansfeld und Eisleben
nach den Kupferhütten des Thüringer Waldes
in Schleusingen, Gräfenthal, Steinach, Schwarza, Eisfeld,
Arnstadt, Ludwigstadt und Hassenthal.

von
Lothar-Joachim Radig
und
Karl-Heinz Lohse



Quelle: Autor: Lothar Joachim Radig
* 04.12.1921 Wormditt (Ostpreußen)
† 11.10. 2009 Bad Sulza (Thüringen)

Biographie:

1935 – 1939 Lehre zum Uhrmacher in Wormditt und
Königsberg

1939 – 1945 Militär und Kriegsgefangenschaft in
Norwegen

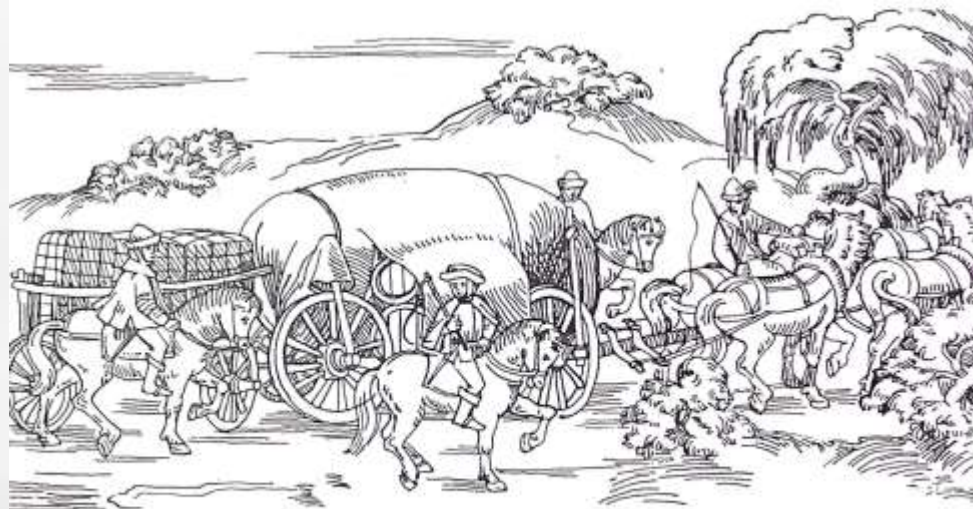
1951 Meisterbrief als Uhrmacher in Erfurt

1952 selbstständiger Uhrmachermeister in Bad Sulza

1958 bis 1990 Ortschronist der Stadt Bad Sulza

1978 Stadtkonservator für die Saline technischen
Anlagen Bad Sulza

- Hobbyhistoriker und Kulturschaffender
- Vielfältige kulturelle Aktivitäten im „Klub der Werktätigen“
- Initiator und Mitbegründer des Saline- und später Heimatmuseums
- in Bad Sulza
- seit 1960 Historische Dokumentationen und Arbeiten zur
- Stadt- und Heimatgeschichte
- (u.a. Schlacht Jena-Auerstedt, Saline- und Stadtgeschichte Sulza,
- Kloster Heusdorf, Chorherrenstift Bergsulza, Edelhof Sulza,
- Thüringer Apotheken)
- Buchautor und Autor verschiedener geschichtlicher
- und heimatkundlicher Publikationen



Mittelalterlicher Wagenzug. Teil eines Wagenzuges mit schützendem Geleite (16. und Anfang 17. Jahrhundert). Das Geleite war gut bewaffnet mit Faustrohren und Degen. Pferd und Waffen waren Eigentum des Geleitsreiters.

In den heimatgeschichtlichen Berichten über das Straßenwesen des späten Mittelalters im ostdeutschen Raum werden neben vielen Straßenzügen, die den thüringer Raum durchziehen und für die Wirtschaftsgeschichte von bemerkenswerter Bedeutung waren, in wenigen Fällen auch die Kupferstraße, – oder genauer gesagt: die Kupferstraßen – erwähnt.

Es ist über diese alten Handelsstraßen, die in den Berichten als "Königsstraße" oder "Hohe Straße", als "Salz- und Weinstraße", als "Kohlenstraße" usw. bezeichnet werden, viel geschrieben worden. Trotz aller Gründlichkeit, mit denen die Autoren ihre damaligen Forschungsergebnisse niedergelegt haben, mußten sie doch eingestehen, daß viele Straßenverläufe mit Fragezeichen zu versehen sind, da ihnen kein hinweisendes und aussagekräftiges Kartenmaterial aus früheren Zeiten zur Verfügung stand und sie, mehr oder weniger, auf Hinweise älterer Bürger und mündliche Überlieferungen angewiesen waren.

Auffallend an diesen Arbeiten ist, daß eine der wichtigsten älteren Straßenzüge, die sogenannte Kupferstraße mit Nebenstraßen und Abzweigungen, kaum Erwähnung fand. Man gewinnt den Eindruck, daß die Autoren diese Kupferstraße in ihren Beschreibungen bewußt umgingen, da ihnen soviel wie gar keine belegbaren Unterlagen und Aufzeichnungen über diese Straßenverläufe bekannt waren.

Wenn man z.B. die sehr ausführlichen und genauen Berichte über den Kupferbergbau, die Produktionszahlen und Förderungsmethoden des Rohkupfers und alle dazugehörigen Verhandlungen und Verträge über Verkäufe und Gewinnerzielungen gründlich durcharbeitet, dann muß man feststellen, daß es auch hier keine Hinweise auf Kupfertransporte und Transportwege gibt, sondern nur auf die Verarbeitungsstätten hingewiesen wird.

Diese Transportwege, die einen Teil des mitteldeutschen Raumes durchzogen und heute noch in manchen Gegenden im Volksmund den Namen "Kupferstraße" führen

und als solche auch in letzter Zeit irrtümlich so beschriftet wurden, haben mit den alten Transportwegen wenig gemein. Diese falschen Markierungen der sogenannten "Kupferstraße", die oft in die heutige heimatkundliche Geschichtsschreibung kritiklos übernommen wurden, geben von dem Verlauf der alten Transportstrecken ein oft völlig irreführendes Bild.

Nach mehreren Begehungen dieser fragwürdigen Wegstrecken und Vergleiche mit alten Katasterkarten, die in einigen Fällen noch die Bezeichnungen "Kupferstraße" vermerken, konnten wir feststellen, daß die Transportstrecken oftmals einen ganz anderen Verlauf genommen haben und mit den heute bezeichneten "Kupferstraßen" nicht identisch sind.

So standen wir vor der Aufgabe diese Fehler zu korrigieren und die wirklichen alten Straßenverläufe im Gelände aufzuspüren und in der Beschreibung der verschiedenen Transportwege, sowie durch richtige Eintragungen in den heutigen Geländekarten die wirklichen alten Streckenführungen deutlich zu machen.

Daß uns bei dieser sehr aufwendigen Forschungsarbeit auch Fehleinschätzungen über bestimmte Teilstrecken unterlaufen sein könnten, wollen wir nicht ausschließen.

Gesagt muß aber werden, daß wir mit aller Gründlichkeit an diese Arbeit herangegangen sind und keine Mühe und Zeitaufwand gescheut haben, um den Verlauf der alten Kupferstraßen dorthin zu legen, wo sie einst unsere Heimatgegend durchliefen und mit ihren Gasthöfen und Fuhrmannsherbergen der Landschaft ein besonderes Gepräge gaben.

In der heimatsgeschichtlichen Literatur, wo vereinzelt die Wegeverläufe der einzelnen Teilstrecken der Kupferstraße Erwähnung finden, wird meist nur die allgemeine Richtung der Wegeverläufe angegeben, dann und wann werden Namen von Ortschaften genannt, die von den Kupfertransporten aber kaum berührt und meistens umgangen wurden. Genauer ist über die Aufbereitungsstätten des Rohkupfers geschrieben worden, die auch die Anlauf- und Endziele der Transporte waren.

In diesen historischen Beschreibungen wurde nie berücksichtigt, daß viele damaligen Transportwege im heutigen Gelände als Straßen oder Wege nicht mehr vorhanden sind und somit in neueren Geländekarten auch nicht mehr verzeichnet wurden.

Nach Vergleichen älterer mit neueren Geländekarten zeigte sich, daß einzelne Teilstücke dieser alten Kupferstraßen heute noch im Gelände nachweisbar sind, die in wenigen Fällen auch heute noch bei der Bevölkerung als "Kupferstraße" bekannt sind und unter diesem Namen auch in einzelnen neueren Karten so bezeichnet werden.

Unberücksichtigt blieb auch in diesen Berichten, daß es mehrere Kupfertransportwege gab, die zu verschiedenen Zeiten denselben Zweck dienten, aber einen eigenen Verlauf nahmen. In vielen Fällen trafen sie mit einer anderen Transportstrecke zusammen, um dann als eine Kupferstraße weiter zu laufen.

In der heutigen Landschaft sind größere Strecken dieser alten Kupferstraßen teilweise durch die Separation und die dadurch erfolgten Neuaufteilungen und Zusammenlegungen von Feldstücken völlig verackert und durch neuangelegte sogenannte Separationswege im Gelände kaum noch erkennbar. Teilweise wurden auch einzelne Strecken dieser Kupferstraßen zu befestigten Straßen ausgebaut und verbreitert.

Auch durch den Bau der Eisenbahn wurden einige Wegestrecken unterbrochen und somit für die weitere Nutzung für Kupfertransporte unbrauchbar gemacht. An manchen Stellen kann man den Verlauf dieser durchschnittenen Kupferstraße, rechts und links des Bahnkörpers, andeutungsweise noch im Gelände erkennen.

An einigen Stellen ist der ehemalige Verlauf der Kupferstraße auf verackerten Feldern noch als Absenkung oder Vertiefung im Gelände erkennbar. Die wenigen, oft recht ungenauen Hinweise der ländlichen Bevölkerung, können über den Verlauf der alten Kupferstraße, deren Spuren auf ihren Feldern nur noch andeutungsweise erkennbar sind, nur noch ungenaue Auskunft geben. Ältere handgezeichnete Furkarten, wie auch Geländekarten aus der Vorseparationszeit, in denen diese Straßenzüge noch verzeichnet waren, sind in den Orts- und Kreisarchiven nicht mehr auffindbar.

Die vorhandenen Teilstücke der Kupferstraße, die noch unverändert die Zeit überstanden haben, sind nur noch als fast unbefahrbare Feldwege erhalten, für die Erforschung aber von besonderer Bedeutung und Aussagekraft. Bedauerlich ist, daß die einzelnen Wegestrecken zeitlich nicht einzuordnen sind. Es gibt darüber keine Hinweise und Aufzeichnungen.

Von den alten Wegesteinen an diesen Straßen, die meist den Richtungsverlauf -- teilweise mit Entfernungangaben -- markierten, sind viele im Laufe der Zeit beseitigt oder durch Verwitterung der Inschriften unlesbar geworden.

Erfreuliche Hinweise auf einige Strecken des Verlaufes der Kupferstraßen, brachten einzelne Katasterakten aus dem 19. Jahrhundert, nach denen wir einige Verläufe der Kupferstraße fast genau festlegen und somit manche Wissenslücke schließen konnten. Wir stießen hier auf Straßenverläufe mit der Benennung "Kupferstraße", die wir zwar schon vermuteten, die aber bis dahin nicht belegbar waren. Selbst die Bauern, über deren Felder sich diese Straßen hinzogen, wußten nicht, daß hier einst ein Teilstück einer Kupferstraße verlief.

Wir müssen uns also darauf beschränken, den uns bekannten Verlauf der einzelnen Teilstrecken der Kupferstraßen möglichst genau zu beschreiben, um in den heutigen Geländekarten verzeichnen zu können. Ob es noch andere Nebestrecken der alten Kupferstraßen gegeben hat, ist durch den Mangel an älteren Kartenmaterials nicht belegbar.

Beachtlich ist, daß die verschiedenen Wegestrecken oftmals nur wenige Kilometer auseinander liegen, um sich an bestimmten Punkten wieder zu einer gemeinsamen Wegestrecke zu vereinen. Diese Tatsache stellte uns bei dieser Forschungsarbeit vor die Frage: warum gibt es so viele Wegestrecken für den Kupfertransport, die mit nur geringem Abstand zu einander im Gelände verlaufen und doch alle zu denselben Aufbereitungsstätten des Rohkupfers führen?

Bei der Betrachtung der Geländeformationen, die von diesen Transportwegen durchzogen wurden, war die Antwort bald gefunden.

Wie das bei anderen älteren Straßenzügen erkennbar ist (z.B. bei der "Hohen Straße" oder der "alten Leipziger Straße") spielte die Geländeformation eine bedeutende Rolle. Bevorzugt wurden Straßenverläufe, die sich auf trockenen Höhenrücken entlang zogen, die Sümpfe und feuchte Geländestücke umgingen und möglichst größere Waldstücke mieden, weil gerade hier die Gefahr vor Überfällen zu groß war. Wichtig war auch für den Verlauf der Kupferstraßen, daß möglichst hohe Berganstiege umgangen wurden, denn für die schwerbeladenen Fahrzeuge mit Kupfererz gab es nicht überall Gasthöfe mit Vorspanndienst, wo kräftige Pferde leihweise zur Verfügung gestellt werden konnten. Man bewegte sich also möglichst nicht in allzu steilem Gelände, um die eigenen Pferde auf dieser langen Transportstrecke nicht zu überanstrengen.

Auf die an der Kupferstraße liegenden Fuhrmannsgasthöfe, die meist auf ein hohes Alter zurückblicken konnten und die den Fuhrleuten Gelegenheit zu einer kurzen Rast und zu einem kräftigen Essen ein luden, in vielen Fällen auch Möglichkeiten zur Übernachtung boten, werden wir bei der Betrachtung der einzelnen Wegestrecken noch zu sprechen kommen.

Es ist an anderer Stelle schon gesagt, daß das Alter der hier zu betrachtenden Transportwege nicht genau bestimmbar ist.

Nach der umfangreichen Arbeit von Ekkehard Westermann sind bestimmte Strecken der Kupferstraße schon lange vor der Zeit der Kupfertransporte als Handelsstraßen genutzt worden und bekamen erst eine Bedeutung

als "Kupferstraße", als die Rohkupferfuhren nach den Saigerhütten des Thüringer Waldes, die um die Mitte des 15. Jahrhunderts entstanden, geleitet wurden.

Diese Saigerhütten, in denen das Rohkupfer geschmolzen und zur weiteren Verarbeitung aufbereitet wurde, waren die Anlaufpunkte und auch die Endziele der aus der Mansfelder Gegend kommenden Transporte.

Die erste bekannte Saigerhütte im Thüringer Wald wurde 1461 in Schleusingen gegründet. Schon 1462 folgte die Erbauung von Saigerhütten zu Gräfenenthal und Hohenkirchen, 1464 zu Steinach, 1472 zu Schwarza und 1479 zu Eisfeld. 1471 ist erstmals die Saigerhütte zu Arnstadt, 1486 zu Ludwigstadt und 1488 zu Hasenthal nachweisbar.

Zusammenfassend darf man sagen, daß die uns heute bekannten Teilstrecken der Kupferstraße bis in die Mitte des 15. Jahrhunderts zurückzuverfolgen sind. Einige Wegestrecken, die Westermann anführt, die er aus den Geleitsregistern von 1543, die im Staatsarchiv Weimar liegen, zusammengestellt hat, sind heute im Gelände nicht mehr auffindbar.

Wenn man berücksichtigt, daß die Wege der Kupfertransportstrecke weiter nichts als unbefestigte Feldwege waren, die besonders in Regenperioden und in Winterzeiten fast unpassierbar wurden, so wird es verständlich, daß an den Straßen in verschiedenen Abständen private Schmiedewerkstätten errichtet waren, in denen die Fuhrleute bei eventuellen Unfällen Reparaturarbeiten an ihren Fahrzeugen und Beschlag der Pferde durchführen lassen konnten. Wenn auch die Transportwagen sehr stabil und widerstandsfähig gebaut waren, so kam es doch immer wieder, durch die enorme Belastung der großen Gewichtsmengen des Rohkupfers zu Achsen- und Radbrüchen, die auf den unbefestigten Wegen unausbleiblich waren.

Nach den erstellten Tabellen durch Westermann, beförderte ein Kupferwagen durchschnittlich etwa 30 Zentner Rohkupfer.

Diese Schmiedewerkstätten (wie auch die Fuhrmannsgasthöfe) sind markante Hinweise und Anhaltspunkte für die Bestimmung des Verlaufes der alten Kupferstraßen.

Um bei den folgenden Beschreibungen der vielen einzelnen Teilstrecken der Kupferstraßen die Verläufe nicht unübersichtlich zu machen, haben wir die einzelnen Wegestrecken mit großen Buchstaben (Route A oder B oder B 1 usw.) versehen.

Bei Abzweigungen von einer Strecke zu einem anderen, eigenen Verlauf, beginnen wir die Beschreibung dieser neuen Wegeführung von der Stelle, wo die Abzweigung beginnt.

Vor der Beschreibung einer bestimmten Wegestrecke haben wir zur besseren Übersicht, in einem Kartenausschnitt farbig erkennbar gemacht. Es ist also immer nur die Wegestrecke farbig markiert, die dann in der Folge beschrieben wird.

Verzeichnis

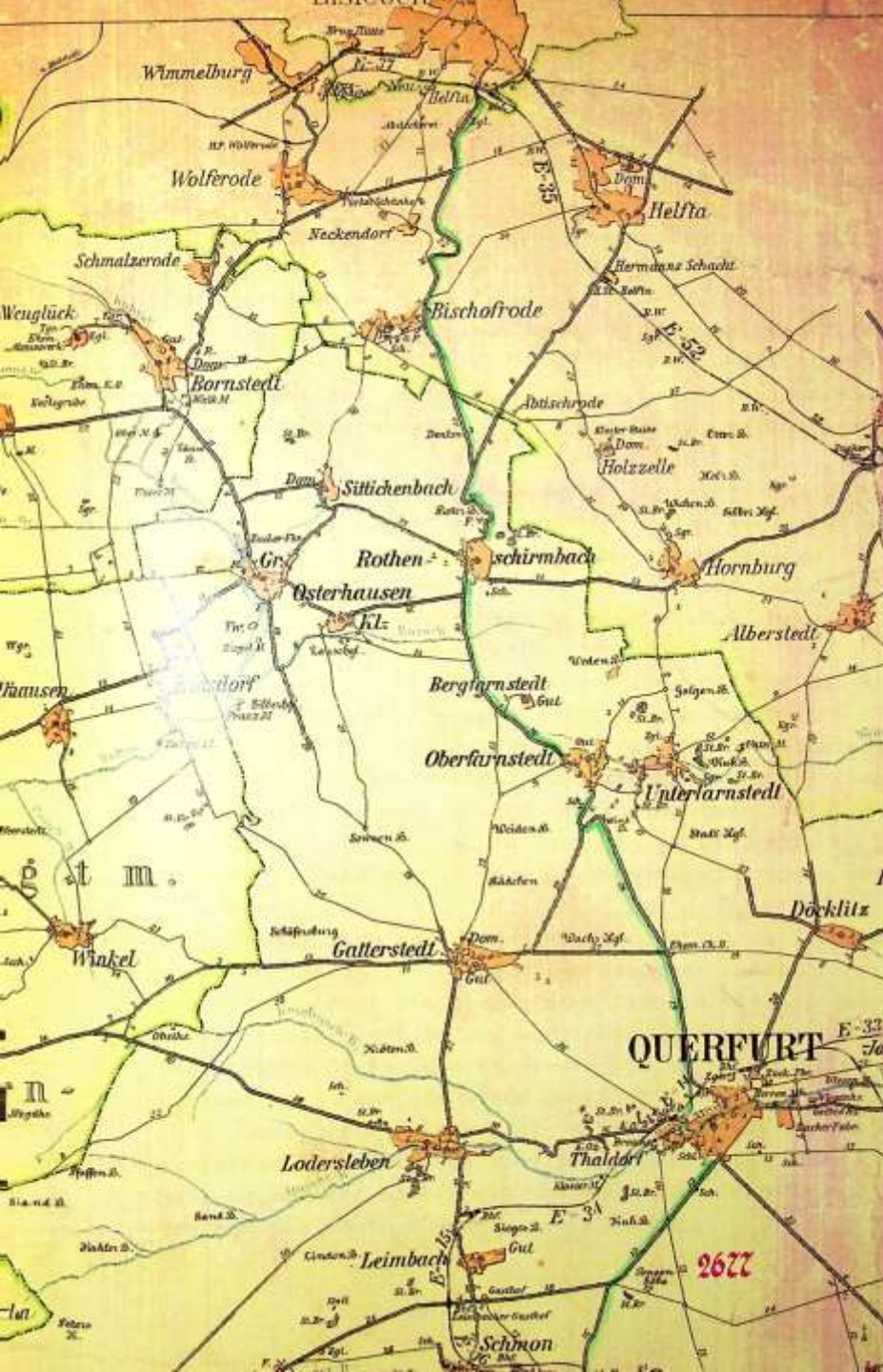
der verschiedenen Routen der Kupfertransporte

- Route A Eisleben - Bischofrode - Rothenschirmbach - Oberfarnstedt - Querfurt - Nieder Schmon - Grockstädt - Spielberg - Liederstedt - Vitzenburg - Nebra - Kriebsholz (Wäldchen) - Birkigt - Gasthaus "Weißer Schwan" auch "Kalter Hase" genannt
- Route A1 Nebra - westlich Wippach - östlich Orlaberg - Nähe Gasthaus "Wespe"
- Route B Querfurt - Barnstädt - Steigra - Karsdorf - Wetzendorf - oberhalb Wennungen - Gasthof "Kalter Hase" - Gasthof "Wespe" - Bernsdorf - Gasthaus "Zum kühlen Brunnen" - Gasthaus "Grüner Jäger" - Vorwerk Hohengosserstedt - Herrengosserstedt - Millingsdorf - Rudersdorf
- Route B1 Gasthaus "Zum kühlen Brunnen" - Braunsroda - Gottfriedsroda - Eisernes Tor - Wüstung Altpfeil Thüsdorf - Rudersdorf
- Route B1 (Abzweigung) Eisernes Tor - Gasthaus "Zum kalten Frosch" - Wüstung altpfeil
- Route B1a Thüsdorf - Rudersdorf - zwischen Pollakenhügel und Mauseberg - Oberreißen - Rohrbach - Liebstedt
- Route B1b Thüsdorf - Nirmsdorf - nördlich Willerstedt - Oberreißen - Rohrbach - Liebstedt
- Route B2 Herrengosserstedt - Teutleben - Buttstädt - Wüstung Schafendorf - Niederreißen - Oberreißen - Rohrbach - Liebstedt
- Route B3 Herrengosserstedt - Teutleben - Buttstädt - Wüstung Wenigenbuttstädt - westlich Niederreißen westlich Oberreißen - Windmühle Oberreißen - östlich Rohrbach
- Route B4 Rudersdorf - Mauseberg - Petersberg - Wüstung Oberhöfen - Wüstung Putschendorf - Liebstedt

- Route B5 Oberreißen - Rohrbach - östlich Leutenthal - östlich Sachsenhausen - Wohlsborn - Großkromsdorf - Kleinkromsdorf - Süßenborn - Umpferstedt
- Route B6 Ulrichshalben - Wiegendorf - Richtung Mellingen
- Route B7 Ulrichshalben - Rödigsdorf - Wiegendorf - Richtung Mellingen
- Route B8 Ulrichshalben - westlich Schwabsdorf - östlich Umpferstedt - Richtung Mellingen
- Route B9 Eckartsberga - Mallendorf - Reißdorf - Rannstedt Zottelstedt
- Route B9a Eckartsberga - westlich an Mallendorf vorbei - Naustedt - Rannstedt - Zottelstedt - Wegestein oberhalb von Oßmannstedt
- Route B9b Eckartsberga - Gasthaus "Poche" - Oberroßla - Rödigsdorf - Schwabsdorf - Umpferstedt

Route A

Eisleben -- Bischofrode -- Rothenschirmbach -- Oberfarnstedt -- Querfurt -- Nieder Schmon -- Grockstädt -- Spielberg -- Liederstedt -- Vitzenburg -- Nebra -- Kriebsholz (Wäldchen) -- Birkigt -- Gasthaus "Kalter Hase"



Route A

Straßenverlauf von der Stadt Eisleben
bis zum Gasthaus "Weißer Schwan"

Südlich der Abbaugebiete des Rohkupfers um die Städte Hettstett und Mansfeld, liegt die alte Bergbaustadt Eisleben.

Von hier aus ist der Verlauf der ehemaligen Transportwege des Rohkupfers in südlicher Richtung heute noch genau im Gelände verfolgbar und ist auch in neueren Geländekarten als befestigter Straßenzug verzeichnet worden.

Daraus wird ersichtlich, daß die alten Transportwege in späteren Zeiten zu festen Straßen ausgebaut und in das heutige Straßennetz einbezogen wurden. Bemerkenswert ist, daß durch den Ausbau, mit teilweiser Verbreiterung des Weges, der Straßenverlauf, bis auf wenige Stellen, nicht verändert wurde.

Es ist die heutige Straße B 180, die von Eisleben in südlicher Richtung auf Eisleben zustrebt.

Hinter Eisleben zieht sich die Straße mit einigen Windungen auf den östlichen Dorfrand von Bischofrode zu, um sich dann mit einigen Krümmungen über den "Hornburger Sattel", einen Höhenzug von 273 Meter Erhebung, zu ziehen, um dann nach Rothenschirmbach zu verlaufen.

Geologisch ist der Hornburger Sattel die Scheide zwischen Mansfelder - und Sangerhausener Mulde.

Hier macht die Straße eine leichte Siegelung in südöstlicher Richtung und erreicht dann den Westrand des kleinen Ortes Oberfarnstedt. Weiter im südöstlichen Verlauf wird dann die Stadt Querfurt erreicht.

Querfurt spielt bei der Betrachtung des Verlaufes der alten Transportwege eine besondere Rolle, denn hier begann der wichtigste und markanteste Straßenzug, den wir als Route B beschreiben werden.

Nach Verlassen der Stadt Querfurt verläuft die Straße in südwestlicher Richtung, zwischen dem sogenannten "Kuhberg" (231 mtr. Höhe) und "Poppenhöhe" (235 mtr. Höhe), an dem Kalk-Berg vorbei und erreicht nach 4 Kilometern den östlichen Ortsrand von Niederschmon. Nun nimmt die Straße einen südlichen Verlauf und erreicht nach etwa 1,8 Km. den Westrand des Dorfes Grockstädt.

Der weitere Straßenverlauf geht in südöstlicher Richtung am westlichen Rand des Dorfes Spielberg vorbei und zieht sich mit einigen Windungen zu der Ortschaft Liederstedt.

Die Straße macht nun eine westliche Schwenkung, um dann weiter in südlicher Richtung nach 1,8 Km. den Ortsrand von Vitzenburg zu berühren.

Im weiteren südlichen Verlauf erreicht sie nach knapp 2 Km. den Unstrutübergang westlich der Stadt Nebra.

Vom südlichen Rand der Stadt Nebra zieht sich die Straße südlich 2,5 km. zu einem kleinen Wäldchen, das "Kriebsholz" genannt wird und heute noch vorhanden ist. Westlich an dem "Kriebsholz" vorbei, läuft die Straße auf den westlichen Rand der kleinen Siedlung Birkigt zu.

Nach etwa 1,5 km. beendet nun dieser Kupfertransportweg (Route A) seinen Lauf und stößt unweit des Fuhrmannsgasthofes "Weißer Schwan", auch "Kalter Hase" genannt, auf die Kupferstraße Route B.

Hier vereinigt sie sich mit der von Karsdorf nach Herrngosserstedt verlaufenden Kupferstraße (Route B), die wir als nächste und wichtigste Route der Kupfertransportstrecke verfolgen werden.

Diese hier beschriebene Route A ist nach den Berichten von Westermann, die älteste Linie der Transportwege und schon seit 1511 als Kupferstraße bekannt.

Beide Transportstrecken, die Routen A und B, wurden über längere Zeit gleichzeitig für die Rohkupfertransporte genutzt, bis dann zu einem späteren Zeitpunkt (der nicht genau bekannt ist) die Fuhrleute nur noch die Route B befuhren.

Als Begründung der Verlegung von Route A auf Route B, ist man nur auf Vermutungen angewiesen.

Aller Wahrscheinlichkeit nach lagen die Gründe zur Verlegung auf die Fahrstrecke (Route B7 darin:

1. Die Strecke von Querfurt nach Karsdorf (heute die Straße B 180) läuft auf einem Höhenzug, der eine gute Sicht bietet und berührt auf der gesamten Strecke nur zwei Ortschaften, während die Route A in ihrem Verlauf von Querfurt bis zum Gasthaus "Weißer Schwan" sieben Ortschaften passieren muß.
2. Die Unstrutbrücke bei Karsdorf ist stabiler und tragfähiger gebaut als die bei Nebra.

Route A 1 nimmt zu Beginn den Verlauf wie Route A :
Eisleben - Bischofrode - Rothenschirmbach - Oberfarnstedt - Querfurt - Nieder Schmom - Grockstädt -
Spielberg - Liederstedt - Vitzenburg - Nebra.

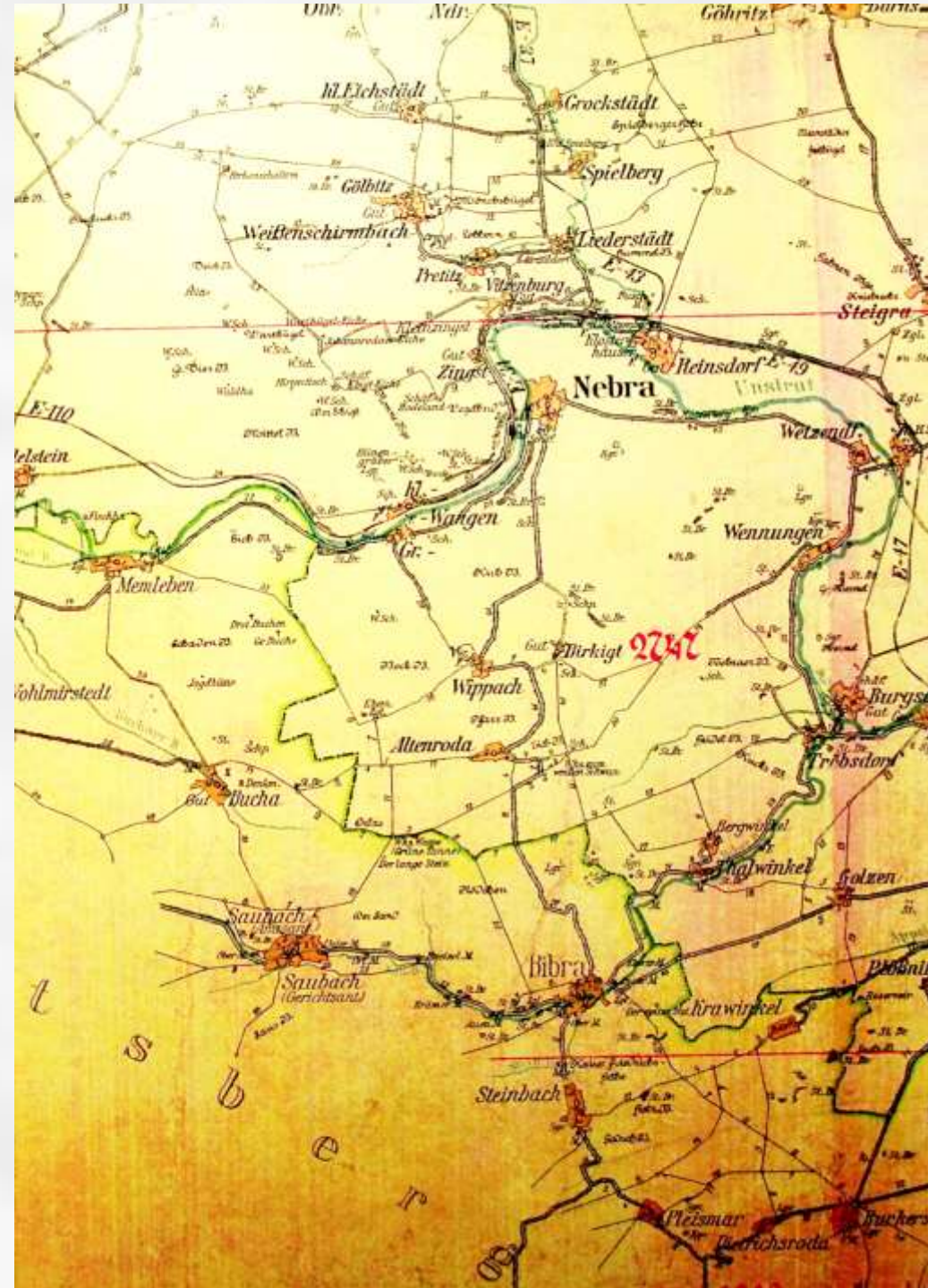
Route A 1

Nebra - westlich an Wippach vorbei - östlich am Orlesberg vorbei - unmittelbare Nähe des Gasthauses "Wespe".
Hier Zusammenstoß mit der von Karsdorf ankommenden

Route B.

Ausschnitt
aus der beigelegten Karte aus dem Buch
"Historische Denkwürdigkeiten"
von Obrist Maßenbach, Amsterdam 1809

Ausschnitt
aus der Karte des "Thüringischen Kreis Amtes
Eckartsberga"
von Petrus Schenk 1757





Route A 1

Ein heute völlig vergessener und unbekannter Zug der Kupferstraße, der vermutlich sogar die ä l t e s t e Streckenführung der Kupfertransporte sein könnte, gehört als Abzweiger zu einem Straßenverlauf, den wir schon unter Route A, von Eisleben - Bischofrode - Rothenschirmbach - Oberfarnstedt - Querfurt - Nieder Schmom - Grockstedt - Spielberg - Liederstedt - Vitzenburg bis Nebra beschrieben haben.

Diese hier erwähnte Straße ist ohne Zweifel das älteste Stück des Kupfertransportweges aus dem Raum Mansfeld - Eisleben.

Von N e b r a aber nimmt die Straße einen anderen Verlauf, als den unter Route A beschriebenen, und trifft somit n i c h t auf das an Route B liegende Gasthaus "Weisser Schwan" (oder "Kalter Hase")

Einen Hinweis zu der Annahme, daß der Straßenverlauf ab N e b r a ein anderer gewesen sein könnte, finden wir in den "Mitteilungen des sächsisch-thüringischen Vereins für Erdkunde", herausgegeben von dem Historiker Otto Schlüter im Jahre 1920.

Schlüter behandelt vorrangig alte Handelsstraßen, wobei auffällig ist, daß die verschiedenen Straßenzüge der Kupfertransporte, kaum Beachtung finden. Bemerkenswert ist auch, daß Schlüter bei seinen Beschreibungen keinen Unterschied zwischen Handelsstraße und Kupferstraße macht.

Die von uns beschriebenen Routen der Kupfertransporte, die auch oftmals in heimatkundlichen Berichten als Kupferstraße benannt werden, erscheinen bei Schlüter fast durchweg als Handels- oder Geleitsstraßen, die also auch von anderen Transportfuhren mit allen möglichen Handelswaren benutzt wurden.

Um die hier zu betrachtende Kupferstraße von Nebra, in südlicher Richtung verlaufend, deutlich werden zu lassen und diese Strecke als wirkliche Kupferstraße zu dokumentieren, müssen wir Schlüter wörtlich zitieren.

Beachten muß man dabei allerdings, daß Schlüter den diesbezüglichen Straßenverlauf vom Süden nach Norden beschreibt, während in unserer Arbeit die Kupferstraße vom Norden nach Süden betrachtet wird, -- also so, wie die Kupferfuhren auch wirklich liefen.

Wörtlich heißt es bei Schlüter auf Seite 26

..... Die Geleitsstraße stieg über Essleben, Marienrode -- Poppe läßt sie über Herrngosserstedt gehen -- auf die Finne, zog östlich an Tauhardt vorbei, wo sich im 16. Jahrhundert ein Geleit befand, nach Bernsdorf. Hier fand eine Teilung statt: ein Zeig führte über Wippach hinab ins Unstruttal nach Nebra. Bei diesem Ort wurde die Unstrut überschritten, worauf man auf irgendeine Weise -- nähere Angaben sind mir für diese Strecke nicht bekannt geworden -- nach Querfurt gelangte: Die Brücke bei Nebra wird jedenfalls bereits im Jahre 1207 erwähnt....."

Soweit das Zitat:

In der Fußnote schreibt Schlüter dazu:

"Der Atlas Bl. 36 verzeichnet einen Weg von Nebra -
Vitzenberg (Vitzenburg ist damit gemeint) östlich
an Spielberg vorbei direkt nach Querfurt."

Auf welchen Atlas Schlüter Bezug nimmt,
ist leider nicht erwähnt.

Hier behauptet nun Schlöter, daß die über Herrngosserstedt, dann östlich an Tauhardt (gemeint ist das Gasthaus "Zu kühlen Brunnen") vorbeiziehende Straße nach Bernsdorf verlief und sich hier teilte. Ein zweig führte nach Wippach hinab ins Unstruttal, um Nebra anzulaufen.

Das ist eine Behauptung, für die keine Belege zu erbringen sind, denn es gibt keinen einzigen Hinweis auf diese Straßenführung, die von Bernsdorf, oder aus unmittelbarer Nähe um Bernsdorf, nach Nebra verlief. Ältere Karten zeigen solch einen Weg auch nicht auf, der im Gelände auch kaum möglich war.

Eventuelle Spuren solch eines Straßenzuges hat die Separation völlig verwischt und beseitigt.

Wo also soll dieser Straßenzug verlaufen sein ?

Wir müssen also auf die uns vorliegende Wegeskarte von Petrus Schenk aus dem Jahre 1754 zurückgreifen, die aber sehr ungenau und mit vielen Fehlern und Irrungen behaftet ist.

Hier finden wir einen Straßenverlauf von Nebra in südlicher Richtung an Wippach vorbei, der aber die Gegend um Bernsdorf nicht berührt, sondern am O r l a s b e r g vorbei zum Gasthaus "Zum kühlen Brunnen" und weiter nach Herrengosserstedt, von dort nach Rudersdorf führt.

Wir finden also hier ein Stück unserer Route B.

Somit haben wir zwar als Anhaltspunkte: Nebra - Wippach - Orlasberg, aber die Strecke Nebra - Wippach, bis zum Anschluß an die Route B bleibt nach wie vor unklar.

Entscheidend ist die genaue Einzeichnung des O r l a s b e r g e s , denn damit ist bestätigt, daß unsere gesuchte Straße niemals auf die Gegend um Bernsdorf zuge laufen sein kann.

Nun finden wir eine andere Geländekarte, die zur Klärung dieses gesuchten Straßenverlaufes entscheidend beitrug.

In dem militärhistorischen Buch: "Historische Denkwürdigkeiten zur Geschichte des Verfalls des preußischen Staats seit dem Jahre 1794" von Oberst Maßenbach, gedruckt in Amsterdam im Jahre 1809, finden wir eine Karte von K. Kolbe, die sehr genau gestochen ist und unsere gesuchte Straße von Nebra, in südlicher Richtung verlaufend, exakt einzeichnet.

Hier wird nun klar ersichtlich, daß die Route von Nebra, in südwestlicher Richtung an

Wippach westlich vorbei, über den mehrfach erwähnten O r l a s b e r g führte und am Fuße dieses Berges auf die unmittelbare Umgegend des Gasthauses "Wespe" traf. Hier stößt sie mit der Kupferstraße, die von Karsdorf kommt, zusammen (Route B) und verläuft dann auf dieser Route weiter.

Dieser Straßenverlauf, den wir mit Route A 1 bezeichnet haben, ist ein Abzweiger der Route A und stellt eine Straßenverbindung zwischen den Routen A und B her.

Route B

Querfurt - Barnstädt - Steigra - Karsdorf Unstrut-
übergang - Wetzendorf - oberhalb Wennungen -
Gasthof "Kalter Hase" (auch "Weißer Schwan" genannt) -
Gasthaus "Wespe" (auch "Zur grünen Tanne" genannt)
Bernsdorf - Gasthaus "Zum kühlen Brunnen" -
Gasthof "Grüner Jäger" (auch "Wilder Jäger" genannt)
Vorwerk Hohengosserstedt - Herrngosserstedt -
Millingdorf - Rudersdorf

KARTE DES UNSTRUTTALS

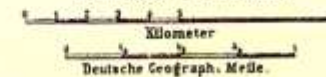
von Artern bis Naumburg

entworfen von

Prof. Dr. Hermann Grössler
in
Eisleben.

2^{te} vermehrte u. verbesserte Ausgabe 1903

Maßstab 1:200.000



Zeichenerklärung:

- Landesgrenze, Kreisgrenze
- Eisenbahn
- Poststraße
- Bundesstraßen (Chaussees u. befert. Str.)
- Großere Landwege (in durchdrückter Auswahl)
- Brücke, Fährweg, 200 Höhenangabe in Metern
- Schloss, = Altbau oder Schloß, = Wüstung

Route B

Straßenverlauf von Querfurt
bis zum Ilmübergang bei Ullrichshalben-Oßmannstedt

Dieser Straßenzug, der nun als Route B beschrieben werden soll, war der meist benutzte Transportweg für die Rohkupferfahren, die sich in südlicher Richtung auf den Ilmübergang bei Ullrichshalben - Oßmannstedt hinzogen.

Diese Wegestrecke, die allgemein als "Kupferstraße" heute noch bekannt ist, wurde bis in die letzte Zeit der Kupfertransporte genutzt, verlor aber ab etwa Mitte des 19. Jahrhunderts an Bedeutung und diente nur noch als Fahrstraße zur Beförderung von Handelsgüter verschiedener Art. Gewisse Strecken dieser alten Transportroute sind heute irrtümlich als "Kupferstraße" kenntlich gemacht und auch so beschildert worden, obwohl die alte Kupferstraße an verschiedenen Stellen im Gelände einen ganz anderen Verlauf nahm.

Die alte Straße (Route B) spielte auch in der Geschichte dieser Gegend eine bemerkenswerte Rolle. Außer den Kupfertransporten, die über Jahrhunderte auf dieser Straße rollten, war dieser Straßenzug schon im 30 jährigen Krieg ein wichtiger Verbindungs- und Anmarschweg der schwedischen und kaiserlichen Truppenverbände, die hier zu ihren militärischen Aktionen und Bereitstellungsplätzen marschierten.

Die Berichte aus dieser schrecklichen Zeit erzählen von Plünderungen und Gewalttaten dieser verrohten Soldateska, die in den Ortschaften an der Kupferstraße wie die Vandalen hausten, brandschatzten, plünderten und Frauen und Mädchen Gewalt antaten und der Bevölkerung das wenige Hab und Gut nahmen.

Über diese Truppenbewegungen auf der Kupferstraße in der Zeit des 30 jährigen Krieges berichtet uns ausführlich der anerkannte Heimatforscher, Superintendent von Eckartsberga, Louis Naumann, in dem 5. Heft: "Heimatkunde des Kreises Eckartsberga" über den zweimaligen

Durchmarsch der schwedischen Truppen durch das Kreisgebiet Eckartsberga in den Jahren 1631 und 1632.

Naumann schreibt darüber:

".....Am 18. September 1631 brach der König Gustav Adolf von Schweden mit seinem Heer von Querfurt auf.....Von Karsdorf nahm dieser Zug auf der Kupferstraße seinen Weg an Wennungen vorbei zur Höhe, ließ Altenrode rechts und Saubach links liegen und erreichte als ersten Ort des Kreisgebietes Bernsdorf, um von hier am Tauhardter Gasthof (zum kühlen Brunnen) und dem Vorwerk Marienrode (Gasthof "Grüner Jäger") vorüber auf Herrngosserstedt zuzulaufen. Von Herrngosserstedt führt dann der Weg über Millingsdorf nach Rudersdorf weiter, um dann nach Buttstädt sich zu wenden....."

Hier beschreibt uns Naumann in großen Zügen den Verlauf des alten Kupferstraße, wie er heute noch bei der Bevölkerung dieser Gegend bekannt ist.

Wir müssen aber bei der Betrachtung dieses wichtigen Straßenzuges von Q u e r f u r t ausgehen, wo dieser Straßenzug (Route B) beginnt.

Von der Stadt Querfurt läuft die Wegestrecke der alten Kupferstraße, die identisch mit der heutigen Straße B 180 ist, in südöstlicher Richtung auf einem Höhenzug entlang und berührt den westlichen Rand der Ortschaft Barnstädt. Südlich von Barnstädt läuft die Straße dann über den "Barnstädter Hügel", der mit 245 Meter Höhe in den neueren Karten verzeichnet ist. Es ist die höchste Erhebung, die die Straße überlaufen muß.

Im weiteren Verlauf in südöstlicher Richtung trifft die Kupferstraße dann auf den Ostrand der Ortschaft Steigra und eilt in demselben Richtungsverlauf, mit einer leichten Biegung westwärts, auf die Stadt Karsdorf zu.

Am Westrand von Karsdorf liegt die oft erwähnte Brücke über die Unstrut, die für die Kupferfahren als Flußübergangsstelle eine wichtige Rolle spielte.

Der Übergang über die Unstrut war einst nur über eine Furt möglich. Schon um das Jahr 1200 wurde über diese Furt eine kleine Übergangsbrücke errichtet, die vermutlich nur dem Fußgängerverkehr diente.

Seit 1573 wird an dieser Stelle eine einfache Holzbrücke erwähnt, die 1632 abbrannte und 1661 wieder aufgebaut wurde. Man darf annehmen, daß zu diesem Zeitpunkt die von Querfurt kommenden Kupfertransporte über diese feste und stabile Brücke geleitet wurden und somit der Unstrutübergang bei Nebra an Bedeutung verlor.

Die Karsdorfer Brücke wurde der wichtigste Unstrutübergang für alle Straßen dieser Gegend, die von Ost nach West und von West nach Ost führten.

Wir berichteten schon über die Truppenbewegungen im 30 jährigen Krieg, bei denen Gustav Adolf im Jahre 1631 seine Infanterie und Artillerie von Querfurt nach Steigra dirigierte, um bei Karsdorf die Unstrut zu überschreiten.

Auch im Jahre 1757 zogen französische Truppen und Reichstruppen unter dem Kommando des Prinzen Soubise und des Prinzen von Sachsen-Hildburghausen zur Bereitstellung der Schlacht bei Roßbach über die Unstrut bei Karsdorf, um dann den Weg nach Reinsdorf einzuschlagen. Der Rückzug dieser Truppen, die in der Schlacht von Roßbach von der preußischen Armee Friedrich des Großen geschlagen und völlig aufgerieben wurden, eilten wieder auf die Karsdorfer Brücke zu, um über Wennungen auf der alten Kupferstraße den Ort Bernsdorf zu erreichen. Und wieder hatten die an der Kupferstraße liegenden Orte unter Plünderung, Brandschatzung und sogar Schändung der Kirchen zu leiden.

Diese einfach gebaute Holzbrücke wurde dann im Jahre 1806 von französischen Truppen, vor der Schlacht bei Auerstedt (14. Oktober 1806), in Brand gesteckt und restlos vernichtet.

Eine später erbaute neue Brücke wurde dann durch die heutige feste Brücke um 1870 ersetzt.

Nach Überschreiten der Unstrut erreichte die Kupferstraße das Dorf Wetzendorf am südlichen Ortsrand und zog dann in südwestlicher Richtung auf der Höhe, oberhalb der Ortschaft Wennungen, ohne diesen Ort zu berühren.

Diese Wegestrecke von Wetzendorf nach Wennungen ist heute im Gelände nicht mehr erkennbar.

Etwa 100 Meter hinter Wennungen steht an der Kupferstraße ein etwa 1,5 Meter hoher, viereckiger Sandstein, der die verwitterte Inschrift "Heilenstein" noch erkennen läßt.



An dieser Stelle stößt die heutige Straße, die aus dem Ort Wennungen kommt, die aber viel später angelegt wurde, mit der Kupferstraße zusammen, die in südwestlicher Richtung verläuft und heute als befestigte Landstraße anzusprechen ist.

Nach etwa 1,2 Kilometern finden wir an der Kupferstraße einen alten Wegestein, der vermutlich aus der Separationszeit um die Mitte des 19. Jahrhunderts stammt und mit später aufgemalter Schrift die Richtungen nach Bad Bibra und Bucha anzeigt.



Von hier aus erreicht die Kupferstraße nach etwa 3,3 Kilometern den Fuhrmannsgasthof "Weißer Schwan". Unmittelbar vor diesem Gasthof mündet die von Birkigt kommende Kupferstraße (Route A) auf die Kupferstraße (Route) B ein.

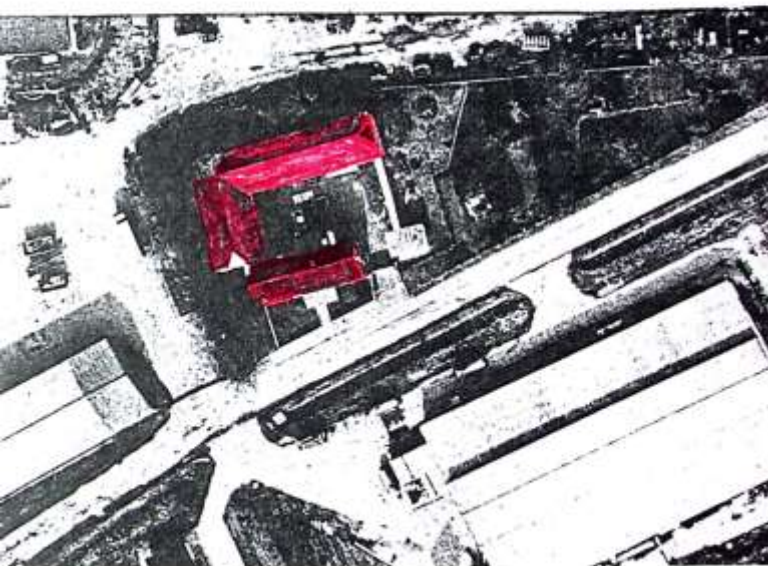
Der Fuhrmannsgasthof "Weißer Schwan" auch "Kalter Hase" genannt.



Dieses ältere Foto, das uns die heutigen Besitzer zur Verfügung stellten, zeigt den alten Gasthof an der Kupferstraße.

Die Aufnahme stammt aus dem Anfang unseres Jahrhunderts.

Deutlich erkennbar die zerfahrene Kupferstraße mit der links der Straße liegenden alten Bockwindmühle. Rechts im Bild das alte Gasthaus, eine daneben liegende Scheune oder Pferdestall mit einem größeren Tor und ein Stallgebäude.



Luftbildaufnahme
Gasthaus "Weisser Schwan"
auch "Kalter Hase" genannt
bei Altenroda

Obwohl uns über diesen Fuhrmannsgasthof keine genauen Angaben über das Alter vorliegen, erfahren wir aus der älteren Heimatliteratur, daß er schon im 17. Jahrhundert bestanden haben muß.

Die uns vorliegenden Auszüge aus den Katasterbüchern beginnen leider erst um 1865. Darin werden als Besitzer oder Betreiber dieses Gasthauses genannt:

um 1865 und noch 1895	Friedrich Hesse, Gastwirt aus Altenroda
ab 1900 und noch 1910	Theodor Hesse, Landwirt und Windmühlenbesitzer
ab 1950	Liddy Hesse, Witwe, geb. Winkler
ab 1952	Ehefrau Ruth Seibeck geb. Hesse

Zu diesem Gasthaus gehörten lt. Katasterbüchern:

Wohnhaus mit Hofraum und Hausgarten,
Pferde- und Schweinestall,
Kuh- und Schweinestall mit Scheune,
Kegelhaus und Tanzsaal,
Wagenremise,
Schweinestall,
Bockwindmühle.

Im Katastereintrag von etwa 1948 sind Kegelhaus, Tanzsaal, Wagenremise und Bockwindmühle gestrichen, -- also zu diesem Zeitpunkt nicht mehr vorhanden.

Das heutige Haus, das an der Stelle des alten Gasthauses steht, ist durch Umbauten zum Wohnhaus in den letzten Jahrzehnten so grundlegend verändert, daß rein äußerlich von dem alten Gasthaus nichts mehr erkennbar ist. Lediglich das den Hof nach hinten abschließende große Stallgebäude (vielleicht auch Scheune) läßt noch einige ältere Bauelemente erkennen, die aber zum genauen Alter keine Aussagekraft haben.

Der Gastwirtschaftsbetrieb wurde in den 40er Jahren unseres Jahrhunderts eingestellt.



Das heutige Wohnhaus mit dahinter liegender
Scheune



Das heutige Wohnhaus, das an Stelle des alten
Gasthauses um 1950 entstand, läßt keine Bauelemente des alten Fuhrmannsgasthofes mehr erkennen.

Das heutige Wohnhaus mit den umfassenden Gebäuden, die auch im Laufe der letzten Jahrzehnte umgebaut und grundlegend verändert wurden lassen aber noch deutlich erkennen, daß das gesamte Anwesen in seiner ursprünglichen Anlage, sehr groß gewesen sein muß. Der große Hof, in dem einst die Fuhrwerke abgestellt werden konnten, ist in seiner Größe noch unverändert und deutet darauf hin, daß dieser Fuhrmannsgasthof an der Kupferstraße eine wichtige Rolle als Rastplatz für die Fuhrleute spielte.

Heute sind unmittelbar um das Wohnhaus herum einfache und nichtssagende Wirtschaftsgebäude der ehemaligen LPG entstanden, die das Bild der Lage des alten Gasthofes restlos verwischen und nicht mehr erkennbar machen.

Hier wird sehr deutlich, daß man alte historische Gebäude, die in der Geschichte dieser Gegend auch heute noch eine wichtige Aussagekraft hätten, ohne Ehrfurcht einfach beseitigte, weil sie der sogenannten "sozialistischen Landwirtschaft" nicht ins Konzept paßten.

Weiter verläuft die heutige befestigte Kupferstraße in südwestlicher Richtung und erreicht nach 2,3 Kilometern den alten Fuhrmannsgasthof "Wespe", auch Gasthof "zur grünen Tanne" genannt.

Die "Wespe", die heute noch ein bekannter und gern besuchter Gasthof ist, wurde im Laufe der letzten Jahrzehnte umgebaut und im Innern ausgebaut und erweitert und hat dadurch das ursprüngliche Bild sehr verändert.



Gasthof zur Wespe

Stich aus dem 19. Jahrhundert

In der Heimatliteratur wird der Gasthof "Wespe" am Orlasberg (306 Meter über dem Meeresspiegel) oftmals auch als Gasthof "Zur grünen Tanne" bezeichnet, bekannt geblieben ist dieser Gasthof bis heute nur unter dem Namen "Wespe". Wie aus den Katasterbüchern ersichtlich ist, muß diese Namensänderung zwischen 1865 und 1879 erfolgt sein.

Die Bilder des alten Gasthauses lassen erkennen, wie sich sein äußeres Bild im Laufe der Jahrzehnte verändert hat. Die Einfahrt zum Hof mit dem alten gemauerten Rundbogen wurde in den letzten Jahren wieder in alter Form erneuert, da er zu den alten Bauelementen des Gasthofes gehört und steht heute unter Denkmalschutz.

Diese historische Gaststätte hatte in der Fuhrmannszeit einen recht bedenklichen Ruf und wurde von Fuhrleuten, wie von durchreisenden Gästen, besonders zur Abend- und Nachtzeit gemieden. Unter vorgehaltener Hand erzählten sich die Bewohner dieser Gegend schaurige Geschichten, die natürlich nie nachgewiesen werden konnte. Man munkelte, daß in der "Wespe" Reisende, die hier übernachteten, überfallen und ausgeplündert wurden und dann plötzlich verschwunden waren. Als man um 1850 bei Schachtarbeiten in einem Brunnen bei dem Gasthaus auf Knochen und Skelettreste stieß, war man den Schandtaten, die sich in der "Wespe" abgespielt haben sollten, auf die Spur gekommen. So glaubte man wenigstens.

Wie weit man diesen damaligen Vermutungen Glauben schenken darf, das bleibe dahingestellt.



Dieses Bild, das heute in der Gaststube hängt, wurde 1958 von R. Beinemann, nach einer älteren Darstellung gemalt. Es zeigt das alte Gasthaus, bevor es um 1940 baulich verändert wurde.

Wie es in der "Wespe" beim Besuch von Reisenden zugeht und in welcher Verfassung sich dieser Fuhrmannsgasthof befand, erfahren wir aus einem Bericht des Rentners G. Poppe in der Rostschen Chronik von Altenroda.

Es ist ein Reisebericht auf der Kupferstraße aus dem Jahre 1842.

Nach der Zusammenfassung von W. Mondry sah das Reiseerlebnis so aus:

Tierarzt Thölden aus Gehofen war im Jahre 1842 auf einer Fahrt mit seiner Kutsche nach Leipzig und zurück. Dieser hatte gehört, daß in Leipzig die Kartoffeln billiger als in der Goldenen Aue wären und eine Fahrt zum Einkauf nach Leipzig beschlossen. Er hatte zu dieser Reise seine 12jährige Tochter mitgenommen, der er bei dieser Gelegenheit die Stadt Leipzig zeigen wollte.

Nachdem er in Leipzig seine Besorgungen erledigt hatte, trat er Ende September die Rückreise von Leipzig über Sibra an. Als die Reisenden die Hochebene der Finne erreicht hatten, entschlossen sie sich, da die Nacht hereinbrach, in der "Wespe" zu übernachten. So ganz geheuer war ihnen eine Übernachtung in der "Wespe" nicht, denn es wurde unter den Leuten viel von schrecklichen Dingen in diesem Gasthaus erzählt.

In der Dunkelheit, in der sie den Weg nicht mehr erkennen konnten, zumal der Wagen keine Beleuchtung hatte, bemerkten sie in der Ferne einen Lichtschimmer, der aus der Richtung der "Wespe" kommen mußte.

Der Kutscher des Wagens, ein gedienter Soldat, sprang mutig und beherzt vom Kutschbock und eilte auf das Licht zu, um sich eine Laterne auszuborgen. Nach kurzer Zeit kehrte er tatsächlich mit einer Laterne zurück und man konnte nun zum Gasthaus fahren.

In der Gaststube trafen sie die etwa 40 jährige Wirtin und eine 18 jährige Magd, die die Reisenden willkommen hießen.

Die Gaststube war zwar geräumig, aber erbärmlich eingerichtet. Für die Reisenden stand eine mit Leder bezogene Pritsche als Bett zur Verfügung und als Sitzgelegenheit am Ecktisch befand sich eine aufklappbare Bank. Beleuchtung gab es in der Gaststube nicht.

Die Reisenden baten um ein kräftiges Essen, erhielten aber von den beiden nicht sehr gesprächigen Frauen, nur schlechtes, saures Bier angeboten. Die Wirtin erklärte, sie würde gerne Eierkuchen backen, aber es sei weder Butter noch Öl im Hause. Das letzte Öl hätte sie auf die Lampe gegossen. So wurde dann von der Wirtin ein Stück Speck ausgebraten, ein Teil des ausgebratenen Fettes wurde auf die Lampe gegossen, damit endlich die Gaststube erhellt werden konnte. Der Rest des Fettes wurde dann für die Zubereitung des Eierkuchens verwendet.

In der Zwischenzeit hatte der Kutscher die Pferde im Stall untergebracht, fand aber wenig Vorrat an Hafer, da die vielen Ratten, die sich nicht verschrecken ließen, alles weggefressen hatten. Darum habe er, so berichtete der Kutscher, es mit der Magd "gut gemeint" und da habe sie ihm erlaubt, gute trockene Luzerne, von der ein größerer Vorrat vorhanden war, den Pferden vorzuwerfen.

Nach dem Essen richtete man sich zur Nacht ein. Der Tierarzt legte sich mit seiner Tochter auf die mit wollenen Decken belegte Pritsche und deckten sich auch mit Decken zu. Der Kutscher schob drei Stühle vor der Pritsche zusammen, um sich darauf zu legen.

Den Reisenden war recht sonderbar zumute und sie glaubten in einer Spitzbubenherberge gelandet zu sein, in der man unter Umständen rastlos ausgeraubt werden könnte. Der Kutscher legte sich auf sein Schlaflager auf den drei Stühlen, behielt aber vorsichtshalber sein offenes Messer in der Hand. Trotz seines guten Vorsatzes, die Nacht über wachzubleiben, war der Kutscher dann doch eingeschlafen.

Man hörte von draußen in gewissen Abständen ein durchdringendes Pfeifen, das nach ihrer Meinung von Dieben oder Einbrechern herrühren mußte, die sich gegenseitig verständigten.

Der Tierarzt hörte dann spät in der Nacht wie sich die Tür öffnete und sah einen Mann vorsichtig eintreten, der ein Strichholz anzündete und sich zu einem Schrank hintappte. Der nächtliche Besucher holte eine Flasche heraus, trank hörbar einen herzhaften Schluck und schlich sich wieder aus der Gaststube heraus.

Am anderen Morgen waren alle froh die schreckliche Nacht überstanden zu haben und die Wirtin wurde auch gesprächiger. Sie erzählte, da so selten durchreisende Gäste einkehrten, könne sie keine Speisen vorrätig halten. Sie habe deshalb ihren Mann noch in der Nacht nach Sibra geschickt, um Kaffee und Öl einzukaufen. Da ihr Mann aber gerne trinke, habe er sich zu lange in Sibra aufgehalten und sei erst spät in der Nacht heimgekommen. So war also der Wirt selbst der nächtliche Besucher gewesen und wollte vor dem Schlafengehen noch schnell einen Schluck aus der Schnapsflasche zu sich nehmen.

Nach dem nächtlichen Pfeifen befragt, sagte die Wirtin, das seien die in der Nähe hütenden Schafknechte gewesen, die nach der Magd gepfiffen hätten, damit sie ans Fenster käme.

Soweit zum Inhalt des Berichtes.

Diese Schilderung einer Reise auf der Kupferstraße mit Übernachtung in dem Fuhrmannsgasthof "Wespe" aus dem Jahre 1842 macht deutlich, daß zu dieser Zeit die alte Kupferstraße nicht nur allein dem Transport von Rohkupfer vorbehalten war, sondern schon dem allgemeinen Reiseverkehr diente, also zu einer Verkehrsstraße für Fahren aller Art geworden war.

Interessant ist die Beschreibung der Beschaffenheit dieses Gasthauses, das nun wirklich nicht komfortabel eingerichtet, eher als primitiv zu bezeichnen war.

Es wird zur Zeit der Kupfertransporte nicht viel anders gewesen sein, denn die Fuhrleute, die wirklich nicht

verwöhnt waren, stellten keine großen Ansprüche und waren schon mit einer kräftigen Mahlzeit und einem Dach über dem Kopf zufrieden.



Postkarte aus dem Jahre 1940
Blick auf die Ostseite der Gaststätte "Wespe"

In dem Häuserverzeichnis des Dorfes Saubach, das der Heimatforscher Waldemar Honory in der Beilage des "Naumburger Tageblatt" vom 14. August 1735 publiziert hat, vermerkt der Verfasser im Vorwort:
".....daß die Wespe schon vor 1622 gestanden hat, ist mit Bestimmtheit anzunehmen.....Die Wespe steht an der Kupferstraße, etwa 2 1/2 bis 3 Kilometer vom Dorf Saubach entfernt nach Altenrode zu."

Als Besitzer oder Pächter dieses Fuhrmannsgasthofes sind uns bekannt:

1622	Barthel Weise
1682	Michael Weise (der Gasthof war scheinbar verpachtet)
1735	Michael Weise (Besitzer)
1735	Carl Schorricht (wahrscheinlich Pächter)
1800	Christoph Weise und Gottlieb Logus (Besitzer)
um 1800	Christian Christoph Volk (Pächter)
Anfang 19. Jh. Carl Gotthilf Sachse aus Altenrode (er erwirbt die Wespe durch Kauf)	
1819/1820	Johann Karl Gotthilf Sachse
ab 1874	Franz Robert Sachse (Ökonom)
1879/1880	Johann Gottlieb Friedrich Sachse zu Altenrode
ab 1909	Theodor Reinhold Sachse (Landwirt)
1935	noch im Besitz der Familie Sachse zu Altenrode
ab 1939	Hermann Büchner (Landwirt)
ab 1956	Waltraud Münster (Tochter von Hermann Büchner)

Nach dem Katasterverzeichnis von 1910 gehörten zu dem Grundstück:

Wohnhaus mit Anbau, Hofraum und Hausgarten,
Scheune und Kuhstall,
Holzremise,
Backhaus.

Im Vergleich mit älteren Bildern und einem Gemälde des Gasthofes, hat sich das heutige äußere Bild, durch Um- und Erweiterungsbauten, sehr verändert.

Die ehemalige Vorderseite (Ostseite) des Gasthofes ist heute zur Rückseite geworden. Durch einen Anbau an der ehemaligen Vorderseite, der zur Erweiterung der Gaststube notwendig wurde, machte sich eine Verlegung der Eingangstür zum Gastzimmer an die Nordseite erforderlich.

Die an das Gasthaus angebaute Mauer mit Rundbogeneinfahrt, die an der heutigen Außenseite (Westseite) der Gastwirtschaft steht, ist ursprünglich, in den letzten Jahrzehnten aber rekonstruiert worden. Sie steht heute unter Denkmalschutz.

Die im Katasterverzeichnis von 1910 aufgeführten: Scheune und Kuhstall, Holzremise und Backhaus, die auf dem Gemälde teilweise noch erkennbar sind, wurden im Zuge der Umbauten völlig verändert, größtenteils aber abgerissen und abgetragen. Lediglich der alte Brunnen neben dem Gasthaus blieb erhalten. Er wird heute nicht mehr genutzt.

Ein Grundrißplan des gesamten Gasthofes konnte uns leider nicht zur Verfügung gestellt werden



Luftbildaufnahme
Gasthaus "Wespe"
auch "Grüne Tanne" genannt
an der Kupferstraße

Ehe wir jetzt den weiteren Verlauf der Kupferstraße verfolgen, müssen wir die heutige Straßenführung vom Gasthaus "Wespe" bis zum nächsten Ort Bernsdorf einer gründlichen Korrektur unterziehen.

In den heutigen Geländekarten wird diese Strecke (Gasthaus "Wespe" bis Bernsdorf) allgemein als "alte Kupferstraße" bezeichnet und ist auch so durch Hinweisschilder ausgewiesen.

Bei dieser Forschungsarbeit hat sich ergeben, daß dieser von Altenrode nach Saubach führende Weg erst im Zuge der um die Mitte des 19. Jahrhunderts durchgeführten Separation als Verbindungsweg dieser beiden Ortschaften ausgebaut wurde. Dieser Separationsweg, der schon vor dem Ausbau als ganz gewöhnlicher Feldweg bestand und in südwestlicher Richtung verläuft, als "alte Kupferstraße" auszuweisen, ist ein gewaltiger Irrtum! Vermutlich ist das darauf zurückzuführen, da

1. alte Vorseparationskarten und Separationsakten mit den dazugehörigen Protollen kaum noch auffindbar sind und
2. von der ursprünglichen alten Kupferstraße auch nicht mehr das geringste Wegestück im Gelände erkennbar ist.

Der Verlauf dieses Weges, der irrtümlicherweise als "Kupferstraße" bezeichnet wird, macht etwa 200 Meter hinter dem Gasthaus "Wespe" einen scharfen Knick von 40° nach Südwesten, um dann nach 1,2 Kilometern wieder mit einem Knick von 40° in westlicher Richtung auf den Ort Bernsdorf zuzulaufen.

Diese ungewöhnliche "Verbiegung" dieser Strecke, die bei alten Straßen nur in ganz seltenen Fällen nachweisbar ist, ließen bei uns über die Richtigkeit dieses Verlaufes der "Kupferstraße" starken Zweifel aufkommen.

Das uns vorliegende Kartenmaterial, ergänzt durch eine Luftbildaufnahme, auf die wir noch zu sprechen kommen, haben unsere Zweifel dann untermauert.

In diesen scharfen Knick, an dem die falsch benannte "Kupferstraße" ihren Lauf in südwestlicher Richtung beginnt, steht ein alter Wegestein, der auf der Rückseite die Jahreszahl 1830 zeigt und auf der Nordseite des Steines zwei ausgeweißelte Hände als Richtungsweiser trägt. Nach Osten zeigt die obere Hand nach Bad Bibra, die untere Hand weist nach Westen, nach dem Dorf Bucha.

Nach Berichten älterer Bewohner soll dieser Stein vor einigen Jahrzehnten um "einige Meter" versetzt worden sein. Genauer konnte man uns nicht sagen.



Etwa 320 Meter von diesem Wegestein entfernt, steht an dieser Straße, die von den Bewohnern dieser Gegend auch Kirschallee genannt wird, der sogenannte "Lange Stein", der auch heute noch in neueren Wanderkarten verzeichnet ist und ein altes kulturhistorisches Denkmal darstellt.

Dieser Stein ragt 1,85 Meter über den Boden hinaus, ist 45 bis 55 Zentimeter breit und 18 Zentimeter dick. Es handelt sich bei diesem "Langen Stein" um einen Menhir, der früher seinen Standort etwas weiter westwärts hatte und nach Berichten der Besitzerin der "Wespe" im freien Feld stand.

Um diesen Menhir, der aus germanischer Zeit stammt, ranken sich viele Sagen, die Dr. Liebers, Kassel, in einem Bericht in "Naumburger Heimat" von 1935 ausführlich schildert. Danach handelt es sich um eine sogenannte "Wotanssäule", die zu Ehren des altgermanischen Gottes Wotan an bestimmten Stellen gesetzt wurde.



Der Menhir

Wenn man davon ausgeht, daß dieser Menhir einst weiter westlich im freien Feld gestanden hat, dann könnte er an, oder bei der alten Kupferstraße seinen ursprünglichen Standort gehabt haben. Denn hier, oder in unmittelbarer Nähe, schneidet die alte Kupferstraße

die heutige, falsch bezeichnete Kupferstraße, um in südwestlicher Richtung auf Bernsdorf zuzueilen.

Diese falsch benannte Kupferstraße hat von dem erwähnten, in der Nähe der "Wespe" stehenden Wegestein eine Länge von 1,2 Kilometer und biegt dann nach einem scharfen Knick nach Südwesten ab. Dieses Wegestück war einst ein einfacher Feldweg, wurde zwischen 1854 und 1863 als Fahrweg ausgebaut und befestigt und erhielt nach Wegfall der wirklichen alten Kupferstraße den falschen Namen "Kupferstraße oder Kirschallee".

Wir haben bei der Beschreibung des Verlaufes der Kupferstraße diesen Fahrweg, der in Wirklichkeit nie eine Transportstrecke der Kupferfahren war, mit-erwähnt und beschrieben, obwohl er in diese Arbeit nicht hineingehört. Denn wenn wir den wirklichen Verlauf der alten Kupferstraße, auf der Karte oder im Gelände verfolgen wollen, dann werden wir in diesem Streckenabschnitt immer wieder auf diesen Fahrweg stoßen, der sich fälschlicherweise als "Kupferstraße" eingebürgert hat und von der alten Kupferstraße mehrmals geschnitten oder berührt wird. Das hätte in der Darstellung ein völlig unübersichtliches Bild ergeben und wäre kaum zu erklären gewesen.

Der Betrachter der heutigen Gelände- oder Wanderkarten findet nur noch die falsche Kupferstraße verzeichnet und ahnt nicht, daß die wirklich alte Kupferstraße einen ganz anderen Verlauf nahm.

Als wir den Straßenverlauf der alten Kupferstraße auf neueren Karten verfolgen wollten und dabei auf diesen "verwinkelten" Straßenzug hinter dem Gasthaus "Wespe" stießen, wurde uns klar, daß die heutigen Karten ein falsches Bild von der wirklich alten Wegeführung der Kupferstraße vermitteln.

Es begann nun ein Suchen und Aufspüren nach alten Aufzeichnungen, alten Wege- und Katasterkarten, wobei auch den Hinweisen und Erzählungen älterer Bürger besondere Beachtung geschenkt wurde.

Lassen wir nun diese Belege sprechen, die zu dieser Korrektur führten.

In einer Katasterkarte aus dem Jahre 1863, die also aus der Nach-Separationszeit stammt und die uns bei unserer Forschungsarbeit zufällig in die Hände fiel, ist das Gasthaus "Wespe" und der heutige Straßenverlauf, was aber besonders interessant und von großer Wichtigkeit ist, daß der Verlauf der alten Kupferstraße in Richtung Bernsdorf sehr genau eingezeichnet ist. Auffällig ist, daß dieser alte Straßenzug auf der Karte durch kleine Kreuzchen ungünstig gemacht wurde.

Der damalige Landvermesser hat in dieser Katasterkarte 1863 die damalige Situation dokumentiert, hat aber zur Orientierung auch noch den alten Straßenzug eingezeichnet, gleichzeitig aber durch die Kreuzchen angedeutet, daß diese Wegeführung nicht mehr existent ist. Damit ist eindeutig belegt, daß im Jahre 1863 die ursprüngliche Kupferstraße nicht mehr bestand oder zu diesem Zeitpunkt beseitigt wurde.

Die Bestätigung dieses alten Straßenverlaufes fanden wir dann in einer "Karte des Deutschen Reiches" aufgenommen vom "Königl. Preussischen Generalstab" von 1852/1854 (413 Naumburg), in der der wirklich alte Verlauf der Kupferstraße genau eingezeichnet ist.

Beide Karten (Katasterkarte und Generalstabskarte) stimmen genau überein.

Einen exakten Beleg über die Richtigkeit des in den genannten Karten eingezeichneten Verlaufes der ursprünglichen Kupferstraße, brachte uns dann eine Luftbildaufnahme (Foto) der Gegend um das Gasthaus "Wespe" aus den 70er Jahren unseres Jahrhunderts.

Auf diesem Foto erkennt man deutlich den Verlauf der falsch bezeichneten Kupferstraße mit dem Gasthaus "Wespe".

Was aber an dieser Luftbildaufnahme besonders interessant und bemerkenswert ist, sind die deutlich erkennbaren Wegespuren der alten Kupferstraße, die quer über die verackerten Felder laufen und vom Gasthaus "Wespe" kommend sich in Richtung Bernsdorf hinziehen.

Vergleicht man die erkennbaren Wegespuren des Fotos mit der Einzeichnung auf der Katasterkarte von 1863, so stimmen beide Straßenverläufe genau überein. Man kann also auf Grund dieses Fotos den alten Straßenverlauf heute noch genau im Gelände festlegen.

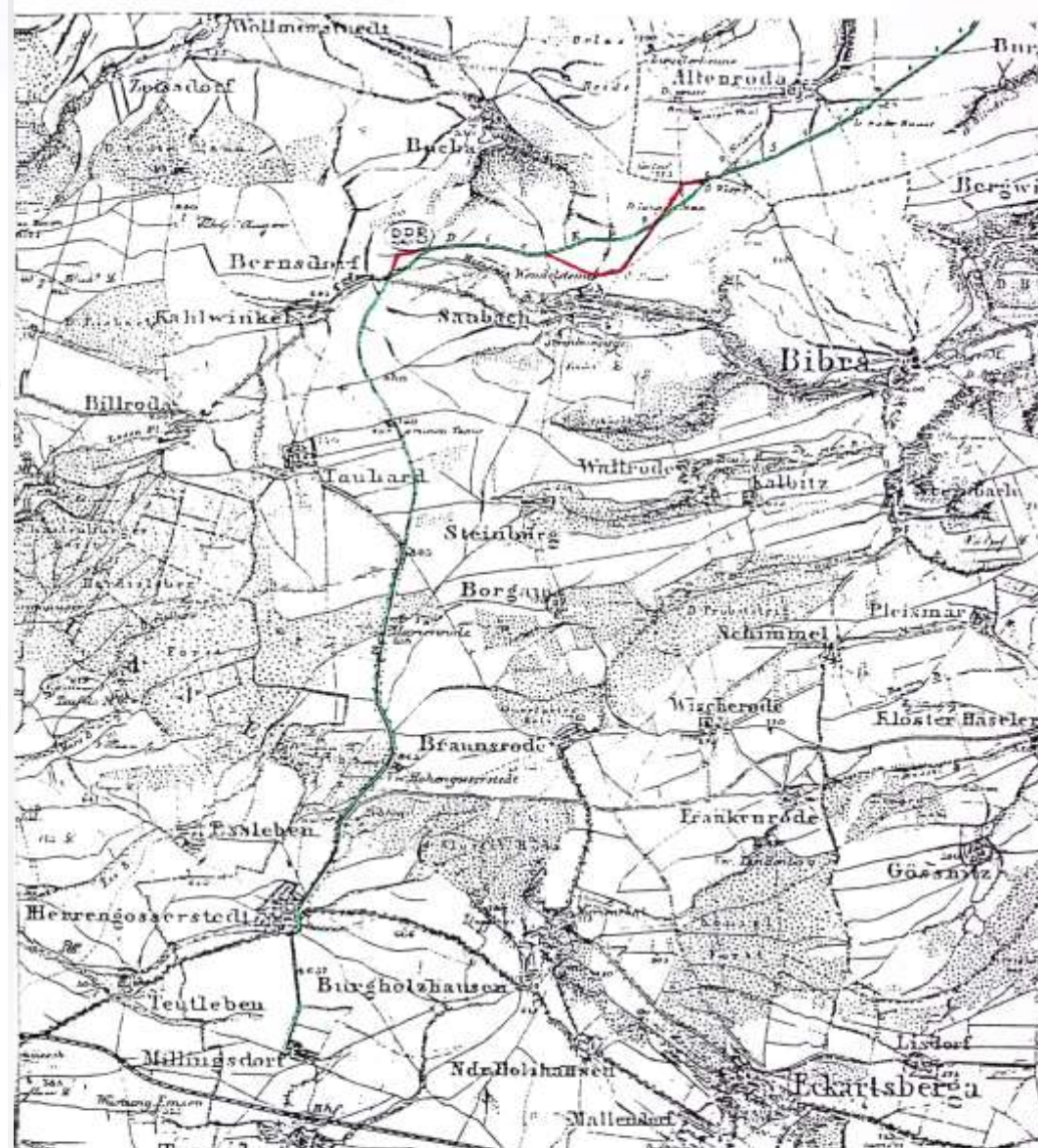
Somit wird auch verständlich, daß das Gasthaus "Wespe" an der alten Kupferstraße, vom Gasthaus "Kalter Hase" kommend, rechts der Straße lag, während die "Wespe" nach der veränderten Straßenführung heute links liegt.

Um diese Korrektur dem Leser verständlich zu machen, haben wir in eine Kopie der Generalstabskarte den ursprünglich alten Verlauf der Kupferstraße in grüner Farbe kenntlich gemacht, während wir die heutige, falsch bezeichnete Streckenführung in roter Farbe eingezeichnet haben.

Hier wird nun deutlich sichtbar, welchen Weg die alte Kupferstraße damals im Gelände nahm und von der heutigen Streckenführung ganz gewaltig abweicht.

Ehe wir nun dem Zug der alten Kupferstraße folgen, von der ein großes Stück heute im Gelände durch Verackerung nicht mehr erkennbar ist, sind wir bei der Darstellung des Straßenverlaufes auf das vorliegende Kartenmaterial und die Luftbildaufnahme angewiesen.

In dem nun folgenden Kartenausschnitt der alten preußischen Generalstabskarte haben wir die ursprüngliche, wie auch die falsch bezeichnete Kupferstraße farbig kenntlich gemacht.

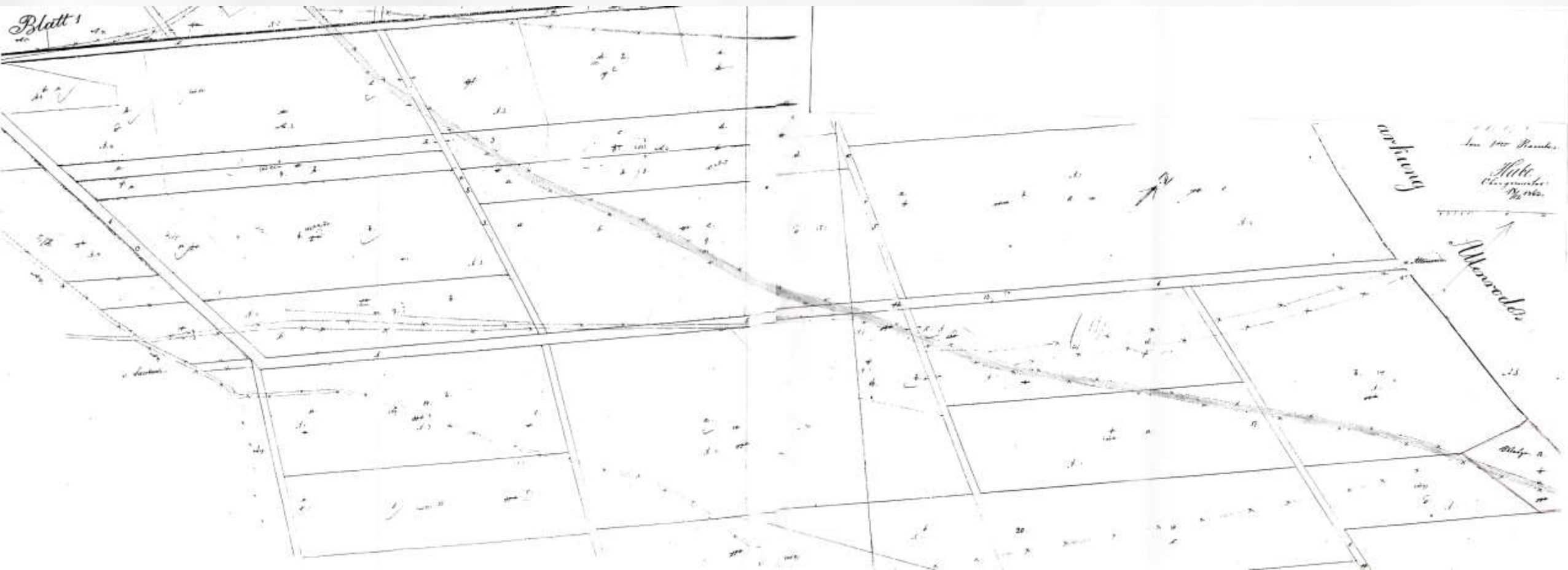


Ausschnitt aus der "Preußischen Generalstabskarte von 1852/1854

- grün = alte Kupferstraße
- rot = der durch die Separation veränderte Verlauf, der heute fälschlicherweise als "Kupferstraße" bezeichnet wird.



Kopie der Katasterkarte von 1863





Vom Gasthaus "Wespe" verlief die Kupferstraße in südwestlicher Richtung und schnitt nach einigen hundert Metern die heute falsch bezeichnete "Kupferstraße", um weiter in der eingeschlagenen Richtung, mit einem leichten Bogen, bis zu dem Höhepunkt 270 (380 Meter nordwestlich von Saubach), um in die nach Westen ziehende Straße in Richtung Bernsdorf einzumünden.

Dieses Straßenstück, vom Höhepunkt 270 bis kurz vor Bernsdorf, ist ein Stück der ursprünglichen alten Kupferstraße und wurde später zur befestigten Landstraße ausgebaut. (Der Höhepunkt 270 liegt auf der heutigen Straße von Saubach in nordwestlicher Richtung nach Bucha)

Weiter zieht sich die Kupferstraße bis kurz vor Bernsdorf hin, vorbei an der Wüstung Harrfurt, und eilt mit einer großen Kurve, östlich an Bernsdorf vorbei, in südlicher Richtung weiter.

Vom Anfang dieser Kurve der Kupferstraße, geht heute ein Feldweg (Separationsweg) -- etwa 350 Meter lang -- in westlicher Richtung aus der Kupferstraße ab, macht dann einen scharfen Knick nach Süden und mündet nach etwa 200 Metern, am Ende der Kurve wieder in die alte Kupferstraße ein, die nun in südlicher Richtung weiterläuft.

In diesem Knick (nordnordöstlich von Bernsdorf), der nicht zum Verlauf der alten Kupferstraße gehört, steht ein Wegestein aus der Separationszeit, der nach Osten auf Saubach, nach Westen auf Bucha und Wohlmirstedt hinweist.



Der Wegestein nördlich von Bernsdorf



Der aus der Kurve der Kupferstraße ankommende, mit Obstbäumen bestandene Feldweg, der hier den Knick nach Süden macht

Von diesem Wegestein läuft die Kupferstraße nach Süden mit einem leichten Bogen nach westlicher Richtung, zieht dann in südsüdöstlicher Richtung weiter und schneidet nach 1,4 Km die von Saubach nach Billroda laufende Landstraße.

An diesem Kreuzungspunkt steht rechts der Straße ein alter Wegestein, der folgende Richtungen anzeigt:

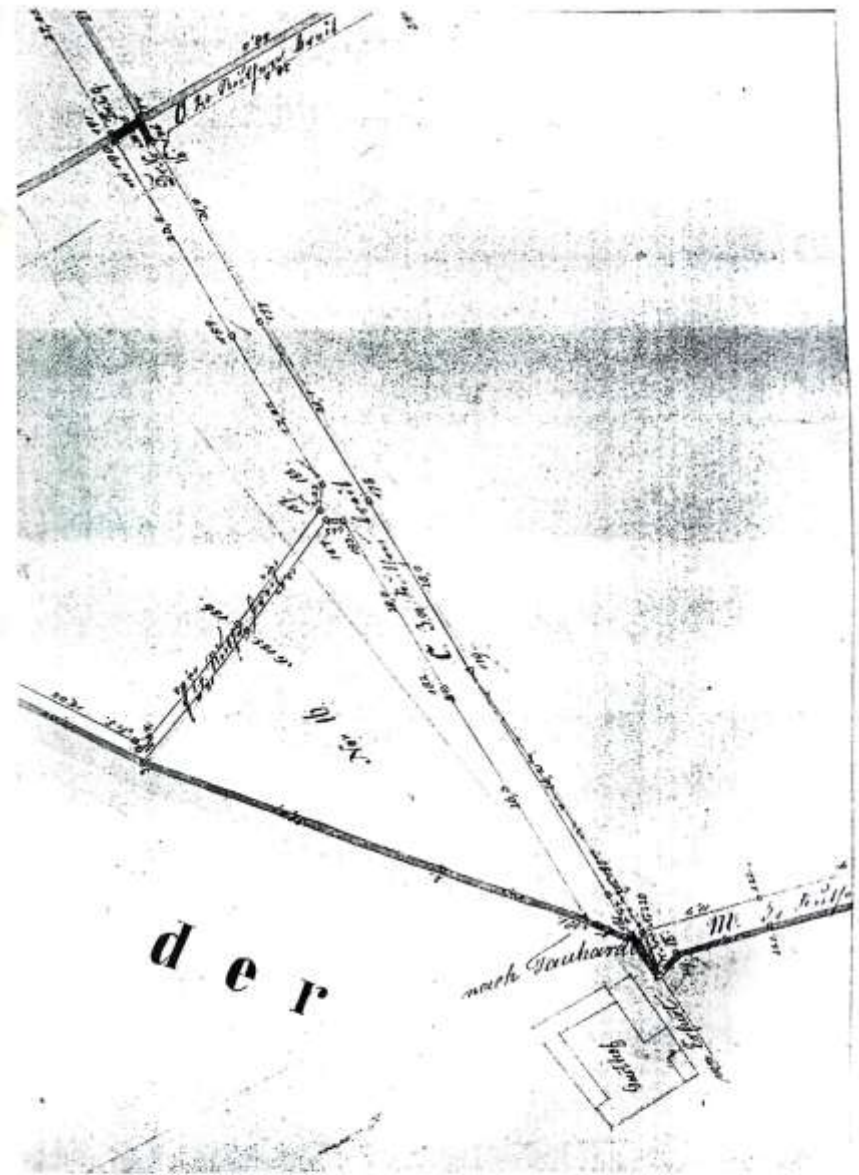
Nach Norden	-	Bernsdorf
nach Osten	-	Saubach 1/2 St.
nach Westen	-	Billroda 1/2 St.
nach Süden	-	Tauhardt 1/2 St.
		Marienroda 3/4 St.



Beachtenswert sind die zwei schräglaufenden, aus dem Stein herausgearbeiteten Streifen, die vermutlich früher farbig gekennzeichnet waren. Diese Schrägstreifen lassen an eine Grenzmarkierung denken.

Nach einer Strecke von 750 Metern schneidet die Kupferstraße die von Bad Bibra nach Tauhardt führende Fahrstraße.

An dieser Kteuzung liegt der alte Fuhrmannsgasthof "Kühler Brunnen", der auch als Tauhardter Gasthof bezeichnet wurde und der ein wichtiger Anlaufpunkt für die Fuhrleute der Kupfertransporte war.



Die Lage des Gasthauses "Zum kühlen Brunnen" in der Kopie einer Katasterkarte aus dem 19. Jahrhundert, wo die Kupferstraße als Straße "von Erfurt" bezeichnet ist.



Luftbildaufnahme
Gasthaus "Zum kühlen Brunnen"
bei Tauhardt

Die Lage des Gasthauses "Kühler Brunnen" macht heute noch einen recht romantischen Eindruck und läßt das Bild eines alten Fuhrmannsgasthofes, der von alten hohen Bäumen umstanden und von Scheune, Seitengebäude, Stall und kleinem Brunnenhaus umschlossen wird, recht lebendig werden.

Wie eine grüne Insel liegt dieser Gasthof in den Feldern, unbewohnt, einsam und verlassen.

Die hier sich kreuzenden Straßen haben keinen Baumbestand, und so ist der alte Fuhrmannsgasthof mit seinen hohen Kastanienbäumen schon von weitem im Gelände sichtbar.

Das Dach des an der nördlichen Seite des Wirtshauses liegenden größeren Gebäudes, in dem in späteren Zeiten im ersten Stockwerk ein Tanzsaal eingerichtet war, ist an der nördlichen Seite teilweise eingefallen und völlig desolat, wie überhaupt das ganze Umfeld um das Gasthaus einen verwilderten und ungepflegten Eindruck macht.

Bemerkenswert ist die sehr alte Steinbank neben der Eingangstür zum Wirtshaus an der östlichen Seite, die ein Stück Geschichte dieses Fuhrmannsgasthofes erzählen könnte.

Einige ältere Aufnahmen des Gasthofes aus der Jahrhundertwende lassen erkennen, daß einige kleinere Gebäude, die heute im Hof stehen, erst zu späteren Zeiten errichtet sein müssen, denn nach den alten Fotos war der innere Hofraum noch unbebaut.

Die Aufnahme 1. mit einem Blick von Süden über den Hofraum auf das Gasthaus und das im Vordergrund stehende Brunnenhaus, läßt den freien Platz des Hofraumes, in dem vermutlich ein kleiner Garten war, deutlich erkennen.

Aufnahme 2. zeigt das nördliche Seitengebäude von der Hofseite aus gesehen. Über einen, mit Bretter ver-
schlagenen Treppenaufgang, war der Tanzsaal zu erreichen. Unten waren Stallungen für Kleintiere.

Aufnahme 3. Das Gasthaus. An der nördlichen Hausseite erkennt man zugemauerte Fenster. Rechts das Einfahrtstor zum Hof, dahinter das nördliche Gebäude mit der abgeschrägten Hausecke. Darüber der ehemalige Tanzsaal.

Aufnahme 4. Die östliche Hausseite der Gastwirtschaft mit Firmenschild "Gasthaus Kühler Brunnen". Neben der Tür die alte Steinbank.

Diese alten Fotos zeigen sehr deutlich, daß schon zu Anfang unseres Jahrhunderts das gesamte Anwesen keinen sehr einladenden Eindruck machte.



Bild 1.



Bild 2.



Bild 3.



Bild 4.

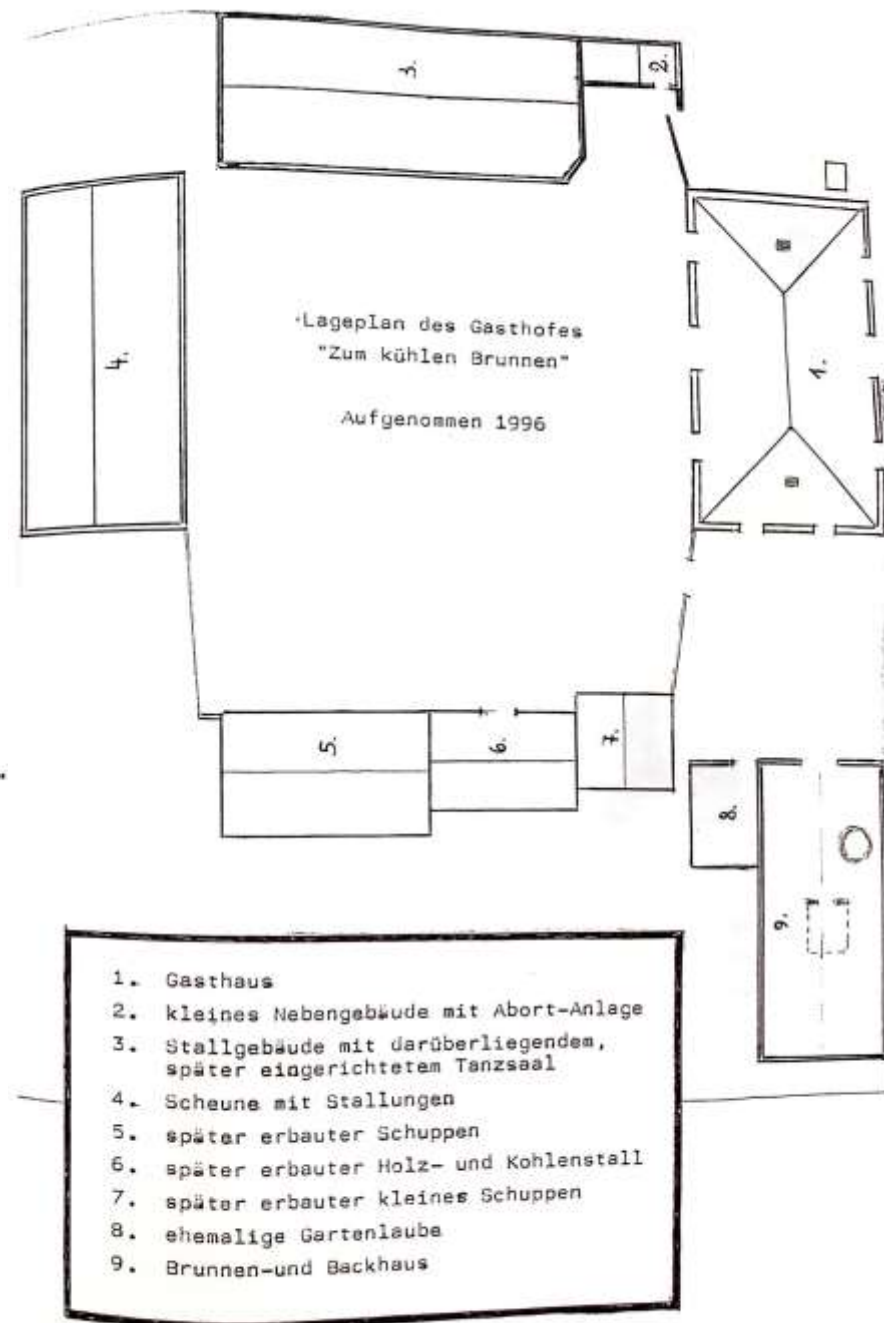
Über die Besitzer oder Pächter dieses Gasthofes können wir uns nur auf Katasterakten berufen, die leider erst in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts beginnen.

Erwähnt ist der Tauhardter Gashof (Kühler Brunnen) aber schon im Jahre 1631, wie uns Naumann in der "Heimatkunde des Kreises Eckartsberga" berichtet.

In den Katasterakten werden als Besitzer aufgeführt:

um 1860	Johann Friedrich Schmidt, Gastwirt
1877	Witwe Louise Schmidt geb. Längerich und deren vier Kinder
1885/86	Friedrich Wilhelm Schmidt, Gasthofbesitzer
1935	Franz Nürnberger, Zimmermeister und Ehefrau Lilly geb. Schmidt
später	Karl Möbius aus Kahlwinkel

Es schien uns wichtig, diesen alten Fuhrmannsgasthof so ausführlich zu dokumentieren, da der "Kühle Brunnen" das einzige Gasthaus an der Kupferstraße ist, das bis in unsere Zeit fast unverändert geblieben ist und trotz Baufälligkeit noch den Eindruck einer alten Fuhrmannskneipe damaliger Zeit vermittelt.



Nach einer gründlichen Besichtigung des heute leerstehenden Grundstückes des Gasthofes "Zum kühlen Brunnen" im Jahre 1996, konnten wir einen Lageplan erstellen und einige Aufnahmen des alten Gebäude von der Hofseite aus machen, die das alte Ansehen des ehemaligen Gasthofes noch deutlich erkennen lassen.

Die Rückseite des Gasthauses mit dem danebenliegenden hölzernen Eingangstor zum Hof zeigt un verändert die ursprüngliche Bauweise des Gebäudes. Es ist bis in die heutige Zeit äußerlich an diesem Haus baulich nichts verändert worden



Interessant ist der Blick auf das Nebengebäude mit dem darüber später eingerichteten Tanzsaal. Die ältere Aufnahme aus dem Anfang unseres Jahrhunderts läßt noch den mit Brettern verschlagenen Treppenaufgang auf der linken Seite erkennen, dagegen zeigt die jetzige Aufnahme eine Treppe an der rechten Seite. Der Balkonvorbau vor dem Tanzsaal war ehemals mit Brettern abgegrenzt und die am Tanzsaal eingebauten größeren Fenster sind später zugemauert worden. An der rechten Seite des Hauses hat man einen Taubenschlag angebaut. Ansonsten hat sich an der zur Hofseite zeigenden Wand in den letzten 70 Jahren baulich nichts verändert.



Nebengebäude mit Tanzsaal

Die kleineren Gebäude im Hof (Nr. 5, 6 und 7) die dann später als Schuppen oder Kohlenstall errichtet wurden, sind auf den älteren Fotos nicht ersichtlich, waren also zur Zeit der Aufnahmen am Anfang unseres Jahrhunderts noch nicht vorhanden.

Eine interessante und bemerkenswerte Entdeckung war der "kühle Brunnen".

In diesem, unter 9 bezeichnetem Brunnen- und Backhaus ist heute noch der alte Brunnen erhalten, nach dem der Fuhrmannsgasthof auch den Namen "Zum kühlen Brunnen" erhielt.

Dieser Brunnen, der sich noch in einem guten Zustand befindet, besteht aus behauenen Bruchsteinen und hat einen Durchmesser von 1,42 mtr. er ist 25 Meter tief. Es wurde uns von einem Verwandten des letzten Besitzers bestätigt, daß das Wasser klar, sauber und sehr kühl war. Die am oberen Rand aufgesetzte Einfassung aus starken Holzbohlen hatte eine Abdeckung, die aus Brettern bestand.



Der "Kühle Brunnen" im sogenannten Brunnenhaus

Oberer Brunnenrand und Blick in die Tiefe



Etwa 2 Meter hinter dem Brunnen steht in diesem Haus noch die Vorderseite des ehemaligen Backofens.



Daß hier neben der Gastwirtschaft auch noch Brot gebacken wurde, ist heute noch allgemein bekannt. Ob diese Backanlage schon zur Zeit des Fuhrmannsbetriebes bestand, ist nicht nachweisbar, aber annehmbar. Da aber nur noch die Vorderseite dieses Backofens steht, läßt sich über die Konstruktion der Backanlage nichts genaues sagen. Man darf aber mit aller Wahrscheinlichkeit sagen, daß neben dem eigenen Bedarf auch zur Beköstigung der durchreisenden Fuhrleute Brot gebacken wurde, denn der Betrieb an dieser Fuhrmannskneipe war sehr reger.

In einer heimatkundlichen Abhandlung aus den 30er Jahren unseres Jahrhunderts über die umliegenden Dörfer an der Finne findet sich ein kurzer Hinweis, daß in "älterer Zeit" in dem Gasthaus "Zum kühlen Brunnen" eine Geleitsstelle vorhanden war. Ein näherer Zeitpunkt wird dazu aber nicht erwähnt, so daß auch die Frage offen bleibt, zu welchem Geleitsamt diese Geleitsstelle gehörte. Nähere Hinweise dazu konnten wir nicht finden.

Es war nicht ungewöhnlich, daß man in Fuhrmannsgasthöfe auch Geleitsstellen legte, soweit solche notwendig waren und von der staatlichen Behörde gefordert wurde. Der Gasthausinhaber wurde dann in den meisten Fällen mit dem Amt des Geleitsgeldeinnehmers betraut.

Da die Abfertigung an der Geleitsstelle, wo die ankommenden Gespanne registriert und das entsprechende Geleitsgeld nach der Frachtladung entrichtet werden mußten, eine gewisse Zeit in Anspruch nahm, hatten die Fuhrleute Gelegenheit, eine Verpflegungs- und Ruhepause, auch für die Pferde, einzulegen. Das ist uns von einigen Gasthäusern an der Kupferstraße bekannt, z.B. in dem Dorf Rudersdorf und in dem Dorf Wiegendorf.

So waren in solchen Gasthäusern, die auf größeren Durchgangsverkehr eingestellt waren, auch immer ein gewisser Vorrat an Lebensmitteln vorhanden. Brot wurde zu jeder Mahlzeit gereicht und war zu damaliger Zeit ein billiges Nahrungsmittel. Fast jede Bauernwirtschaft hatte eine eigene Backvorrichtung, da es in den kleinen Dörfern Bäckereien im heutigen Sinne noch nicht gab. Zwangsmäßig mußte auch in jedem Fuhrmannsgasthof ein Backofen vorhanden sein, um die durchreisenden Gäste jederzeit ausreichend mit Brot versorgen zu können.

Die Kupferstraße läuft in südlicher Richtung am Gasthaus "Kühler Brunnen" vorbei. Nach etwa 100 Metern hinter dem Gasthaus endet die heute befestigte Straße und geht in derselben Richtung in einen total zerfahrenen Feldweg über, der nur ^{bei} trockenem Wetter benutzt werden kann.



Das Foto läßt ein Stück der links am Gasthaus vorbeiziehenden Kupferstraße erkennen.

Dieser Weg wird in der Katasterakte von 1860 als "Weg nach Erfurt" bezeichnet.

Nach etwa 1,5 Kilometern trifft die Kupferstraße auf die heute befestigte Landstraße (einst ein einfacher Feldweg) die aus nördlicher Richtung von Tauhardt kommt und nach Herrngosserstedt läuft.

Von diesem Berührungspunkt ab, an dem die Tauhardt- und die vom "Kühlen Brunnen" kommende Kupferstraße zusammentreffen befinden wir uns im weiteren Verlauf der Strecke auf der ursprünglichen Kupferstraße.

An diesem Berührungspunkt (der genau 1,4 Kilometer westlich des Dorfes Steinbach liegt) gabelt sich die Kupferstraße. Ein Zweig führt zum Gasthaus "Grüner Jäger" (Route B) der andere Zweig läuft in südöstlicher Richtung auf Braunsroda zu und weiter nach Thüsdorf (Route B1) auf die wir noch zu sprechen kommen.



Die vom Gasthaus "Kühler Brunnen" ankommende Kupferstraße, die hier mit der Straße von Tauhardt zusammentrifft.

Nach etwa einem Kilometer weiter in südlicher Richtung berührt die Kupferstraße das Vorwerk Marienroda mit dem alten Fuhrmannsgasthof "Grüner Jäger", der früher den Namen "Wilder Jäger" trug.



Luftbildaufnahme
Gasthaus "Grüner Jäger"
bei Marienroda

Über das Alter des Gasthofes, wie auch über die Besitzer und Pächter, haben wir leider nur ganz wenige Unterlagen.

Naumann erwähnt in seinem Bericht über die Durchzüge der schwedischen Truppen unter König Gustav Adolf in den Jahren 1631 / 1632, daß schon damals der Gasthof bestand.

Der Gasthof "Grüner Jäger" gehörte zu dem Vorwerk Marienroda und im Besitz der adligen Rittergutsbesitzer in Steinburg. Im 19. Jahrhundert sind als Besitzer die Freiherren von Münchhausen nachweisbar.

Aus den vorliegenden Katasterakten, die uns leider nur bis in die 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts Einblick gewähren, können wir nur die Besitzer seit 1865 benennen:

- | | |
|---------|--|
| 1865/67 | der königl. preußische Landrat
Otto von Münchhausen (1803 - 1869)
Rittergutsbesitzer auf Steinburg |
| 1880/81 | Hilmar von Münchhausen,
Rittergutsbesitzer auf Steinburg |
| um 1900 | Otto Karl Thankmar von Münchhausen
Rittergutsbesitzer auf Steinburg
(+ 27.7.1936 in Steinburg) |

Bei den späteren Katastereintragungen wurden die Namen der adligen Besitzer durch schwarze Farbe unleserlich gemacht

Zu dem Gasthaus gehörten damals:

- | | |
|------|--|
| 1865 | Wohnhaus mit Hof
Stallgebäude und Scheune
Pferdestall und Fröhnerhaus
Bienenhaus
Ziegen- und Holzstall |
| 1880 | Wohnhaus mit Hof
Scheune und Bienenhaus
Trockenscheune
Kohlenschuppen
Ziegelei und Brennofen |

Die Kupferstraße verläuft in südlicher Richtung an dem Gasthaus "Grüner Jäger" vorbei und erreicht auf leicht abfallendem Gelände nach 1,5 Kilometern das Vorwerk Hohengosserstedt, das zum Rittergut Herrngosserstedt gehörte.



Die Kupferstraße biegt von hier leicht in südwestliche Richtung und erreicht nach etwa 2 Kilometern den nördlichen Rand des Dorfes Herrngosserstedt.



Die vom Gasthaus "Grüner Jäger" bei dem Vorwerk Marienroda kommende Kupferstraße, verläuft in südlicher Richtung, leicht abfallend, an dem Vorwerk Hohengosserstedt vorbei und berührt im weiteren Verlauf das am Nordrand von Herrngosserstedt liegende alte Gasthaus, das heute den schlichten Namen "Landgaststätte" trägt. Dieses Gasthaus, das mit seiner heutigen Form auf das 19. Jahrhundert hinweist, hat durch spätere Um- und Anbauten das ursprüngliche Gesicht völlig verändert. Der heutige Gasthof steht an der Stelle des alten Gasthauses, das vor diesem Neubau abgetragen wurde.

Das ehemalige alte Gasthaus war aller Wahrscheinlichkeit nach eine alte Fuhrmannsgaststätte, obwohl das nie ausdrücklich erwähnt wurde. Auch der direkt an dem Gasthaus vorbeiziehenden alten Kupferstraße hat man den alten Namen genommen und in "Bergstraße" umbenannt. Es gibt in der Ortsgeschichte keine besonderen Hinweise auf eine Fuhrmannsschenke, genau wie die alte Kupferstraße keine Erwähnung findet.

Man könnte die Betrachtung über eine eventuelle Fuhrmannsgaststätte in Herrngosserstedt abschließen, wenn nicht doch einige markante Hinweise auf die Existenz einer alten Fuhrmannsschenke hindeuten würden.

Zuerst ist auffällig, daß dieses Gasthaus am nördlichen Dorfrand unmittelbar an der Kupferstraße lag und alle Fuhrleute, die aus nördlicher oder westlicher Richtung Herrngosserstedt berührten, an diesem Gasthaus vorbei mußten. Außerdem zweigte von hier aus eine andere Strecke der Kupferstraße (Route 9 2) ab, die von hier über Teutleben - Guttstädt nach Liebstedt führte.

Es ist bemerkenswert, daß uns durch die Kirchenbücher eine lange Reihe von Besitzern oder Pächtern des Gasthauses in Herrngosserstedt bekannt wurde, angefangen vom Jahr 1673 bis 1868, die, wie uns die Kirchenbücher berichten, neben anderen beruflichen Tätigkeiten auch die Bewirtschaftung des Gasthofes versahen.



Das Gasthaus in Herrngosserstedt

Als Betreiber dieses Gasthauses sind uns namentlich bekannt:

- 1673 Adam Christian Kroll, Tischlermeister und Gastwirt
- 1690 Christian Schöne, Gastwirt
 - oo I Catharina + 1690
 - oo II Anna Margaretha Müller aus Dorndorf
- 1704 Johann Lohfing, Reiter in der Kompanie des Herrn von Pluto
 - 1685 - 1689 Schenkwirt in Klosterheßler
 - 1690 - 1701 Schenkwirt in Bibra
 - 1704 - Schenkwirt in Herrngosserstedt
- 1711 Christoph Heerdegen
 - 1706 Gastwirt in Teutleben
 - 1711 Gastwirt in Herrngosserstedt
- 1712 Johann Michael Lotze, Gastwirt in Herrngosserstedt
- 1713 Bernhard Rudolf Schumann, Gastwirt in Herrngosserstedt
- 1715 Johann Heinrich Züllich, Gastwirt i. Herrngosserstedt "am äußeren Tor"
- 1717 Johannes Werner Otto, Gastwirt in Herrngosserstedt
- 1720 Johann Lohfing,
 - 1694 Ratskellerwirt in Eckartsberga
 - 1720 Gastwirt in Herrngosserstedt

- 1721 Johann Markus Farber, Gastwirt in Herrngosserstedt bis 1724
 - geb. 1684 + 1739
- 1725 Georg Hartung, Gastwirt in Herrngosserstedt
- 1731 Friedrich Wilhelm Tänzler, Gastwirt in Herrngosserstedt bis 1742
 - 1744 Koch und Hofgärtner
- 1738 Johann Hartung, Gastwirt in Herrngosserstedt
 - geb. 1676 + 1766
 - oo I Anna Margaretha + 1742
 - oo II 1745 Dorothea Maria
- 1745 Johann Caspar Müller
- 1766 Johann Christoph Hornbaum, Fleischhauer und Gastwirt in Herrngosserstedt
- 1773 Immanuel Schaar, Fleischhauer und Gastwirt in Herrngosserstedt
- 1776 Johann Wilhelm Pabst, Schneidermeister und Gastwirt in Herrngosserstedt
 - geb. 1730 + 1778
- 1779 Johann Wilhelm Sorgler, Fleischhauer und Gastwirt in Herrngosserstedt
 - 1785 Gastwirt in Rudersdorf
- 1785 Johann August Rauchfuß, Gastwirt in Herrngosserstedt
 - geb. 1750 + 1785
- 1787 Johann Gottfried Steiniger, Müller und Gastwirt in Herrngosserstedt
- 1790 Johann Jakob Schröter, Gasthofbesitzer und Wirt in Herrngosserstedt
 - geb. 1753 + 1801
 - oo I Johanna Rosina + mit 33 Jahren
 - oo II 1793 Rosina Sophia Krug + 1802
- 1802 Christian Gottlieb Seyring, Gastgeber in Herrngosserstedt
 - Besitzer der Schäferei Gernstedt
- 1812 Karl Friedrich Gottlieb Rohkrämer, Gastwirt in Herrngosserstedt
 - geb. 1787 + 1839
 - oo 1812 Christiane Friederike Schröter
- 1844 Gustav Eduard Rohkrämer, Gastwirt in Herrngosserstedt
 - oo 1844 Wilhelmine Alwine Ida Siegel
- 1868 Eduard Richard Robert Rohkrämer, Gastwirt in Herrngosserstedt
 - oo 1868 Ilse Adele Rohkrämer, Tochter des Gastwirtes Gustav Eduard Rohkrämer

Die lange Reihe der Gasthausbesitzer oder auch Pächter, -- was aus den Eintragungen in den Kirchenbüchern nicht ersichtlich ist -- zeigt doch, daß das Gasthaus über 300 Jahre ohne Unterbrechung, bis in die heutige Zeit, bewirtschaftet wurde. Hier war der Treff- und Sammelpunkt der Fuhrleute, die aus verschiedenen Richtungen kamen und in verschiedene Richtungen weiterfuhren. Ohne diesen Knotenpunkt der Straßen, wäre für das damals kleine Dorf "Gosserstedt" ein so großes Gasthaus überhaupt nicht nötig, vor allen Dingen aber auch nicht rentabel gewesen. Besonders waren die Fuhrleute, die sich mit ihren Gespannen auf der Rückreise von Rudersdorf bis zum Gasthof "Kühler Brunnen" befanden und eine beachtliche Steigung des Geländes überwinden mußten, auf eine Raststätte in diesem langen Anstieg angewiesen. Vermutlich standen auch hier Wechselpferde zur Verfügung, jedoch nachweisbar ist das nicht.



Die aus nördlicher Richtung ankommende Kupferstraße.

Die im Bild nach rechts laufende Straße ist die befestigte Straße nach Eckartsberga

Von diesem Gasthaus zieht sich die Kupferstraße am östlichen Ortsrand von Herrngosserstedt vorbei in südliche Richtung und erreicht nach etwa 1,6 km den Westrand des Dorfes Millingsdorf.

Dieses Stück Kupferstraße, das heute noch genau verfolgbar ist, ist heute ein völlig zerfahrener Feldweg, der für Fuhrwerke nur noch bei trockenem Wetter benutzt werden kann.

Mit einer leichten Neigung erreicht die Kupferstraße die Westseite des Dorfes Millingsdorf.



Ankunft der Kupferstraße bei Millingsdorf

Unmittelbar oberhalb der kleinen alten Kirche am Westrand von Millingsdorf steht ein alter Wegestein, auf dem ausgehöhlte Hände nach verschiedenen Fahrtrichtungen weisen: nach Norden auf das Dorf "Gosserstedt" und nach Süden auf "Rudersdorf". Auf der südlichen Seite des Steines weist eine Hand auf "Buttstädt", eine andere Hand zeigt in östlicher Richtung nach "Eckartsberga". Der Stein steht an einer Straßenkreuzung und hat eine Höhe von etwa 1,5 Metern.



Die Kreuzung der Straße Eckartsberga-Buttstädt mit der von Herrngosserstedt kommenden Kupferstraße, direkt an dem alten Wegestein

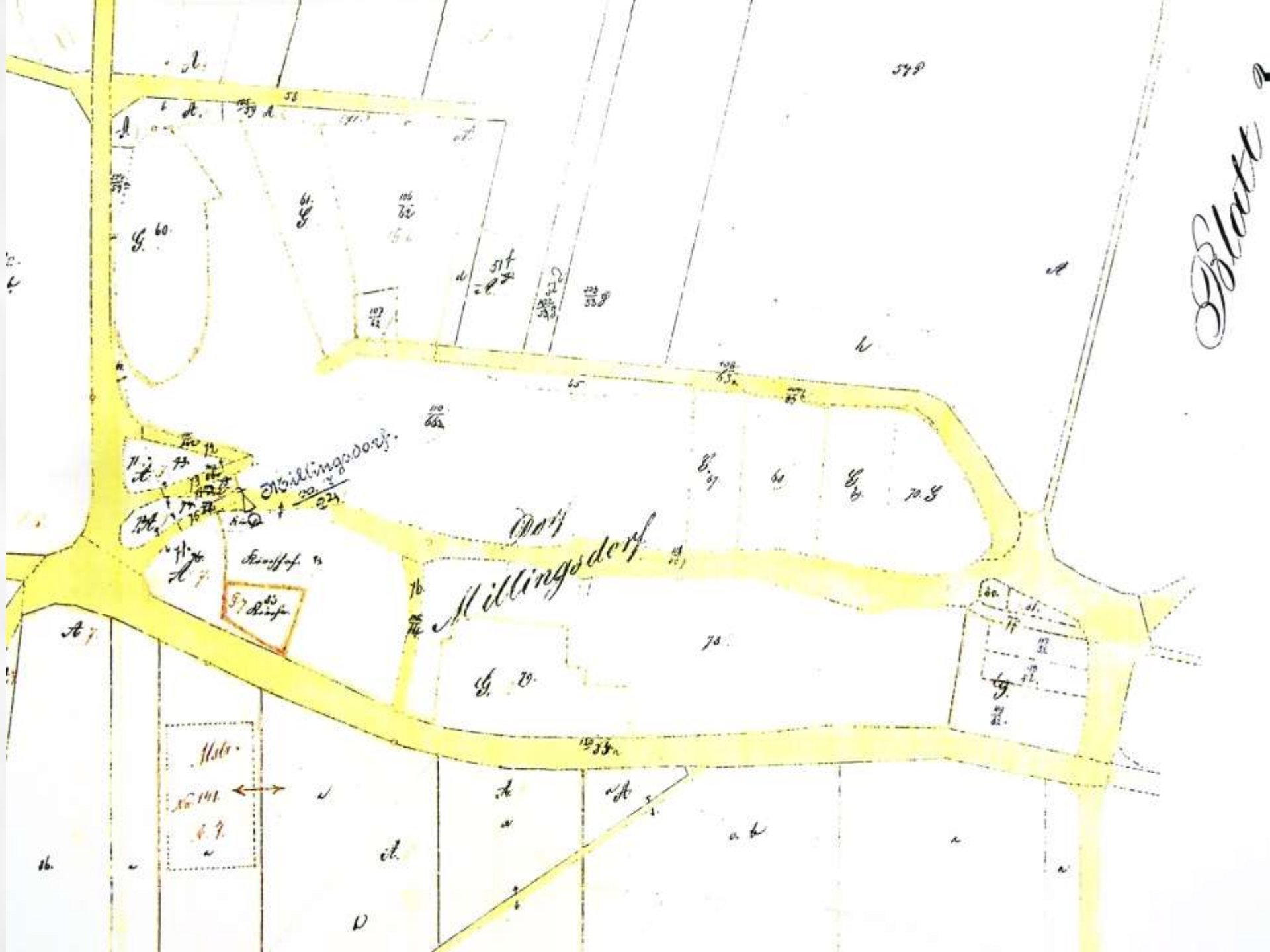
Mit seiner Form und der Beschriftung weicht dieser Stein von all den anderen Wegesteinen an der Kupferstraße völlig ab und ist der älteste Stein den wir an dieser Straße fanden. Vermutlich stammt es aus der Zeit, in der noch diese Straße den Kupfertransporten diente.

Die auf dem Stein vermerkten Fahrtrichtungen sind auf älteren Wegekarten noch nachweisbar.





Die Westseite des Wegesteines mit der verwitterten Ortsbezeichnung Rudersdorf



Blatt

Etwa 50 mtr. überhalb (nördlich) dieses Steines, direkt an der Kupferstraße, ist heute noch deutlich ein Plateau erkennbar, auf dem einst ein kleines Wirtshaus stand, umgeben von einer Ausspanne. Das berichtet der Heimathistoriker Hans Appel in seiner ausführlichen Geschichte des Dorfes Millingsdorf.



Nach diesem Bericht wurde das kleine Wirtshaus etwa im Jahre 1575 abgerissen und mit dem noch brauchbaren Baumaterial in unmittelbarer Nähe ein neues Haus errichtet, das heute im Besitz der Familie Haake ist.

Dieses kleine Gasthaus, gelegen an der Straßenkreuzung von zwei Handelsstraßen -- in ost-westlicher Richtung von Eckartsberga nach Buttstädt und in nord-südlicher Richtung von Herrngosserstedt nach Rudersdorf (Kupferstraße) -- wurde gerne von Fuhrleuten besucht, denn hier bereitete man verschiedene Arten Eierspeisen, die in damaliger Zeit sehr billig und gleichzeitig sehr schmackhaft waren.

Nach dieser Gaststätte, die in dieser Gegend weit und breit bekannt war, erhielt der kleine Ort Millingsdorf seinen Spitznamen und wird heute noch das "Eierdörfchen" genannt.

Von hier aus zieht sich die Kupferstraße, westlich an der kleinen Kirche vorbei, einen kleinen Hang hinunter und durchläuft einen heute noch im Gelände gut erkennbaren Hohlweg, der mit seinem beiderseits bewachsenem Baum- und Buschbestand den Verlauf der alten Straßenführung umrikt.



Nach etwa 500 Metern wurde die Kupferstraße durch den Bau der Eisenbahnstrecke im Jahre 1873, die von Großheringen - Bad Sulza - Auerstedt - Eckartsberga - Seena - Tromsdorf - Buttstädt verläuft, unterbrochen.

Bis zu diesem Bahnkörper ist der Verlauf der Kupferstraße heute noch verfolgbar, während das weitere Stück Straße bis zum Nordrand des Dorfes Rudersdorf heute im Gelände nicht mehr auffindbar ist. Nur auf älteren Karten ist der Straßenverlauf bis Rudersdorf noch genau verzeichnet.

Nach 1,8 Kilometern in südlicher Richtung verläßt die Kupferstraße, die die alte Wüstung Emsen rechts liegen läßt, das Hoheitsgebiet von Kursachsen und tritt hier in das Gebiet des Herzogtums Sachsen-Weimar ein. Der Grenzpunkt zwischen Kursachsen und Sachsen-Weimar liegt 600mtr. nördlich von Rudersdorf im freien Feld. Einen Grenzstein, der zu dieser Grenzmarkierungslinie gehörte, finden wir etwa 2 Kilometer westlich des Dorfes Thüsdorf.



Die Kupferstraße stößt im weiteren Verlauf genau auf die Nordseite des Dorfes Rudersdorf. Die alte preußische Generalstabskarte läßt das genau erkennen.

Hier am Nordrand von Rudersdorf liegt das alte Gasthaus "Zum Löwen", das einst einen größeren Hof hatte und als Ausspanne für Fuhrwerke bekannt war.

Von älteren Bewohnern des Dorfes wird dieses Gasthaus auch als "Herberge" bezeichnet. Das läßt vermuten, daß den Fuhrleuten neben Beköstigung und Unterbringung der Fuhrwerke auch Übernachtungsmöglichkeiten geboten wurden.



Das Gasthaus "Zum Löwen" in Rudersdorf.

Daß Rudersdorf für die Kupfertransporte ein wichtiger Knotenpunkt war, bestätigt die Tatsache, daß sich die Kupferstraße hier gabelte und von hier aus nun zwei wichtige Transportrouten abgingen. (Route B3 und B4)

Man darf aber mit aller Wahrscheinlichkeit sagen, daß diese, von hier abgehenden Kupfertransportwege, die beide zu dem wichtigen Anlaufpunkt Liebstedt führten, zu verschiedenen Zeiten benutzt wurden.

Bemerkenswert ist, daß in diesem Gasthaus auch eine Geleitsstelle untergebracht war, die die Wagenfahren, die nun durch das Gebiet des Herzogtums Sachsen-Weimar zogen, unter Kontrolle halten konnte. Das betraf aber nicht nur Kupferfahren, sondern auch Transporte mit Warengütern verschiedener Art. Auch hier wird vermutlich der Gasthauswirt die Geleitsstelle verwaltet haben.

In unmittelbarer Nähe dieses Gasthauses, direkt an der Kupferstraße gelegen, befand sich eine Schmiede, in der die Fuhrleute anfallende Reparaturen an ihren Fahrzeugen und Beschlag der Pferde durchführen lassen konnten.

Route B 1

Gasthaus "Zum kühlen Brunnen" -- Braunsroda --
 Gottfriedsroda -- Eisernes Tor -- Wüstung Altpfeil --
 Thüsdorf -- Rudersdorf



Route B 1
Streckenverlauf

Route

Ein anderer Verlauf der Kupferstraße, der in südlicher Richtung nach Roderdorf führt, soll unter der Streckenbezeichnung B 1 in Betracht gezogen werden.

Dazu müssen wir noch einmal zu der Stelle zurückkehren, wo die Kupferstraße vom Gasthaus "Zum kühlen Brunnen", in südlicher Richtung laufend "Route B", den Punkte erreicht, an dem sie in die heutige befestigte Straße von Tauhardt nach Herrngosserstedt einmündet. (etwa 1,4 km westlich vom Dorf Steinburg)

Ohne jetzt in der Route B weiterzulaufen, gabelt sich hier die Kupferstraße. Dieser Abzweiger verläuft in südwestlicher Richtung, um das Dorf Braunsroda zu erreichen.

Die alte Streckenführung, die heute im Gelände verschwunden ist, ist kurz nach der Gabelung durch eine Gebüschrreihe, die die Straße begrenzte, noch gut erkennbar und führt auf die Nordseite des Dorfes Braunsroda zu.

Das folgende Foto läßt erkennen, daß zwischen diesen Büschen und kleinen Bäumen ehemals die Kupferstraße verlief.



Am südlichen Ortsrand von Brauneroda ist der Ansatz der Fortsetzung der Kupferstraße in süd-östlicher Richtung noch gut erkennbar und wird durch eine etwa 40 Meter lange Obstbaumreihe markiert. Dann verliert sich die Straße im Gelände und ist nur noch in einer älteren Geländekarte verzeichnet und verfolgbar.



Der Abgang der Kupferstraße am südlichen Ortsrand von Brauneroda

Nach etwa 700 Metern schneidet die Kupferstraße die von Klosterheeseler nach Eßleben führende "alte Poststraße" und stößt nach weiteren 600 Metern auf die von Wischroda kommende Landstraße.

An diesem Berührungspunkt macht die Kupferstraße einen scharfen Knick nach Südwesten und erreicht nach etwa einem Kilometer die Wüstung Gottfriedsroda mit dem etwas südlich gelegenen ehemaligen Gasthaus "Gottfriedsroda", etwa 300 Meter südlich des Gutes Marienthal.

Der ehemalige Fuhrmannsgasthof "Gottfriedsroda" ist nach der danebenliegenden ehemaligen Siedlung Gottfriedsroda -- heute Wüstung -- benannt.

Soweit uns die wenigen Katasterauszüge in die Besitzverhältnisse dieses Gasthauses Einblick geben, sind folgende Besitzer feststellbar:

- | | |
|---------|--|
| 1865 | Carl Friedrich Eduard Peter, Ökonom zu Gottfriedsroda |
| 1875 | Adam Tieler, Schenkwirt und Ehefrau geb. Keper |
| 1877 | Carl Friedrich Eduard Peter, Gastwirt |
| 1882/83 | Albert Zeumer, Ökonom und dessen Verlobte Alma Peter |
| 1900 | Freiherr Kurt von Wilmowsky, Wirkl. Geheimer Oberregierungsrat zu Berlin |
| 1924 | Freiherr Tilo von Wilmowsky, Landrat a.D. in Marienthal |

Der Gasthof wurde um 1900 von der Familie von Wilmowsky, die Besitzer des Gutes Marienthal waren, gekauft und um 1900 geschlossen. Das Gasthaus wurde zu einer Försterei umgebaut.



Gottfriedsroda, Eingang des Forsthauses.

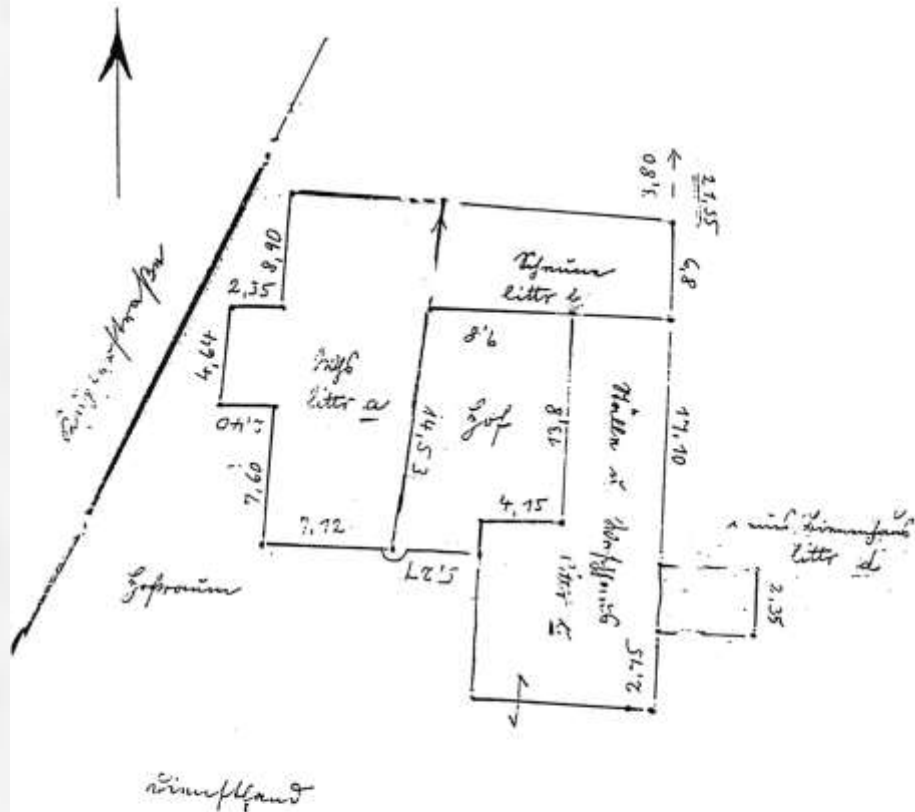
Dieser ehemalige Gasthof hat, wie viele alte Gasthäuser an der Kupferstraße, durch den Umbau das ursprüngliche Aussehen völlig verändert und von den alten Bauelementen ist heute nur noch wenig erkennbar.



E. Kartenberg
 ung E. Kartenberg
 1 (Flur) 1
9
 bef. sich Blatt. der Samml.
 1:er Maßstab 1: 300

Katasterverwaltung
 Nachstehendes **Feldbuch** ist die von
 mir am 18. April mit
23. April 1941 im Felde ge-
 führte Urschrift u. enthält keine Abschriften.
Michael
 Vornamengehörigkeitsamt

Blatt Nr. 67
 Katasteramt Kollida
 Rechnungsjahr 1941
 G.-B. G. Nr. 10/42

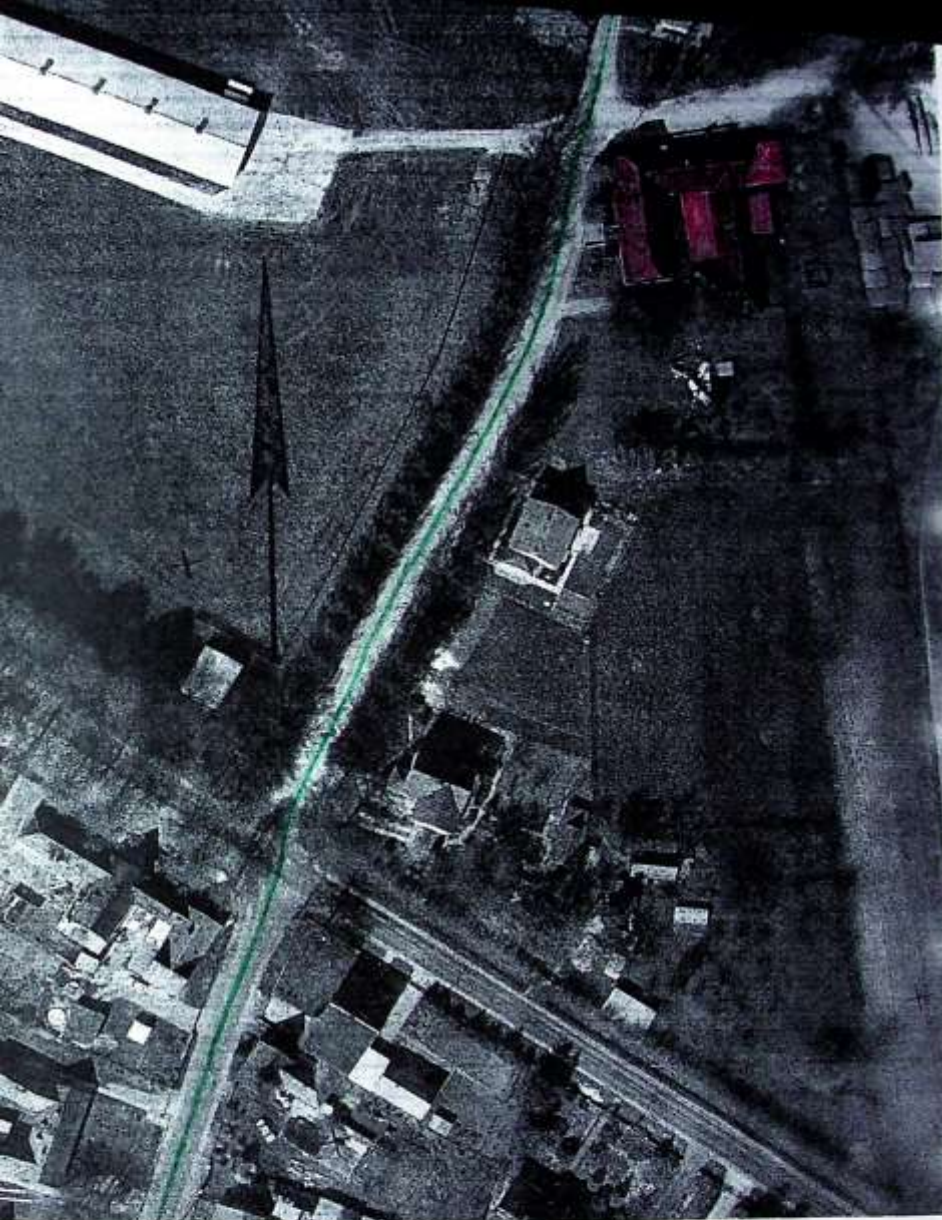


Bellm. Nr. 278
 Vornamengehörigkeitsamt
 u. vom 1909. Vornamengehörigkeitsamt
 Kollida u. d. Kupferstraße mit Littergen

Dieser Straßenzug von Braunsroda bis zum
 Gasthaus Gottfriedersroda, der nur noch in einigen
 Feldwegen erkennbar ist, ist heute als Kupferstraße
 nicht mehr bekannt. Nach unseren Forschungen und
 nach gründlicher Durcharbeit der Aufzeichnungen
 verschiedener Heimatschriftsteller, fand sich kein
 Hinweis auf den Verlauf einer Kupferstraße in dieser
 Gegend. Wenn es dennoch gelang diese Wegestrecke als
 Kupferstraße auszuweisen, so ist das der emsigen
 Sucharbeit meines Mitarbeiters zu danken, der aus
 alten, heute kaum noch zugänglichen Katasterakten,
 die Bezeichnung "Kupferstraße" an einigen Wege-
 strecken in diesem Gebiet ausfindig machen konnte.



Vom ehemaligen Gasthaus "Gottfriedersroda" (im
 Hintergrund) läuft die Kupferstraße weiter
 in südwestlicher Richtung



Luftbildaufnahme
Ehemaliges Gasthaus "Gottfriedsroda"
bei Marienthal

Beim ehemaligen Gasthaus Gottfriedsroda, etwa 150 Meter südwestlich entfernt, überquert die Kupferstraße die später angelegte Landstraße, die von Eckartsberga nach Marienthal zieht.

Die Kupferstraße läuft dann insüdwestlicher Richtung weiter, auf steil abfallendem Gelände, und berührt die auf einem bewaldeten Plateau liegende "Lichtenburg". Es war eine alte historische Wallanlage, die nördlich über dem Dorf Burgholzhausen lag. Das Stück der südöstlich vorbeiziehenden Kupferstraße unterhalb der Wallburganlage, trägt hier den Namen "Eisernes Tor", für das es aber keine exakte Erklärung gibt. Nach überlieferten Erzählungen soll hier einstmal ein Tor gestanden haben, das das ehemalige, 1292 gegründete Zisterzienser - Nonnenkloster, Marienthal absicherte. Historisch belegbar ist diese Aussage aber nicht.



Dieser Lageplan der Lichtenburg mit der genauen Beschreibung der um 1899 noch erkennbaren Wehranlagen wurde von Pfarrer Voigt und Diakon Reinhardt aus Eckartsberga aufgemessen und gezeichnet. Heute, nach 100 Jahren, ist diese Wehranlage auf dem völlig bewachsenen Hochplateau nicht mehr erkennbar.

Diese Zeichnung ist 1899 von Superintendent L. Naumann in seiner Heimatkunde des Kreises Eckartsberga veröffentlicht worden.

Im weiteren Verlauf kreuzt die Kupferstraße nach etwa einem Kilometer, zwischen den Dörfern Burgholzhausen und Niederholzhausen, die heutige befestigte Landstraße von Herrngosserstedt nach Eckartsberga.

An dieser Kreuzung liegt eine alte Dorfschmiede, die durch Umbau und Modernisierung in den letzten Jahrzehnten, das alte äußere Ansehen völlig verändert hat. Der danebenliegende alte Brunnen mit einer neueren Handpumpe stammt noch aus der Zeit des alten Schmiedebetriebs. Man darf mit aller Wahrscheinlichkeit sagen, daß der Ursprung dieser Schmiede in die Zeit der Kupfertransporte zurückreicht.

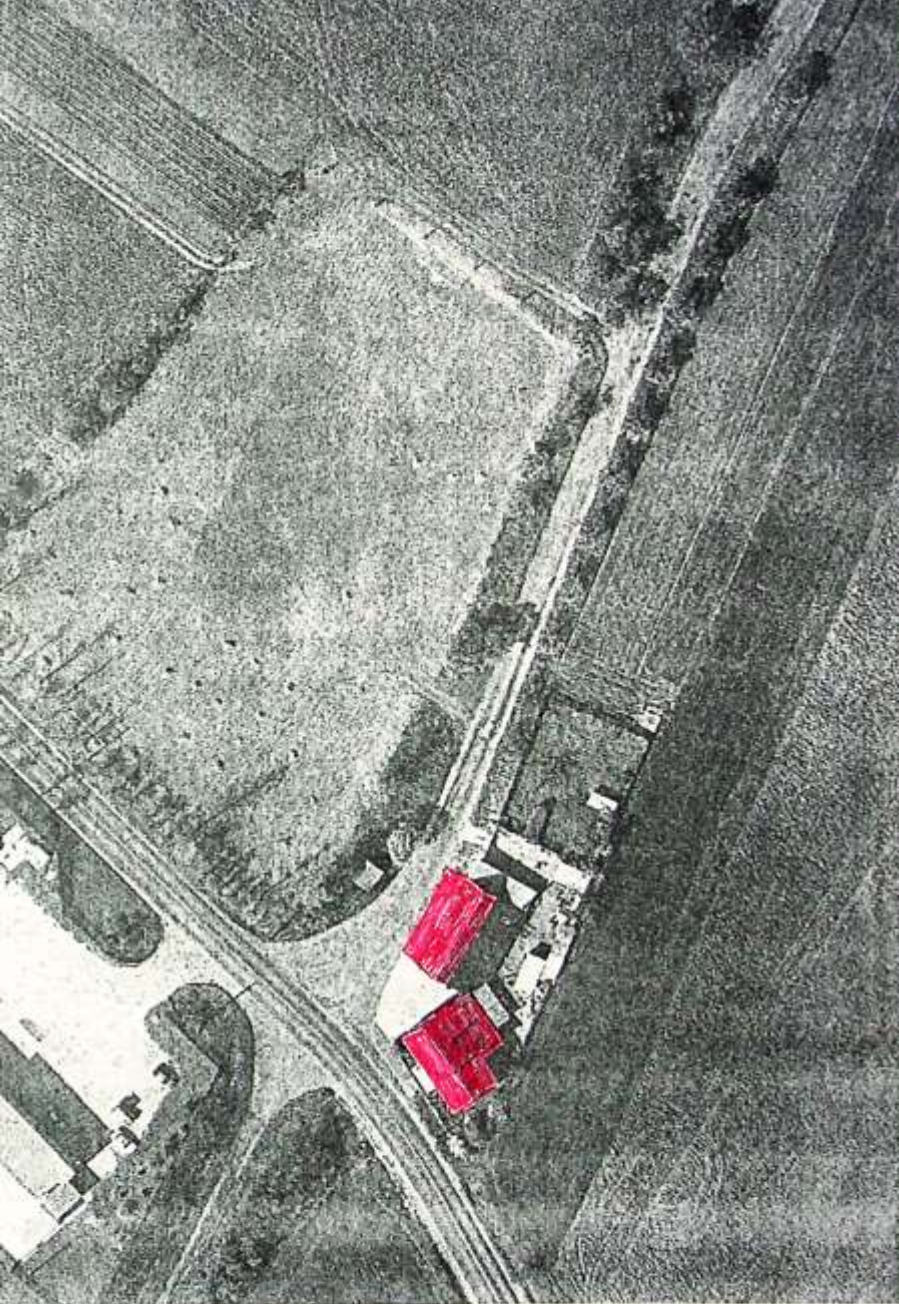
Nach den Auszügen aus den Katasterakten von Niederholzhausen, die uns leider nur aus dem Ende des 19. Jahrhunderts zugänglich waren, gehörte diese Dorfschmiede:

1880/1882 Schmiedemeister Friedrich Herrmann

1921 Schmied Karl Herrmann

weitere Besitzer sind uns nicht bekannt.





Luftbildaufnahme
Schmiede in Niederholzhausen
an der Kupferstraße

Im weiteren südwestlichen Verlauf durchläuft die Kupferstraße nach etwa 1,3 Kilometern die alte Wüstung "Altpfeil", von der man heute im Gelände nichts mehr erkennen kann.

Nach den Aufzeichnungen von L. Naumann, der die Wüstungen des ehemaligen Amtsbezirkes Herrngosserstedt mit sehr großer Genauigkeit beschrieben hat, war "Altpfeil" ein Vorwerk, das den Marschallen gehörte und um 1476 und 1483 "Altfilde" genannt wurde. Wann dieses Vorwerk "Altfilde" oder "Altfelde" eingegangen ist, ist nicht überliefert.

Nur der Name "Altpfeil" hat sich bis heute als Flurbezeichnung erhalten.

Nach etwa 300 Metern überschreitet die Kupferstraße die Bahnlinie Buttstädt - Eckartsberga.

Von hier einen Blick zurückwerfend, erkennt man im Hintergrund die Felder der Wüstung "Altpfeil".



Etwa 100 Meter weiter trifft die Kupferstraße auf die zur Bahnstrecke fast parallel laufende Landstraße von Tromsdorf nach Eckartsberga.

Hier steht ein alter Wegestein aus dem 19. Jahrhundert, der diese Richtung anzeigt.

Bemerkenswert ist, daß man damals Tromsdorf in der alten Schreibweise noch "Trommesdorf" schrieb.

Die Richtung nach Holzhausen (gemeint ist hier das Dorf Burgholzhausen) und Marienthal weist auf den Verlauf der Kupferstraße hin.



Die vom Bahnkörper ankommende Kupferstraße
in Richtung Thüsdorf



Die Richtung nach Holzhausen (gemeint ist hier das Dorf Burgholzhausen) und Marienthal weist auf den Verlauf der Kupferstraße hin.



Die vom Bahnkörper ankommende Kupferstraße in Richtung Thüsdorf



Nach weiteren 800 Metern stößt die Kupferstraße auf den Nordrand des Dorfes Thüsdorf.

Die Wegestrecke von dem Gasthof Gottfriedsroda bis Thüsdorf beträgt 4 Kilometer.

Hier am Ortsrand von Thüsdorf berührt die Kupferstraße das alte historische Gasthaus "Zu den drei Glocken" das in der Geschichte des Fuhrwesens in dieser Gegend in damaliger Zeit eine beachtliche Rolle spielte.



Die heutige Nordseite des Gasthauses mit dem alten Eingangstor zum Hof der Gaststätte

An diesem Gasthaus treffen zwei Straßen zusammen, die für diese Gegend geschichtlich sehr interessant sind und im späten Mittelalter bedeutende Handelsstraßen waren.

Da kommt zuerst unsere Kupferstraße aus nördlicher Richtung vom ehemaligen Gasthaus Gottfriedsroda an, die hier mit der alten Königs- oder Hohe Straße zusammentrifft, die von Buttelsstedt über Nermsdorf, Niederreißen- Rudersdorf- Thüsdorf- Seena- Mallendorf und weiter in Richtung Auerstedt läuft und dann auf der späteren Poststraße nach Rehehausen- Fränkenu- Groß- Wilsdorf nach Nißnitz zum Unstrutübergang sich hinzieht.

Es ist ein alter Straßenzug, der schon im 14. Jahrhundert in Urkunden Erwähnung fand.

Da der Berührungspunkt dieser beiden Straßenzüge bei dem Gasthaus "Zu den drei Glocken", nur wenige hundert Meter von der Grenze zwischen dem damaligen Kur-sachsen und dem Herzogtum Sachsen-Weimar entfernt lag, ergab sich die Notwendigkeit zur Errichtung einer Geleits- und Zollstelle in Thüsdorf.

Diese Geleitsstelle war ein Beigeleit des Haupt-Geleitsamtes in Eckartsberga.

Weitere Beigeleite von Eckartsberga befanden sich in Auerstedt, in Bernsdorf, in Oberreißen, in Rudersdorf und in Saubach. Geleitsstellen die nicht zu Eckartsberga gehörten, waren in Nebra, in Tauhardt (Gasthof zum Kühlen Brunnen), in Guthmannshausen, in Rothenberga, in Hardisleben und in Memleben vorhanden.

Wie uns das von vielen Geleitsstellen bekannt ist, wurden diese Amtsstellen in den meisten Fällen in den an der Straße liegenden Gasthäusern untergebracht, wobei die Gastwirte gleichzeitig mit der Stelle des Geleits-einnehmers betraut wurden.

So lassen sich hier in Thüsdorf vier Gastwirte als Geleitseinnehmer nachweisen, wobei aber auch andere angesehenen Bürger des Ortes in dieser Stellung bekannt sind.

Der sehr fleißige Heimatforscher, Hans Appel, aus Tromsdorf, berichtet in seiner Chronik über das "Amtsdorf Thüsdorf", daß neben diesem Beigeleit auch eine kleine Zollstation bestand, die auch dann ihre Bedeutung erhielt, als in der Zeit von 1656 bis 1746 Thüsdorf (auch Eckartsberga) zum Herzogtum Sachsen-Weißenfels gehörte.

Von den Geleitseinnehmern -- in der Appel'schen Chronik meist als "Geleitsmänner" bezeichnet -- sind folgende Namen bekannt:

1600/ 1627	Andreas Töpel, der "alte Geleitsmann", Gerichtsschöppe
1628	Bartholomäus Berger (Bergner) + 1657
1632	Hans Dreße, der "alte Geleitsmann" geb. 1580 + 1655
1705	Paul Hayne, Tranksteuereinnehmer, geb. 1659 + 1715
1716	Georg Bachstedt, Leineweber, + 1727
1730	Gottfried Jänisch, "gelernter Jäger" geb. 1714 + 1771
1731	Jacob Gunstheimer, Gastwirt, + 1752
1748	Johann Adam Gunstheimer, Gastwirt, + 1758
1776	Johann Christoph Kirsche, Gerichtsschöppe, + 1796
	Johann Förster
1789	Johann Christoph Förster, Gastwirt, Gerichtsschöppe, geb. 1753 + 1797

Nach der Chronik von Thüsdorf, die ein genaues Häuserverzeichnis mit den Namen der Hausbesitzer vermittelt, bestand dieser Gasthof schon im 16. Jahrhundert. Es ist somit einer der ältesten Gasthöfe an der Kupferstraße.

Über die große Feuersbrunst, die fast das ganze Dorf vernichtete, berichtet uns Pastor Scholle, Tromsdorf, in einem Heimatkalender aus dem Anfang unseres Jahrhunderts. Er berichtet uns, daß in Thüsdorf am 1. Mai 1635 ein großes Feuer ausbrach, das durch Soldaten des Kalksteinschen Regiments, die im Gasthaus einquartiert waren, durch Leichtsinn entfacht wurde, das das ganze Dorf, - bis auf die Kirche - in Schutt und Asche legte. Auch der alte Gasthof wurde völlig vernichtet.

Im Jahre 1651 begann der Wiederaufbau des Dorfes und auch der Gasthof muß in dieser Zeit neu errichtet worden sein. Ein weiterer Neu- oder Erweiterungsbau fand dann im Jahre 1736 statt. Noch jetzt ist an einem Gebäude des Gasthofes der Stein erhalten, der sich über der Eingangstür befand. Er zeigt ein sehr gut herausgearbeitetes, hübsches Relief mit den drei Glocken und trägt die Inschrift:

Dieser
Gast-Hoff steht in
Gottes Hand
Zum dreyen Glocken wird er
genand
17 36
Jacob Gunstheimer



Dieser Jacob Gunstheimer erhielt auf seine Bitte von seinem Landesherren, Herzog Johann Adolph von Sachsen-Weißenfels auf Schloß Neu-Augustus-Burg, für seine Gastwirtschaft im Jahre 1743 ein Exklusiv-Privileg, das für eine Gastwirtschaft außergewöhnlich war und nur in besonderen Fällen vergeben wurde. Solche Privilegien, die dem Belieben das unantastbare Recht zusicherte, in einem bestimmten Umkreis das alleinige Unternehmen dieser Art bleiben zu dürfen, war eine ganz besondere Auszeichnung. Ein Privileg cum jure prohibendi, wurde nur in Ausnahmefällen bestimmten Apotheken oder besonderen Unternehmen erteilt. Welche Veranlassung zur Verleihung dieses besonderen Rechtsschutzes für Jacob Gunstheimer bestand, ist nicht bekannt. Dieses, für die Gastwirtschaft in Thüsdorf, bemerkenswerte Exklusiv-Privilegium lautet:

" Von Gottes Gnaden Wir Johann Adolph Herzog zu Sachsen, Jülich, Cleve, Berg, noch Engern und Westphalen, Landgraf in Thüringen, Marggraf zu Meißen, auch Ober- und Nieder-Lausitz, Gefürsteter Graf zu Finneberg, Graf zu der Mark, Ravensberg und Barby, Herr zu Ravenstein, des Pohlen, Weißen Adler sowohl als St. Henrici milit. Ordens Ritter, Ihr. Maj. des Königs in Pohlen und Churfürstens zu Sachsen bestallter General-Feld-Marschall, Kayserl. und des heil. Röm. Reichs General-Feldzeugmeister auch Obrister über ein Chursächs. Regiment zu Fuß.

Vor uns, unsere Erben und Nachkommen fügen kraft dieses Briefes männiglich zu wissen:

Demnach uns Jacob Gunstheimer in Schriften unterthänigst angelanget, Wir wollen über die von undenklichen Jahren her seinem erkauften Gasthofe und Erbschenke zu Thüßdorf, "die drei Glöckchen genannt, ungehindert exercirte Gastgerechtigkeit und Bierschank ein ordentliches Privilegium cum jure prohibendi zuerteilen und ihrer solches gewöhnlichermaßen ausfertigen zu lassen geruhen; daß Wir diesem Suchen in Gnaden statt gethan und gedachten Gunstheimer mit dem Gast- und Wirtschafts-Rechte auch Bier-Schanke in schon erwehntem seinem Gasthofe und Erb-Schenke zu Thüßdorf, die drei Glöckchen genannt, gleich seinen Vorfahren begnadiget und dergestalt hiermit cum jure prohibendi privilegiert haben wollen, daß selbiger mit Ausschließung aller andere des Orts hierzu nicht Berechtigten, der Gastgerechtigkeit und des Bierschankes sich nach rechter Gastwirthsart gebrauchen und zu Nutze machen, dabei auch das Schild mit denen Drei Glöcken führen möge.

Wir gebieten und befehlen daher unsern jetzigen Beambten in Eckartsberga, wie auch allen und jeden Einwohnern zu Thüßdorf nach diesem von Uns erteilten Privilegio zu achten und Eingangs ernannten Gunstheimer sowohl wie dessen Erben und Nachkommende Besitzer dieses Gasthof- und Bier-Schank-Recht auf seinem benannten Gasthofe und Erbschenke ungehindert üben, nutzen und gebrauchen zu lassen, vornehmlich aber die Ersteren selbigen hierbei wider allen Eintrag zu schützen und zu handhaben, wogegen nur gedachter

Gunstheimer und alle künftige Besitzer seines Gasthofes und Erb=Schenke jährlich auf den Abend vor Michaelis von Michaelis dieses Jahres an zu rechnen.

Drei Gulden Meißn. zu einem Jährlichen Canone und Gasthofs=Zins in Unser Amt Eckartsberga abzugeben schuldig und verbunden sein sollen.

Zu dessen mehreren Uhrkund haben Wir Uns eigenhändig unterschrieben und unser größer Insiegel wissentlich daran hängen lassen.

So geschehen und geben auf Unserm Residenz=Schlosse Neu=Augustus=Burg zu Weißenfels den Sechs und Zwanzigsten Monats=Tag July nach Christi, unseres einigen Erlösers und Seligmachers Geburt im Tausend Sieben Hundert Drey und Vierzigsten Jahre.

Johann Adolph. "

Als Besitzer bzw. als Pächter des Gasthauses sind uns bekannt:

1581 durch Kauf für 200 Altschock an
Thomas Drescher, Schenkwirt in Klosterhaeseler
1628 Peter Noßbecke (1615-1640)
1632 David Agidius Susenboth, Amtsschösser in Eckartsberga
4.9.
1654 Johann Georg Arnold, ehemal. Leutnant + 29.7.1658
kauft die Brandstätte und baut den Gasthof wieder auf
um
1695 Georg Ernst Henne, Stiefsohn von Joh. Georg Arnold
1692/
1701 Joachim Thiele, Pachtwirt
1704 Johann Ernst Henne, Besitzer des Gasthofes.
Übernimmt den Gasthof von seiner Großmutter
Maria Elisabeth Arnold, der Witwe des Joh. Georg
Stirbt vor 1736 Arnold
1724 Jacob Eißenhut, Pächter
1717-
1723 Hans David Knörich, Pächter
1725 Jacob Gunstheimer, Besitzer + 3.10.1752
1725-
1727 Christoph Werner, Pächter
1729 Böhme, Wachtmeister, Pächter
1748 Hans Adam Gunstheimer, Besitzer, Sohn von Jacob
+ 1758 Gunstheimer
1758-
1780 Justina Catharina Gunstheimer, Besitzerin,
Frau von Hans Adam G.
1789 kaufen Johann Christoph Förster (stirbt 1797)
und Ehefrau Justina Catharina Förster geb. Kuntze
eine Nichte der Vorbesitzerin, den Gasthof
um
1800 Karl Jacob Christoph Förster, Besitzer, + 1854
er zog mit seiner Frau Friederike Sophie geb.
um 1847 nach Auerstedt Weise
1842-
1860 Christian Friedrich Gottlieb Nöller, Pächter
1862 Franz Reinhold Aurelius Mirus, Besitzer
1863 Karl Heinrich Vollrath, Besitzer
1879 ging der Gasthof ein und wurde in ein Bauerngut
umgewandelt

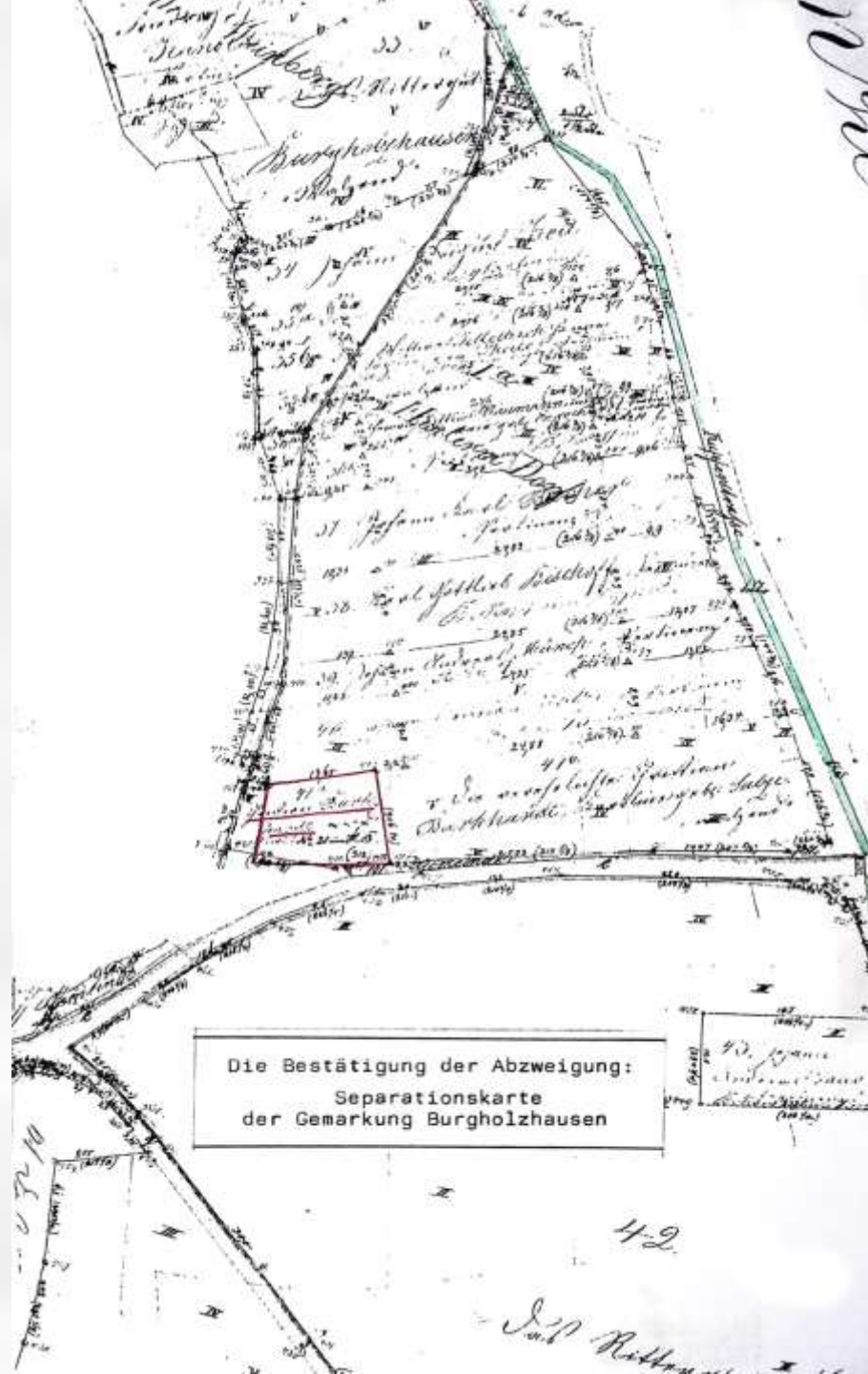
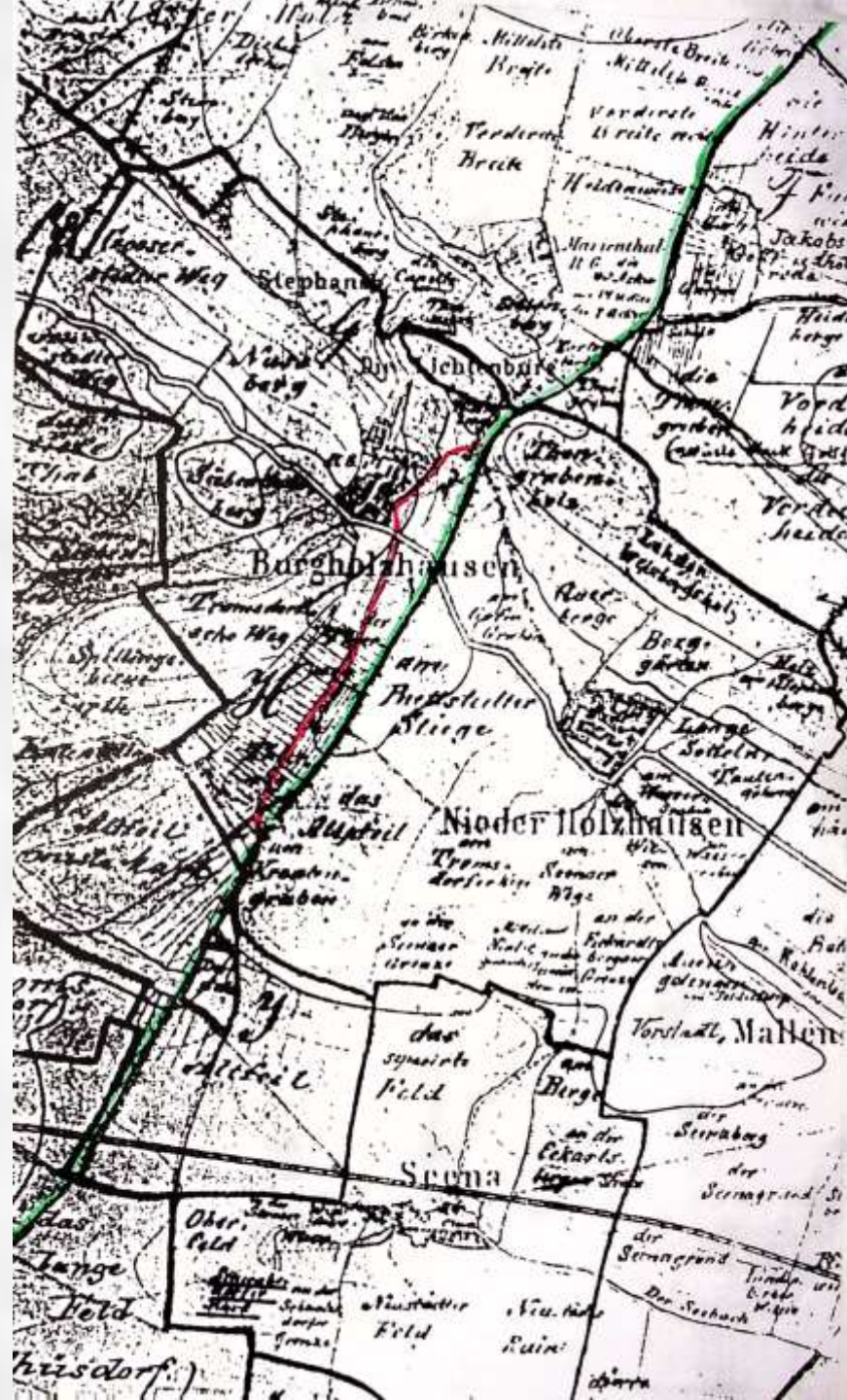
Route B 1 (Abzweigung)

Abzweigung von der Route B 1 im Bereich der Flurbezeichnung
"Eisernes Tor" in südwestliche Richtung auf das Dorf
Burgholzhausen bis zum Gasthaus "Zum kalten Frosch"
und von dort in südsüdwestlicher Richtung bis zur
Wüstung "Altpfeil".
Hier Zusammentreff mit der ursprünglichen Route B 1.

Ausschnitt aus einer Karte
des Königl. Preußischen Generalstabs
von 1894

(Landesmuseum Halle 67/1 --264)

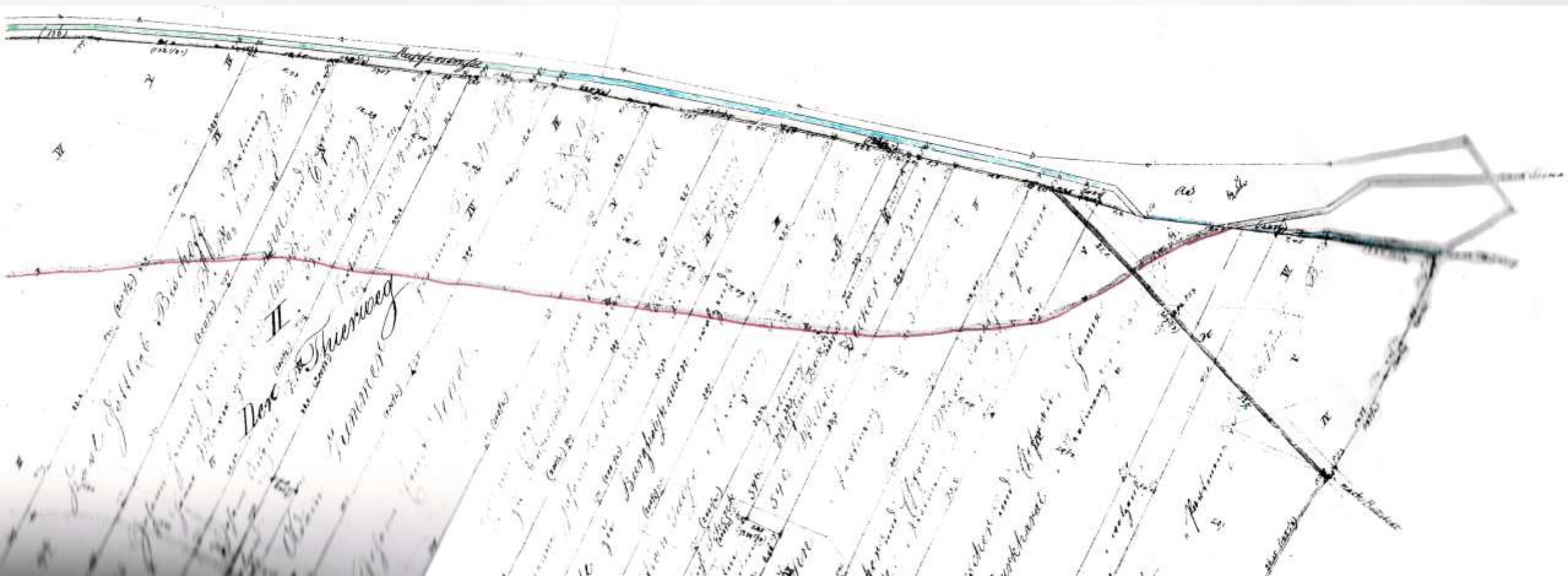
Route B 1 grün
Abweicher rot



Die Bestätigung der Abzweigung:
Separationskarte
der Gemarkung Burgholzhausen

42

San. Rottmann



Separationskarte der Gemarkung Burgholzhausen

Um den Verlauf dieses Abzweigers von der Route B 1 deutlich machen zu können, müssen wir nochmals zum ehemaligen Gasthaus "Gottfriedsroda" zurückkehren, um von hier aus den Verlauf der Route B 1 mit dem Abzweiger westlich von Burgholzhausen dokumentieren zu können.

Nachdem die Kupferstraße das ehemalige Gasthaus "Gottfriedsroda" passiert und die Landstraße Braunsroda - Eckartsberga, südwestlich des Gutes Marienthal, überschritten hat, zieht sie sich zwischen dem bewaldeten Bergrücken "Lichtenburg" und dem südwestlich liegenden Hügelausläufer bis zu der Stelle, die das "Eiserne Tor" genannt wird. An dieser Stelle, wo sie das Tal zwischen den bewaldeten Bergrücken verlassen hat, beginnt der hier erwähnte Abzweiger.

Von der Kupferstraße (Route B 1) läuft der Abzweiger in südwestliche Richtung, durch eine kleine, mit Bäumen bewachsene Fläche, in Richtung Burgholzhausen.

Das Foto Dieser unmittelbar neben der Kupferstraße, liegenden Fläche mit Baumbestand, zeigt sehr deutlich die zwischen den Bäumen verlaufende Fahrspur, die sich auf der anderen Seite des Feldweges, als Wiesenweg bis zum Gasthaus "Zum kalten Frosch" fortsetzt.



Dieser, auf dem Foto erkennbare Wiesenweg, zieht sich als flache Geländesenke, leicht abfallend, mit einem nach Südwest verlaufenden Bogen, auf das im Bild erkennbare Gasthaus "Zum kalten Frosch" in Burgholzhausen zu.



Dieses Gasthaus liegt innerhalb des Dorfes, direkt an der Straße, die von Buttstädt kommt und nach Eckartsberga läuft.

Die ankommende Kupferstraße zieht sich an der Westseite des Gasthauses vorbei und trifft hier auf die Landstraße von Buttstädt nach Eckartsberga.

Auf diesem Foto des Gasthauses, das etwa um die Jahrhundertwende aufgenommen wurde, ist die ankommende Kupferstraße an der Westseite des Gasthauses noch erkennbar. An dieser Situation hat sich bis heute nichts verändert.



Die heutige Ansicht des Gasthauses

Über diesen Gasthof, der ganz sicher als ein alter Fuhrmannsgasthof anzusprechen ist, haben wir nur ganz wenige Unterlagen, die über die Besitzverhältnisse und über das Alter dieses Hauses etwas sagen könnten.

Schon der Hausname "Zum kalten Frosch", der für ein altes Gasthaus nicht ungewöhnlich ist, läßt sich nicht erklären. Eine Deutung, auf die uns ein älterer Bürger des Dorfes aufmerksam machte, wonach der Frosch auf die ehemaligen Klosterteiche des seit der Reformation eingegangenen Zisterzienser Nonnenklosters Marienthal, das an der Kupferstraße unterhalb der "Lichtenburg" lag (ROUTE B 1), Bezug haben sollte, ist kaum wahrscheinlich und historisch auch nicht zu belegen.

Auch die Besitzer, bzw. die Pächter sind uns nicht bekannt. Eine Tafel über einem Eingangstür an der Hofseite dokumentiert, daß das Gasthaus von dem damaligen Besitzer des Gutes Marienthal, Freiherrn Thilo von Wilmowsky, im Jahre 1910 umgebaut und erweitert wurde. Daraus ist ersichtlich, daß bis zum Zeitpunkt des Umbaus, dieses Haus als Gastwirtschaft schon in Betrieb gewesen sein muß.

Im Zuge dieses Umbaus wurde auch die Tafel mit dem Frosch erneuert oder neu gesetzt.



Der weitere Verlauf dieses Abbiegers von dem erwähnten Gasthaus wäre vermutlich nie bekannt geworden, da heute im Gelände, nach keiner Richtung hin, Spuren oder Andeutungen von Straßen oder Wegen vorhanden sind. Durch einen Zufall fanden wir auf einer Geländekarte von 1853 einen Straßenverlauf, der mit einem Schlag die ganze Situation deutlich werden ließ.

In dieser Karte aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts, die alle Straßen und Wege sehr genau verzeichnet sind, sind auch einige ältere Wegeführungen, die zur Zeit der Bestandsaufnahme um 1854 nicht mehr vorhanden waren, nachträglich eingezeichnet. Hier finden wir auch die gesuchte alte Straße, die vom Gasthaus "Zum kalten Frosch" in südwestliche Richtung läuft und bei der Wüstung Altpfeil wieder in die Route B 1 einmündet.

Damit ist dieser Abzweiger vom "Eisernen Tor" an bis zum Gasthaus "Zum kalten Frosch" und von dort bis zur Einmündung bei der Wüstung Altpfeil in die Route B 1 als Kupfer-Nebenstraße festgelegt und dokumentiert.

Route B 1a ———

Thüsdorf - Rudersdorf - zwischen Pollaken Hügel und Mauseberg - Oberreißen - Rohrbach - Liebstedt

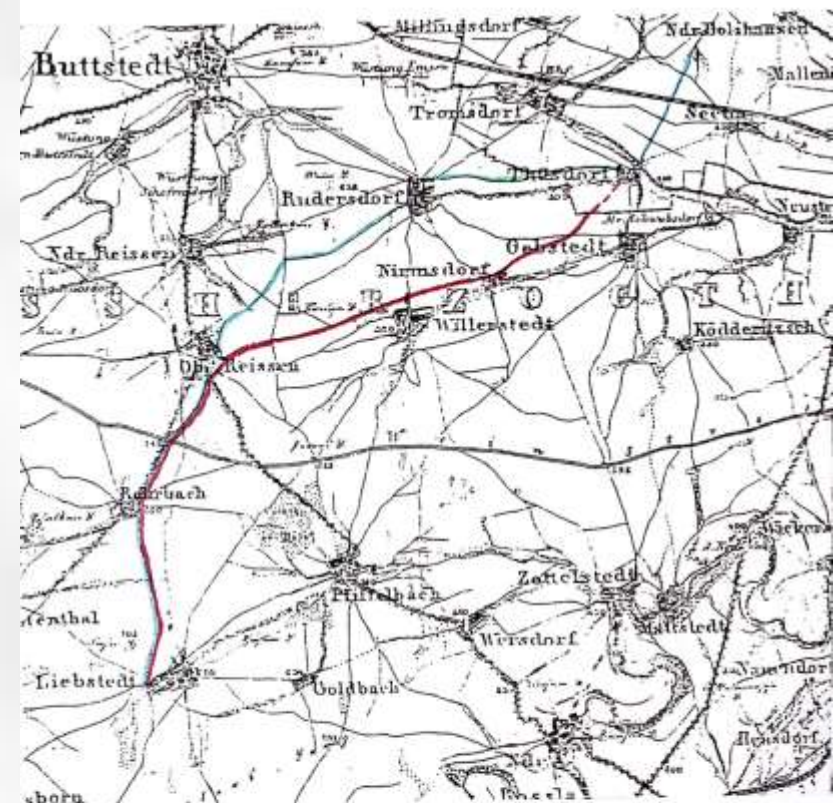
Route B 1b ———

Thüsdorf - Nirmsdorf - nördlich Willerstedt - Oberreißen - Rohrbach - Liebstedt

Ausschnitt aus
Königlich Preußische Generalstabskarte 1852 / 1854

Route B 1a ———

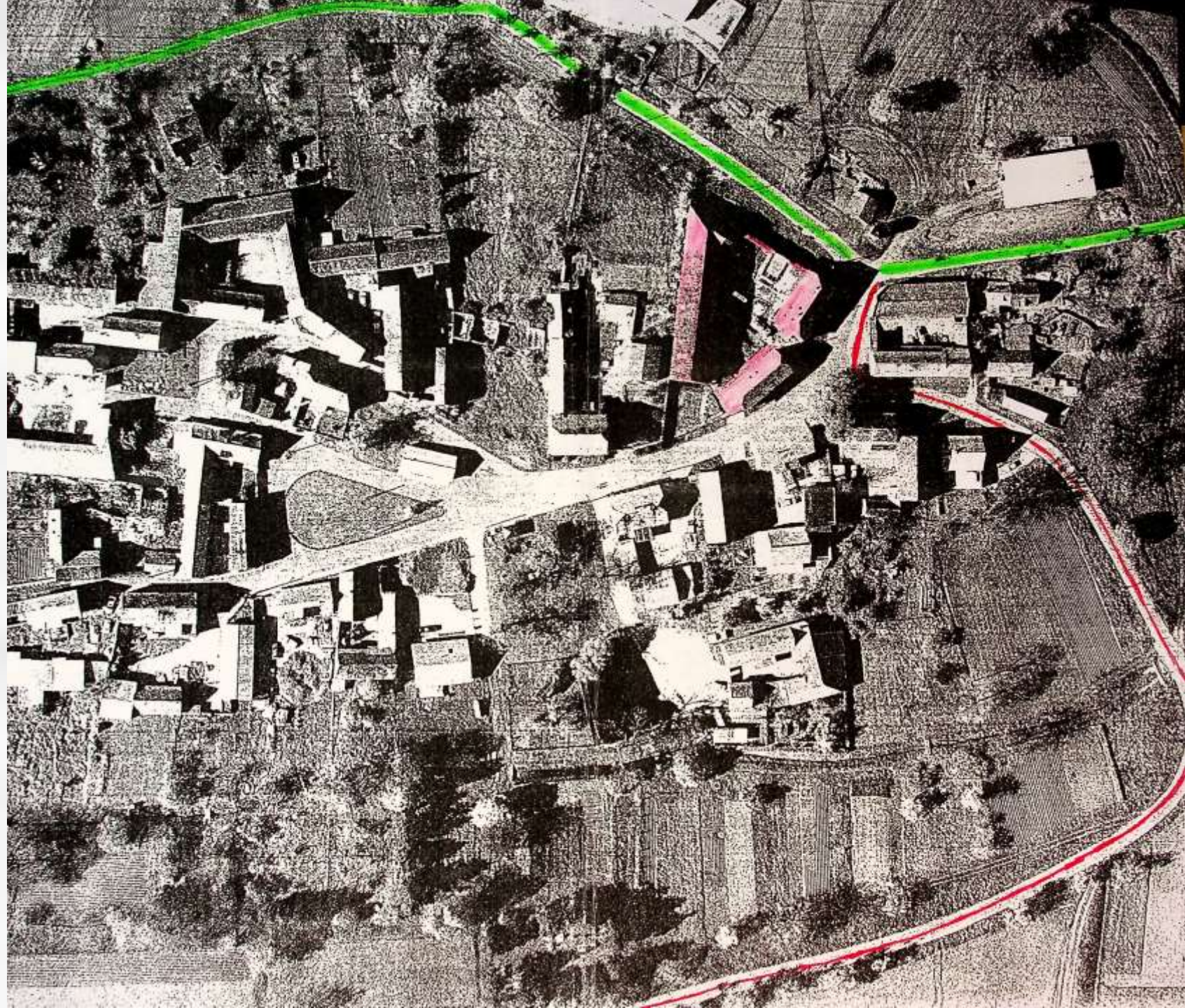
Route B 1b ———



Luftbildaufnahme

Thüsdorf

Die am Gasthaus "Zu den drei Glocken"
ankommende Kupferstraße von der
Wüstung "Altpfeil" nach Rudersdorf
(Route B 1)
und die von hier abgehende Route
B 1b von Thüsdorf - Nirmsdorf -
nördlich Willerstedt - Oberreißen -
Rohrbach - Liebstedt



Bis zum Gasthaus "zu den drei Glocken" in Thüsdorf haben wir die Route B 1 verfolgen können, wie sie auch in der Generalstabskarte verzeichnet ist.

Wir wissen, daß diese Kupferstraße nach Liebstedt lief und von dort auf den Ilmübergang bei Obmannstedt (Ulrichshalben) zuzustreben, -- aber wir wissen nicht genau welchen Weg diese Straße von Thüsdorf einschlug. Wir sind also nur auf die Generalstabskarte von 1852/1854 angewiesen, da uns anderes älteres Kartenmaterial nicht zur Verfügung stand. Nach der Generalstabskarte bieten sich für den Routenverlauf zwei Möglichkeiten an:

Unter unserer Bezeichnung B 1a käme die Straße von Thüsdorf nach Rudersdorf - Oberreißen - Rohrbach-Liebstedt in Betracht, oder :

B 1b von Thüsdorf - Nirmsdorf - Oberreißen - Rohrbach - Liebstedt.

Von beiden Straßen, die einst in dieser Gegend bedeutende Handelsstraßen waren, sind heute nur noch wenige Reststücke als Feldwege übrig geblieben.

Da beide Straßen in südwestlicher Richtung verlaufen und dem Dorf Liebstedt zustreben, kommen auch beide Straßen als Kupfertransportrouten in Betracht. Obwohl beide Straßenzüge nur nach dem vorliegenden Kartenmaterial verfolgbar sind, lassen sie sich dennoch recht genau im Gelände einordnen.

Der Genauigkeit halber werden wir beide Straßenzüge in die Betrachtung einbeziehen und die Verläufe beschreiben, soweit das vorliegende Kartenmaterial das zuläßt.

Verfolgen wir zuerst die Route B 1a

Am nördlichen Dorfrand von Thüsdorf vorbei, das Gasthaus zu den "drei Glocken" links liegend lassend, zieht sich die Straße in westlicher Richtung auf das 2,5 Kilometer entfernt liegende Dorf Rudersdorf zu.

700 Meter von Thüsdorf entfernt trifft die Kupferstraße auf die Landesgrenze zwischen Kursachsen und dem Herzogtum Sachsen-Weimar und läuft etwa 400 Meter an dieser Grenze entlang.

Dieser Grenzverlauf blieb auch bestehen, als nach den Festlegungen des Wiener Kongresses von 1815 dieses Gebiet Kursachsens dem Königreich Preußen einverleibt wurde und das Herzogtum Sachsen-Weimar zum Großherzogtum erhoben wurde. Die Grenzsteine, die diese alte Grenzlinie markieren, wurde nach 1815 gesetzt -- etwa um 1830 -- und tragen auf der einen Seite die Buchstaben KP (Königreich Preußen) und auf der gegenüberliegenden Seite GS (Großherzogtum Sachsen). In diesem Grenzbereich sind heute noch mehrere Grenzsteine zu finden.



Die Rückseite des Wegesteines mit den Buchstaben KP ist weggebrochen.
Im Hintergrund der Kirchturm von Rudersdorf.

Nach weiteren 1,2 Kilometern berührt die Kupferstraße den Nordrand des Dorfes Rudersdorf.

Die Straße von Thüsdorf nach Rudersdorf ist heute noch als Feldweg erhalten.

Rudersdorf ist ein markanter Straßenknotenpunkt, der für drei Routen der Kupfertransporte eine wichtige Rolle spielte, sie alle in westliche Richtung laufen, um dem Ort Liebstedt zuzustreben.

Der nun weitere Verlauf der Kupferstraße konnte nur nach den Hinweisen der Generalstabskarte von 1852/1854 beschrieben werden, da die Straße selbst im Gelände nicht mehr aufspürbar ist.

Vom westlichen Ortsrand von Rudersdorf zieht sich unsere Kupferstraße in südwestlicher Richtung weiter auf Oberreißen zu. Etwa 1,5 Kilometer vor dem Dorf Oberreißen läuft sie zwischen dem nördlich der Straße liegenden "Pollaken-Hügel" und dem dicht südlich an die Straße angrenzenden "Mäuseberg".

Die beiden erwähnten Hügel, die man heute nur als Geländeerhebung bezeichnen kann, sind im Gelände kaum noch erkennbar.

Im weiteren Verlauf der Straße trifft sie auf den Ostrand des Dorfes Oberreißen, ohne den Ort selbst zu berühren.

Nach einem Kilometer, in südwestlicher Richtung verlaufend, trifft sie auf die zwischen Oberreißen und Rohrbach laufende "Weinstraße" und überschreitet dieselbe genau an dem Punkt, wo auch die heutige Straße Oberreißen-Rohrbach die "Weinstraße" kreuzt.

Nach einem guten Kilometer, - die heutige Straße nach Rohrbach benutzend -- erreicht die Kupferstraße dann das kleine Dorf Rohrbach.

Von Rohrbach zieht sich die Kupferstraße in leicht südöstlicher Richtung über den südlich Rohrbach liegenden "schalkenberg" mit 257 Metern Höhe und überschreitet kurz vor Liebstedt den Ausläufer des "Fuhnhügels" um dann auf den Nordrand des Dorfes Liebstedt zu stoßen.

Die Strecke von Rohrbach bis Liebstedt beträgt 2,5 Kilometer.

Der Straßenverlauf von Thüsdorf über Nirmsdorf nach Oberreißen und von dort über Rohrbach nach Liebstedt soll unter der Routenbezeichnung B 1b beschrieben werden. Es ist die Einzeichnung der roten Linie in der Generalstabskarte.

Von Thüsdorf verläuft diese Route in einem großen Bogen südlich um das Dorf herum, um in südwestlicher Richtung dem Dorf Nirmsdorf zuzustreben.

Der Anfang dieser Route, der im Gelände nicht mehr zu verfolgen ist, ist in der Orientierungskarte als gestrichelte rote Linie angedeutet.

Im weiteren Verlauf überschreitet die Kupferstraße südwestlich von Thüsdorf die ehemalige Landesgrenze von Kursachsen zu dem Herzogtum Sachsen - Weimar.

Die Fortsetzung dieser Straße, von der Grenzübergangslinie ab, ist dann in der preußischen Generalstabskarte verzeichnet und verläuft bis zum Nordrand des Dorfes Nirmsdorf. Im Gelände ist Straßenstück heute nicht mehr vorhanden. In älteren Flurkarten wird dieses Stück Straße als "Thüsdorfer Weg" bezeichnet und belegt somit den ehemaligen Straßenzug bis Thüsdorf.

Nördlich des Dorfes Nirmsdorf, unmittelbar am Dorf- rand entlang, ist heute noch von dieser alten Straße ein Feldweg, bis nördlich Willerstedt, erhalten geblieben.

Diese Kupferstraße schneidet die heutige Straße Willerstedt - Rudersdorf, etwa 200 Meter nördlich von Willerstedt, zieht sich dann in einer Strecke von etwa 2,3 Kilometern in südwestliche Richtung, über den Mauserberg, auf die südöstliche Dorfseite von Oberreißen.

Ohne den Ort zu berühren läuft dann die Kupferstraße auf derselben Wegstrecke von Oberreißen über Rohrbach nach Liebstedt, die schon die Route B 1a benutzte und die beim Verlauf der Route B 1a beschrieben ist.

Route B 2 _____

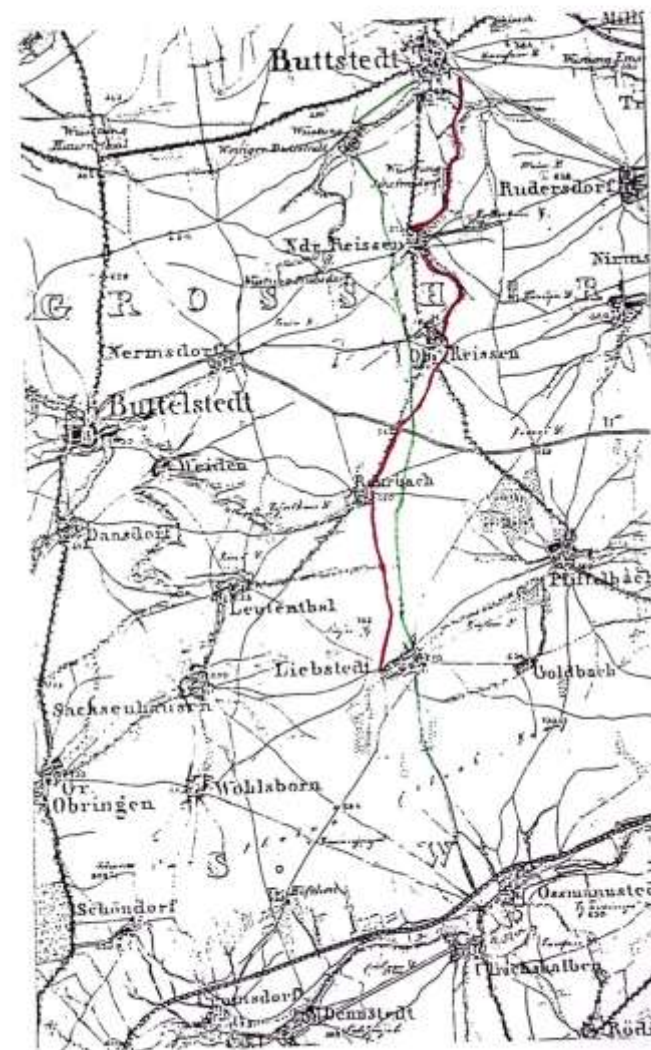
Herrngosserstedt - Teutleben - Buttstädt -
Wüstung Schafendorf - Niederreißen - Oberreißen -
Rohrbach - Liebstedt

Route B 3 _____

Herrngosserstedt - Teutleben - Buttstädt -
Wüstung Wenigenbuttstädt - westlich Niederreißen -
westlich Oberreißen - Windmühle Oberreißen -
östlich Rohrbach - Liestedt

Ausschnitt aus
Königlich Preußische Generalstabskarte 1852 / 1854

Route B 2 _____
Route B 3 _____



Von dem Dorf Herrengosserstedt, das an der Route B 3 liegt, zweigsich, wie schon an anderer Stelle erwähnt, mehrere Züge der Kupferstraße ab, die alle als Abzweiger der Route B 3 zu betrachten sind.

Die hier zu beschreibende Route B 2 nimmt nun, genau wie die Route B 3, den Weg nach dem Dorf Teutleben und erreicht in südwestlicher Richtung verlaufend, -- nördlich am Fuße des Lerchen-Berges entlang, -- nach 2,5 Kilometern die Stadt Buttstädt.

Buttstädt, eine typische Kleinstadt Thüringens, kann auf eine alte, historische Geschichte zurückblicken. Es kann hier aber nicht unsere Aufgabe sein, der vielseitigen und interessanten Historie dieser Stadt nachzugehen, -- soviel sei nur erwähnt, daß Buttstädt durch seine traditionellen Pferdemarkte, die über Jahrhunderte bekannt waren und heute noch sind, für Pferdekäufer und Verkäufer zu einem Treffpunkt in ganz Thüringen wurde und somit Handel und Wandel in den kleinen Ort brachten. Die vielen alten Wirtshäuser boten ein gutes Essen und einen kühlen Trunk, auch für die Fuhrleute der Kupfertransporte, die hier gerne eine Ruhepause einlegten. Bedauerlich ist, daß viele dieser alten Gasthöfe im Laufe der letzten Jahrzehnte den Betrieb einstellten, einige Gasthäuser umgebaut und sogar abgerissen wurden.

Von Buttstädt verlief die Kupferstraße durch die Scheunengasse am Ortsausgang nach Rudersdorf in südwestlicher Richtung und erreichte nach knapp einem Kilometer die Wüstung Schafendorf, die in der heutigen Flurkarte 1:100 000 nur noch als "Ortsstelle" eingetragen ist.

Hier macht die Straße eine Biegung nach Südwesten und stößt nördlich von Niederreißen, kurz vor dem Dorf, auf die heutige befestigte Straße Niederreißen-Buttstädt.



An dieser Stelle steht in Niederreißen ein Wegestein aus dem 19. Jahrhundert mit den Richtungsangaben nach Buttstädt und Oberreißen. Im Bild ist noch die alte Straßenführung nach Nernsdorf, heute als Feldweg, erkennbar.

Am südlichen Ortsausgang von Niederreißen macht die Kupferstraße eine Biegung nach Osten und zieht sich dann mit einer südwestlichen Biegung auf die östliche Dorfseite von Oberreißen zu, ohne den Ort zu berühren.

Von hier aus verläuft die Kupferstraße dann in südwestlicher Richtung und überschreitet die "Weinstraße" an der Stelle, an der die heutige Straße von Oberreißen kommend, auf die "Weinstraße" trifft.

Von diesem Punkt benutzt die Kupferstraße die Führung der heutigen Straße von Oberreißen nach Rohrbach. Von Rohrbach zieht sich die Straße in südöstlicher Richtung über den südlich Rohrbach liegenden "Schalkenber" und den nördlich von Liebstedt liegenden "Fuhnhügel" auf den Nordrand des Dorfes Liebstedt zu.

Die Streckenführung von Rohrbach nach Liebstedt ist etwa mit der heutigen Straße Rohrbach - Liebstedt identisch.

Der Wegeverlauf dieser Route B 2, -- von Buttstädt bis nach Liebstedt -- ist heute im Gelände, bis auf ganz wenige Reststücke, verschwunden. Nur anhand der preußischen Generalstabskarte, die noch größere Teilstrecken deutlich erkennen läßt, war eine Beschreibung dieser Route B 2 möglich.

Wenn man die beiden Routen B 2 und B 3 vergleicht, dann ist auffallend, daß geländemäßig die Route B 2, über die Wüstung Schafendorf, weit schwieriger befahrbar war als die Route B 3. Die Route B 2 ist vermutlich auch der ältere Transportweg.



Von der Straße Buttstädt - Rudersdorf zieht sich die "Scheunengasse" zu der Wüstung "Schafendorf" hin, die von der Route B 2 durchlaufen wird.

Wie wir auf der beiliegenden Geländekarte (Königl. Preußische Generalstabskarte von 1852/1854) verfolgen können, teilt sich bei Herrengosserstedt die Route B in die von hier abgehenden Routen B 2 und B 3.

Diese beiden Routen (B 2 und B 3) nehmen von Herrengosserstedt den gleichen Weg bis nach Buttstädt.

Von Herrengosserstedt verläuft die Kupferstraße genau 2 Kilometer in südwestlicher Richtung bis zum Dorf Teutleben. Dieses Stück Straße ist identisch mit der heutigen Straße Herrengosserstedt-Teutleben.

Diese Kupferstraße, die wir mit Route B 3 bezeichnet haben, zieht sich von Herrengosserstedt bis nach Teutleben auf einem leichten Höhenrücken dahin und berührt nach 1,7 Kilometer das Dorf Teutleben an der südöstlichen Dorfseite.

Die Kupferstraße, die nun in fast ebenem Gelände weiterläuft, überschreitet nach etwa 1,3 Kilometer die Bahnlinie Buttstädt - Tromsdorf. Der südwestliche Richtungsverlauf wird beibehalten. Nach weiterem 1,2 Kilometer erreicht sie den Ostrand der Stadt Buttstädt. Auch auf dieser Wegestrecke von Teutleben nach Buttstädt benutzt die heutige befestigte Landstraße die alte Führung der Kupferstraße.

In Buttstädt durchläuft sie den östlichen Stadtteil und trifft hier auf einige alte Gasthäuser, die einst eine Bedeutung für die Stadt und die durchreisenden Fuhrleute hatten, heute aber leider verschwunden sind.

Am südwestlichen Stadtrand verläßt die Kupferstraße die Stadt, um erst in südwestlicher, dann in südlicher Richtung auf Liebstedt zuzueilen.

Dieses Stück Kupferstraße findet nirgendwo Erwähnung und ist selbst den vielen Heimatforschern, die sich mit der Geschichte dieser Gegend ausführlich beschäftigen haben, bis heute unbekannt geblieben.

Vor mehr als 10 Jahren erzählte mir ein älterer Einwohner von Liebstedt, daß einst über seine Felder eine Kupferstraße lief, die von Buttstädt auf Liebstedt zu eilte und auf dieser Strecke keinen Ort Berührte. Er zeigte mir den ungefähren Verlauf auf den Feldern, konnte mir aber sonst keine weiteren Hinweise geben.

In vielen Gesprächen mit Heimatforschern wurden diese Hinweise stark bezweifelt und ich selbst konnte mich mit diesen Angaben des älteren Mannes auch nicht so recht anfreunden, da hier in dieser Richtung von einer Kupferstraße nie die Rede war.

Da entdeckte ich auf der Karte des Königl. Preußischen Generalstabes von 1852/1854 die Einzeichnung eines Straßenzuges, der sich mit den Berichten des alten Liebstedter Bürgers genau deckte. Man kann auf dieser Karte den Verlauf der bisher unbekannten und angezweifelter Straße sehr genau verfolgen.

Von Buttstädt verlief diese Kupferstraße in südwestlicher Richtung zu der etwa 1,3 Kilometer entfernt liegenden Wüstung Wenigenbuttstädt, die auf der Generalstabskarte von 1852 noch genau verzeichnet ist.

Wenigenbuttstädt (auch Wenigen-Buttstädt geschrieben) war ein kleines, selbständiges Dorf mit Kirche und Pfarre, wurde aber im 30jährigen Krieg total verwüstet und dem Erdboden gleichgemacht.

Von dieser Wüstung bis zum Dorf Liebstedt ist der Straßenverlauf im Gelände heute nicht mehr erkennbar. Die Separation hat diesen Straßenzug völlig beseitigt.

An dieser Wüstung machte die Straße einen leichten Bogen und verlief etwa 500 Meter nach Südosten, dann weiter in südliche Richtung und zog etwa 200 Meter westlich am Rand des Dorfes Niederrießen vorbei.

Nach etwa einem Kilometer traf sie auf die Windmühle westlich des Dorfes Oberrißen.

Dieses Stück Straße, von der Windmühle bis zur Überschneidung der Straße Oberrißen-Nermsdorf, ist ein kleines Stück der Kupferstraße, das als Feldweg erhalten geblieben ist.

Die Windmühle liegt etwa 100 Meter westlich von Oberrißen entfernt.

Nach etwa 1,3 Kilometer kreuzte die Kupferstraße die alte "Weinstraße" und lief dann nach

weiteren 800 Metern westlich an dem Dorf Rohrbach vorbei. Fast parallel zur heutigen Straße Rohrbach - Liebstedt laufend, zog sie sich dann auf den Nordrand des Dorfes Liebstedt zu.

Die Gesamtstrecke von Buttstädt nach Liebstedt betrug etwa 7,7 Kilometer.



Die Windmühle bei Oberrißen mit Blick auf die vorbeiziehende Kupferstraße in Richtung Buttstädt

Ein anderer Streckenverlauf, der auch in Rudersdorf beginnt, trägt die Bezeichnung B 4.

Diese Straßenführung, die sich etwa über 7 Kilometer hinzog, ist, wie viele andere Transportwege für das Kupfererz, durch die Separation gänzlich verschwunden und im Gelände nicht mehr aufspürbar. Eine Beschreibung dieser Strecke war nur möglich, da der Routenverlauf in der Generalstabskarte noch sehr genau verzeichnet ist, also bei der Erstellung dieser Karte anfang unseres Jahrhunderts, bzw. in der Mitte des 19. Jahrhunderts, noch vorhanden gewesen sein muß.

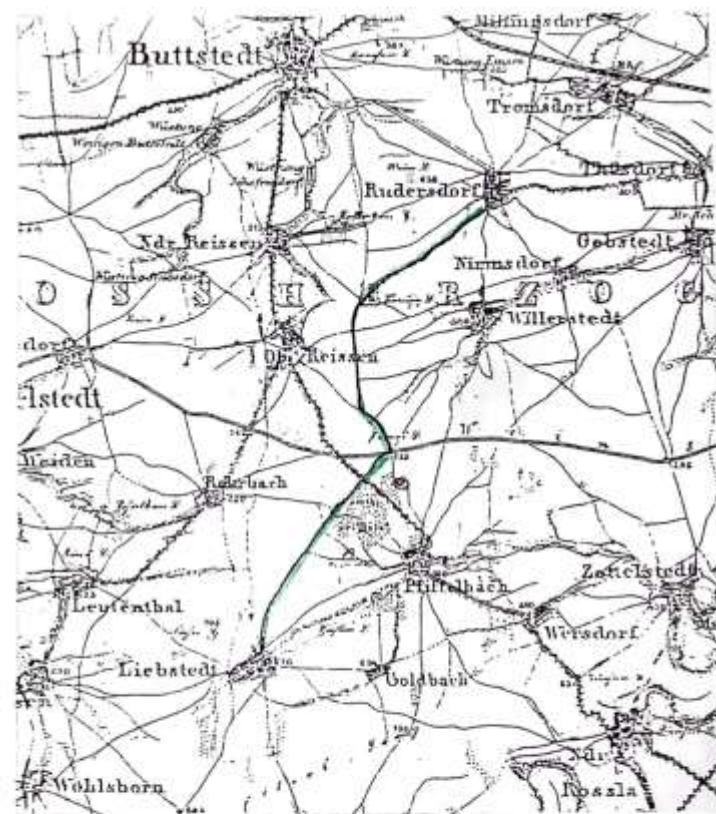
Eine Erwähnung dieses Streckenverlaufes finden wir in einer unveröffentlichten Diplomarbeit von B. Bahn, die "Kupferstraße" (Universität Jena 1965). Die exakten Quellenangaben dazu fehlen leider.

Dieses Stück Kupferstraße verläuft von dem Dorf Rudersdorf in südwestlicher Richtung und überschreitet westlich von Willerstedt den "Mauseberg", erreicht dann nach knapp zwei Kilometern den "Petersberg" und schneidet hier die von Bad Sulza kommende "Weinstraße". Weiter geht dann der Verlauf der Kupferstraße westlich an dem nordwestlich von Pfiffelbach gelegenen "Konturholz" und den Wüstungen "Oberhöfen" und "Putschendorf" vorbei.

Kurz vor Liebstedt stößt die Kupferstraße auf die heutige, von Rohrbach ankommende Straße (Hohlweg, der 1878 beim Bau der Landstraße Liebstedt - Rohrbach verbreitert wurde) und trifft dann auf die Nordseite der Konturei Liebstedt.

Ausschnitt aus
Königlich Preußische Generalstabskarte 1852 / 1854

Route B 4



Route B 4

Rudersdorf - Mauseberg - Petersberg -
Wüstung Oberhöfen - Wüstung Putschendorf -
Liebstedt

Route B 5

Oberreißen - Rohrbach - östlich Leutenthal -
 östlich Sachsenhausen - Wohlsborn - Großkromsdorf -
 Kleinkromsdorf - Süßenborn - Umpferstedt -
 Zusammenstoß mit der Kupferstraße von Wiegendorf
 nach Mellingen



Route B 5

Der hier, unter der Bezeichnung B 5 zu verfolgende Zug der Kupferstraße, der heute im Gelände nicht mehr aufspürbar ist, weicht in der Streckenführung von all den andern Routen und Teilstrecken der Kupferstraße insofern ab, da diese Route B 5 nicht auf den Ilm-übergang bei Ulrichshalben zuläuft, sondern dem Ort Kromsdorf (Großkromsdorf) und dem dortigen Übergang über die Ilm zustrebt.

Der Straßenzug (Route B 5) den wir bei Oberreißen ansetzen und den wir auf der vorliegenden "Charte des Fürstenthums Weimar" von 1797 genau verfolgen können, weicht von dem heutigen Straßenverlauf gewaltig ab. Die in den heutigen Geländekarten verzeichneten Straßen und Wege zu den Ortschaften an unserer Route B 5 sind größtenteils Anlagen der Separationszeit und mit den Wegführungen der Karte von 1797 nicht identisch.

Von Oberreißen verläuft die Kupferstraße mit einem leicht nach Osten ziehenden Bogen auf die "Weinstraße" nördlich von Rohrbach zu und überschreitet dieselbe ganz in der Nähe des Punktes, wo die heutige Straße Oberreißen - Rohrbach die "weinstraße" schneidet. Von Oberreißen bis Rohrbach beträgt die Strecke gut zwei Kilometer.

Weiter zieht sich die Kupferstraße in südwestlicher Richtung auf Leutenthal hin, berührt den Ort aber nicht, sondern biegt in südsüdwestlicher Richtung ab.

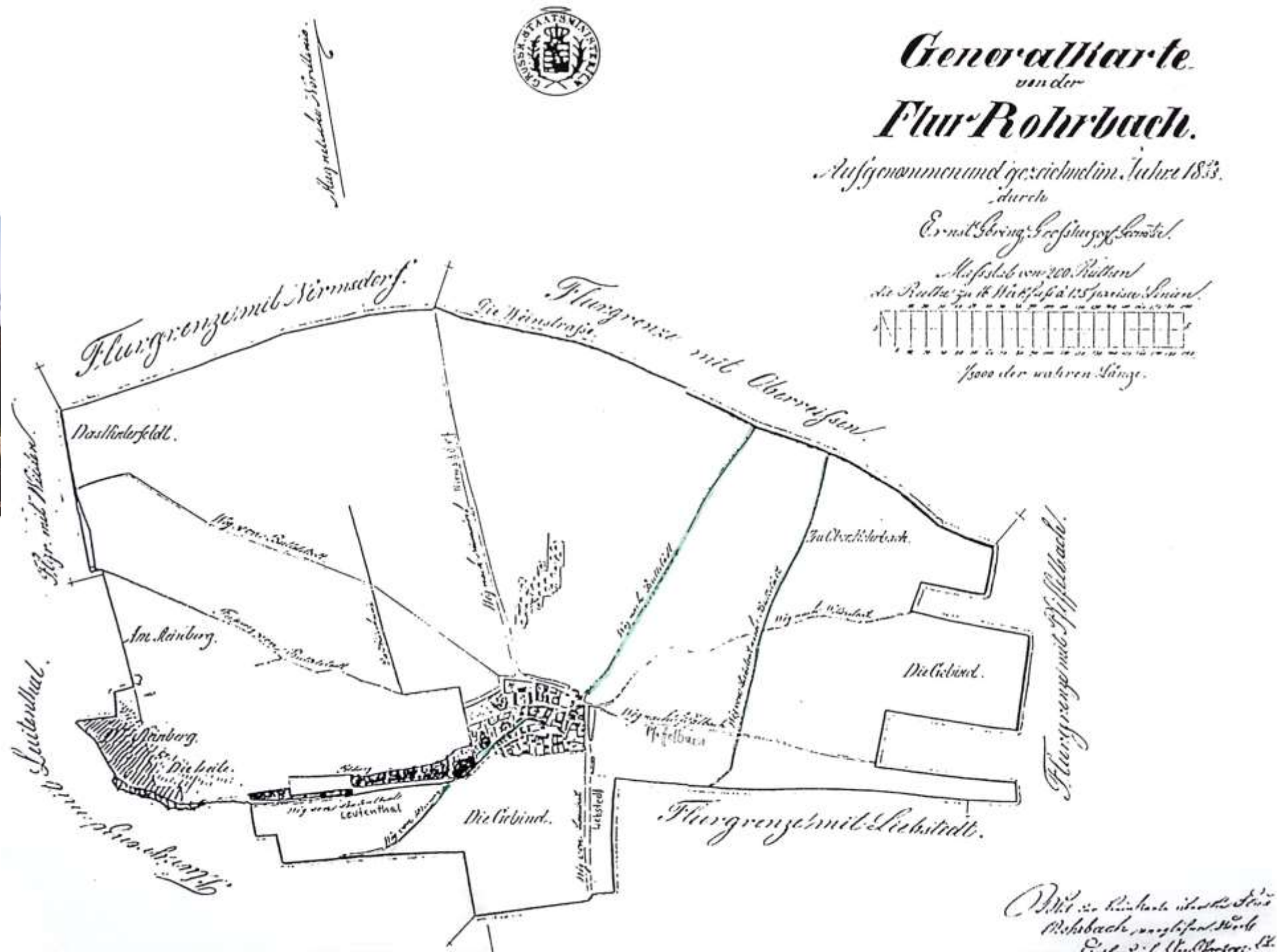
Im Vergleich der heutigen Geländekarte mit der von 1797 kann man feststellen, daß diese Wegestrecke von Rohrbach bis östlich von Leutenthal, die alte Straßenführung ist, die heute noch als Fahrstraße von Rohrbach nach Leutenthal benutzt wird.

Östlich an Sachsenhausen vorbei läuft die Kupferstraße auf Wohlsborn zu und biegt dann mit einem südwestlichen Knick in das Dorf Wohlsborn ein.

Von Wohlsborn läuft die Kupferstraße nach Süden und zieht nach etwa einem halben Kilometer über den Westausläufer des "Kleinen Ettersberges",



Das Gasthaus in Wohlsborn, das ehemals
auch eine Fuhrmannsschenke war



um nach weiteren zwei Kilometern das an der Ilm liegende Dorf Großkromsdorf anzulaufen. Hier überschreitet sie die Ilm (ehemals eine Furt) und hat dann das Dorf Kleinkeomsdorf erreicht.

Die beiden Ortschaften Großkeomsdorf (nördlich der Ilm) und Kleinkromsdorf (südlich der Ilm) waren durch den Flußlauf getrennt, wurden später zu der "Gemeinde Kromsdorf" zusammengelegt.

Vom Ilmübergang verlief die Kupferstraße nach dem zwei Kilometer entfernten Dorf Süßenborn, durcheilte das Dorf von der Westseite kommend und verließ den Ort an der Ostseite.

Mit einem leichten Bogen nach Osten strebte die Kupferstraße dem Ort Umpferstedt zu. In südöstlicher Richtung verließ die Straße das Dorf und traf nach einer kurzen Strecke dann auf die von Wiegendorf, in südlicher Richtung laufende Kupferstraße nach dem Ort Mellingen.

Liebstedt
mit der Komturei des Deutschen Ritterordens
war der Treffpunkt mehrerer Routen der
Kupferstraßen



Hof der Komturei Liebstedt

[illegible]

Wenn wir die Verläufe der einzelnen Routen vom Norden nach Süden auf der Karte verfolgen, dann wird deutlich erkennbar, daß die verschiedenen Strecken der Kupfertransporte alle in dem Dorf Liebstedt zusammenlaufen, um von hier als ein Straßenzug dem Ilmübergang bei Ulrichshalben zuzustreben. Nur die Routen B 5 und B 6 machen eine Ausnahme, da sie andere Richtungen einschlagen und somit den Ort Liebstedt auch nicht berühren.

Die verschiedenen Streckenführungen, die aus dem Raum um Mansfeld das Dorf Liebstedt anliefen, trafen hier auf den nördlichen Rand (Nordtor) der im Dorf liegenden Ordenskomturei des Deutschen Ritterordens zusammen.

Diese Wasserburg, umgeben von drei Wassergräben, die im Jahre 1331 durch Tausch in den Besitz des Deutschen Ritterordens kam, spielt in der Geschichte der Kupferstraße eine nicht unbedeutende Rolle.

Hier, in dem geräumigen Burghof, der durch das Nord- und Südtor Einlaß gewährte, war ausreichend Platz für die Pferde und Fahrzeuge, Stallungen und Werkstätten. Für die Fuhrleute und Knechte standen auch Räume für Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Da das ganze Dorf Liebstedt im Besitz der Deutschordensritter war, stand auch der "Commende Gasthof", der im Dorf Liebstedt, unmittelbar an der Kupferstraße lag und das alleinige Recht des Bierauschankes hatte, den Fuhrleuten zur Verfügung. In den geräumigen Ställen konnten 65 Pferde untergebracht werden. Der Gasthof war verpachtet.

Dieser Commende-Gasthof brannte in der Nacht vom 2. zum 3. Juli 1746 vollständig ab, wurde aber etwas später wieder aufgebaut.

Bei einer gründlichen Renovierung des Gasthauses in den letzten Jahren, wurde leider der alte Baustein mit Jahreszahl über der Eingangstür beseitigt, dafür setzte man ein neues Wappen mit dem Ritterkreuz und der Jahreszahl 1331 über die heutige Haustür



Nach Auflösung des Ritterordens durch einen Erlass Napoleons vom 29. April 1809, ging der Gasthof in Privatbesitz über. Im Jahre 1911 wurde hier letztmalig Bier ausgeschenkt.



Liebstedt war seit Beginn der Kupfertransporte auf den beschriebenen Straßen der Treffpunkt der Routen B, B1a, B1b, B2, B3, und B4.

Von Liebstedt aus führte die Kupferstraße auf den wichtigen Ilmübergang zwischen Ulrichshalben und Oßmannstedt.

Die Kupferstraße verlief von Liebstedt in südöstlicher Richtung und überlief kurz hinter dem Ort den "Kleinen Ettersberg" (281 Meter Erhöhung). Es ist die heutige Straße von Liebstedt nach Oßmannstedt, die nach Überwindung des Höhenzuges mit leichtem Gefälle bergab läuft. Nach 2,5 Kilometern trifft sie auf einen freieckigen Wegestein, der die eingemeißelte Jahreszahl 1837 trägt.

Die Beschriftung weist in südlicher Richtung nach Ulrichshalben - Jena - Blankenhain, also auf den Verlauf der Kupferstraße, in nördlicher Richtung nach Liebstedt - Buttstädt.

An diesem Stein biegt nach links die heutige Straße nach Oßmannstedt ab, die Kupferstraße läuft weiter in südöstlicher Richtung durch einen Hohlweg, "Petersgraben" genannt.

Durch einen Bahndurchgang erreicht sie nach einem knappen Kilometer (etwa 800 bis 900 Meter) den Westrand des Wieland-Gutes in Oßmannstedt. Von hier sind es noch 300 Meter bis zum Ilmübergang nördlich des Dorfes Ulrichshalben.

In früheren Zeiten gab es hier zwei Ilmübergänge, die heute noch lokalisierbar sind. Die eine Übergangsstelle (Furt !) entdeckte man beim Bau der Brücke nach Oßmannstedt, die andere lag etwa 100 Meter davon entfernt.

Ilmübergang der Kupferstraße bei Ulrichshalben
und
Brücke zwischen Ulrichshalben und Oßmannstedt

Nach verschiedenen Berichten und Hinweisen in älteren Geländekarten ist erkennbar, daß mehrere Züge der Kupferstraße von Ulrichshalben in südliche Richtung eilten.

Man darf mit Sicherheit annehmen, daß diese Straßen oder Wege zu verschiedenen Zeiten benutzt wurden. Welche Gesichtspunkte bei der Festlegung dieser oder jener Fahrrouten eine Rolle spielten, kann nur vermutet werden.

Für die Festlegung der Fahrrouten war vorrangig wichtig, daß die Fuhrleute auf kürzestem und möglichst bequemen Wegen das ansteigende Gelände von Ulrichshalben bis nach Wiegendorf überwinden konnten. Es versteht sich von selbst, daß die Geländeform für die Festlegung der Streckenführung eine ausschlaggebende Rolle spielte und folglich schon vorhandene Feld- und Fahrwege als Transportstrecken mitbenutzt werden konnten.

Wichtig ist hierbei die Feststellung, daß die vom Ilmübergang nach Süden ziehenden Straßenzüge, Wiegendorf anlaufen mußten. Dort befand sich seit dem 16. Jahrhundert ein Geleitsamt, ein Nebengeleit des bedeutenden Hauptgeleitsamtes Weimar, das in dieser Gegend eine besonders wichtige Rolle spielte.

In älteren Karten deuten sich verschiedene Wegstrecken in Richtung Wiegendorf an. Von diesen damals benutzten Wegen sind heute nur noch Spuren im Gelände auffindbar.

Das Gelände, von Ulrichshalben an in südlicher Richtung, also nach Wiegendorf zu, steigt merklich an und ist von Unebenheiten Geländesenken durchzogen.

Haben wir bei Oßmannstedt - Ulrichshalben eine Geländehöhe von 195 Metern über dem Meeresspiegel, so erhebt sich das Gelände bei Schwabsdorf - Wiegendorf auf 259 Meter. Dieser Höhenunterschied zwischen Ulrichshalben und Wiegendorf ist recht beachtlich und stellte damals bei den ohnehin schlechten Wegen, für Fuhrleute und Pferde eine große Belastung dar, die viel Umsicht und Geschick erforderte um möglichst Rad- und Achsenbrüche und sonstige Schäden an den Fahrzeugen zu vermeiden.

Die von Liebstedt ankommende Kupferstraße, die mit dem letzten, bergab laufenden Stück, ehe sie den Ilmübergang erreichte, durch den "Petersgraben" lief und später -- nach Erbauung der Eisenbahnstrecke -- unter dem Bahnkörper durchzog, erreichte den Ilmübergang zwischen Ulrichshalben und Osmannstedt.

In diesem Ilmbereich existierten früher zwei Furten für den Flußübergang.

Über der östlich gelegenen Furt bestand schon seit längerer Zeit eine Brücke. Etwa um 1960 wurde an diese Stelle eine massive Brücke errichtet, gleichzeitig die Straße verbreitert und mit einer neuen Decke versehen.

An dieser Brücke beginnt der südlich liegende Ortsteil Ulrichshalben.




Beim Bau dieser Brücke entdeckte man eine zweite Furt, die etwa 100 Meter westlich der heutigen Brücke lag.


Danach muß die Streckenführung der alten Kupferstraße über diese alte Furt quer durch das Dorf Ulrichshalben gelaufen sein. Spuren dieser alten Ilmfurt sowie der Streckenführung durch das Dorf sind nicht mehr nachweisbar.




Obmannstedt Flur 3



Route B 6 

Route B 7 

Route B 8 

Route B 6

Ulrichshalben - Wiegendorf - Richtung Mellingen

Route B 7

Ulrichshalben - Rödigsdorf - Wiegendorf-
Richtung Mellingen

Route B 8

Ulrichshalben - westlich Schwabsdorf -
östlich Umpferstedt - Richtung Mellingen

Ausschnitt
aus der "Charte des Fürstenthums Weimar"
von 1797

Ausschnitt
aus der beigefügten Karte aus dem Buch
"Historische Denkwürdigkeiten"
von Obrist Maßenbach. Amsterdam 1809



Klein, Elters, Berg

Domastadt

Weichshausen

Schalksdorf

Weigendorf

Kapellendorf

Frankendorf

Hammerstedt

Lehnstedt

Schwabhausen

Jena

A. A. A. Lagerstellung der combinirten

glaubte, der Feind würde von Blankenhain, und von Kahla aus vordringen, und als der Herzog die Haupt-Armee auf den Höhen versammeln und sein Haupt-Weimar behalten wollte; wobei sich zeigte, dass man Jena, Landgrafen- und Flöberg, also vier behaupten würde.

case

ausgenommen und bezeichnet im
Jahre 1863

204

P. Kishor



Flurgrenze mit Rödigsdorf

Flurgrenze mit Schwabsdorf

Kappelendorf

Flurgrenze

Hand-drawn map of the area around Kappelendorf, showing the river (Flurgrenze) and surrounding villages (Schwabsdorf, Rödigsdorf, Kappelendorf). The map includes various landmarks, fields, and a central building complex.

[illegible]

Der Zug dieser alten Kupferstraße läßt sich sehr genau dokumentieren, denn sein Verlauf ist schon auf der "weimarer Karte" von 1797 verzeichnet.

Auch in der beigelegten Karte aus "Historische Denkwürdigkeiten zur Geschichte des Verfalls des preußischen Staats seit dem Jahre 1794" von Oberst Maßenbach, gedruckt 1809 in Amsterdam, ist diese Straße von dem Ort Ulrichshalben bis nach dem Ort Wiegendorf genau eingetragen, wobei die Fortführung der Straße von Wiegendorf nach Mellingen nicht eingezeichnet ist.

Die Generalkarte von Ulrichshalben von 1863 läßt erkennen, daß sich die Strecke von Ulrichshalben bis nach Wiegendorf in fast unveränderter Wegführung bis in die heutige Zeit erhalten hat.

Man darf also sagen, daß die heutige Straße von Ulrichshalben bis zur B 87 mit dem alten Straßenverlauf von 1797 identisch ist und heute noch die offizielle Bezeichnung "Kupferstraße" trägt.

Diese Straße, die wir als Route B 6 bezeichnen, verläuft von Ulrichshalben in südliche Richtung, leicht bergan steigend, über 2,3 Kilometer bis an die alte, von West nach Ost ziehende Straße von Schwabsdorf nach dem Dorf Herressen. Reststücke dieser mit Bäumen bestandenen Straße, sind heute noch im Gelände erkennbar.

An der Stelle, wo die Kupferstraße, von Ulrichshalben kommend, die erwähnte Straße (Schwabsdorf-Herressen) überquert, -- etwa 400 Meter östlich von Schwabsdorf -- schwenkt die Kupferstraße mit einer scharfen Biegung nach Südwesten ab, biegt sich aber nach kurzer Entfernung wieder in südliche Richtung zurück und verläuft in dieser Richtung weiter und erreicht nach etwa 700 Metern das Dorf Wiegendorf.

Bemerkenswert ist, daß in Wiegendorf ein bedeutendes Geleitsamt war, ein Nebengeleit des Hauptgeleitsamtes Weimar.

Alle Straßen, die aus südlicher, westlicher und östlicher Richtung kamen oder dorthin führten, um den Ilmübergängen zuzustreben, mußten die Geleitsstelle Wiegendorf anlaufen um hier für die Wagenladungen der Fuhrwerke die entsprechenden Geleitsgebühren zu entrichten.

Mit dieser Geleitsstelle wurde der kleine Ort Wiegendorf zu einem zentralen Anlaufpunkt, der für das Fuhrwesen dieser Gegend von großer Bedeutung war.

Das Wiegendorfer Geleitshaus, das im folgenden Foto



festgehalten ist, wurde in diesem Jahrhundert durch Umbauten so gewaltig verändert, daß von dem alten historischen Geleitshaus keine Spur mehr erhalten geblieben ist. Nach älteren Berichten soll in diesem Geleitshaus auch eine Gastwirtschaft betrieben worden sein, die als "Wiegendorfer Schenke" allgemein bekannt war.

Die hinter dem Geleitshaus liegenden ehemaligen Wirtschaftsgebäude sind im Zuge dieser Umbau- und Umgestaltungsarbeiten des ganzen Umfeldes des Geleitshauses auch beseitigt worden.

An der Westseite des Dorfes läuft die Kupferstraße genau in südlicher Richtung weiter und geht kurz hinter Wiegendorf in einen recht ausgefahrenen Feldweg über.



Zwischen Umpferstedt und Frankendorf überschreitet die Kupferstraße die um 1797 projektierte, später ausgebaut "Jenische Chaussee", um in weiterer südlicher Richtung Mellingen anzulaufen.

Dieser hier beschriebene Verlauf der Kupferstraße an der Westseite des Dorfes entlang, soll nach älteren Berichten erst im 18. Jahrhundert angelegt worden sein.

Nach einem mündlichen Bericht des heutigen Besitzers des ehemaligen Geleitshauses, soll die von Ulrichshalben kommende Kupferstraße auf den Nordrand des Dorfes Wiegendorf zugelaufen und genau auf das mitten im Dorf liegende Geleitshaus gestoßen sein. Durch den ehemaligen großen Hof des Geleitshauses zog sich dann die Kupferstraße in südwestlicher Richtung auf die Höhe südwestlich von Wiegendorf zu und traf dort auf den heutigen Feldweg nach Mellingen. Der Einlauf in den "Mellinger Weg" lag dicht an der Flurgrenze zu Frankendorf und trägt die Flurbezeichnung "bei dem Hügel".

Für diesen Verlauf der Kupferstraße ab Wiegendorf gibt es keine dokumentarische Belege, aber möglich wäre das schon.

Damit bekäme die Lage des mitten im Dorf liegenden Geleithauses, das dann bei diesem eventuell möglichen Straßenverlauf direkt von den Fuhrwerken zur Abfertigung angefahren werden konnte, logische und sinnvolle Bedeutung.

Es ist kaum anzunehmen, daß die schwerbeladenen Transportwagen von der, an der Westseite des Dorfes vorbeiziehenden Straße, ins Dorf hinein zum Geleithaus abbiegen mußten, dort abgefertigt wurden und wieder durch das Dorf zur Fahrstraße zurückfahren mußten.

Wenn die heute an der Westseite des Dorfes vorbeiziehende Straße die wirklich alte Linie der Kupfertransporte gewesen wäre, dann hätte doch das Geleithaus an dieser Straße, -- also am Dorfrand -- stehen müssen.

Da es aber keine Belege für diese Annahme gibt, auch älteres Kartenmaterial bisher nicht zu Rate gezogen werden konnte, muß es bei dieser Vermutung, die aber sehr wahrscheinlich ist, bleiben.

Eine Zweite Straße, die von Ulrichshalben nach Wiegendorf führt, erhält die Bezeichnung B 7

Auch diese Kupferstraße ist auf der Karte von 1797, sowie auf der Generalstabskarte von 1852/1854 verzeichnet und dürfte bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts noch vorhanden gewesen sein. Die heutigen Karten verzeichnen diese Straße nicht mehr und im Gelände ist sie auch restlos verschwunden. Anhand der älteren Karten ist sie aber noch genau verfolgbar.

Bis zum südlichen Ortsausgang von Ulrichshalben lief sie auf der Route B 6, dann bog sie in südöstliche Richtung ab und verlief mit leichter Kurvenführung nach dem Dorf Rödigsdorf und traf auf das am westlichen Ende des Dorfes liegende Gasthaus.



Dieses Gasthaus, das heute noch in seiner äußeren Form, mit Stallungen und Unterstellmöglichkeiten, einem großen Hof mit hoher Umfassungsmauer und Abstelle für 28 große Planwagen, erhalten geblieben ist, wird in der Heimatgeschichtsschreibung mehrfach erwähnt.

Das Gasthaus selbst, das heute einer anderen Nutzung dient, ist im Innern völlig umgebaut und läßt eine ehemalige Gastwirtschaft nicht mehr erkennen.

Über der Eingangstür zeigt ein Stein in Schildform die Inschrift J C H 1803.

Ob die Jahreszahl 1803 auf das Baujahr des Gasthauses hinweist ist zweifelhaft. Dieser Stein könnte auch bei einer Renovierung des Hauses gesetzt worden sein. Bemerkenswert ist aber, daß die Jahreszahl 1803 auf den Beginn der Arbeiten zur Befestigung dieser hier vorbeiziehenden Straße, von Eckartsberga bis Weimar, hinweist. Mit der Befestigung und Verbesserung dieser Straße, auf der damals ein reger Verkehr einsetzte, die heute als B 87 bekannt ist, erhielt auch der Gasthof in Rödigsdorf eine Aufwertung und eine Bedeutung.

Es ist also denkbar, daß das Gasthaus zu dieser Zeit renoviert wurde und über der Eingangstür diesen neuen Schlußstein erhielt.

Geschichtlich nachweisbar ist das nicht, aber nach älteren Heimatberichten ist der Gasthof älter als 200 Jahre und hat schon im 18. Jahrhundert als Fuhrmannsgasthof bestanden.

Über den Namen des alten Gasthofes, sowie über ehemalige Besitzer oder Pächter, ließ sich leider nichts ermitteln.

Der Schlußstein über der Eingangstür mit der Jahreszahl 1803 weist mit den Buchstaben J C H sicher auf den damaligen Besitzer oder Erbauer hin.

Auffallend ist die oben im Wappenschild deutlich erkennbare Weintraube. Man könnte annehmen, daß diese Traube vielleicht auf den Namen des Gasthofes hindeutet. Dann wäre also diese Gaststätte ein Gasthaus "Zur Weintraube" gewesen. Das wäre zwar möglich, aber geschichtlich nicht belegbar.



Von diesem Gasthof lief die Kupferstraße in südwestliche Richtung, überquerte die schon erwähnte alte Straße von Schwabsdorf nach Herressen und zog mit einem, nach Osten auslaufenden Bogen, auf das Dorf Wiegendorf zu.

Dieser gesamte Streckenverlauf von Ulrichshalben über Rödigsdorf bis nach Wiegendorf ist, ist wie viele andere alte Straßen und Wege, in der Separationszeit im Gelände spurlos beseitigt worden.

Hier in Wiegendorf schloß sich diese Kupferstraße der nach Süden, in Richtung Mellingen laufenden Route B 6 an.

Route B 8

Die dritte, von Ulrichshalben in südwestlicher Richtung hinziehende Kupferstraße, haben wir unter der Bezeichnung Route B 8 vermerkt.

Die Weimarer Karte von 1797, sowie die Geländekarte aus Maßenbachs "Historische Denkwürdigkeiten" von 1809, lassen den Verlauf dieses Kupfertransportweges sehr deutlich erkennen und verfolgen. Man muß dazu aber feststellen, daß von dieser Wegeführung heute, nach der Generalkarte von Ulrichshalben, nur noch ein Stück vorhanden ist. Von Ulrichshalben bis kurz vor Schwabsdorf läßt sich die alte Straße verfolgen, dann ist der weitere Verlauf im Gelände nicht mehr erkennbar.

Der ursprüngliche Verlauf dieser Route B 8 läßt sich nur nach den beiden erwähnten älteren Karten verfolgen, denn die Generalkarte von Ulrichshalben aus heutiger Zeit, die zur Orientierung beiliegt, zeigt im Vergleich mit älteren Karten, viele Veränderungen im Gelände, die durch die Separation entstanden sind und das ursprüngliche Bild der alten Geländesituation völlig verwischt haben.

Wir müssen also den ehemaligen Kupfertransportweg nach den vorhandenen älteren Karten verfolgen.

Am südlichen Dorfrand von Ulrichshalben beginnt der Verlauf dieser Route B 8 und zieht sich parallel westlich des Baches hin, der von Schwabsdorf nach Ulrichshalben fließt.

Diese Route, die wir auf der Generalkarte von Ulrichshalben mit blauer Farbe deutlich gemacht haben, hört plötzlich nordwestlich von Schwabsdorf im Gelände auf und ist im weiteren südlichen Verlauf noch durch eine kleine Senke im Gelände erkennbar.

Nordwestlich von Schwabsdorf überschritt sie die alte Verbindungsstraße von Denstedt nach Schwabsdorf und zog westlich an Schwabsdorf vorbei, ohne den Ort zu berühren.

Im weiteren Verlauf traf sie auf die Nordostseite des Dorfes Umpferstedt, zog durch das Dorf hindurch bis zu dem am südwestlichen Ortsrand liegenden Gasthaus.

Der Gasthof in Umpferstedt, der heute den bescheidenen Namen "Raststätte Umpferstedt" führt, ist ein altes Fuhrmannsgasthaus. Umbauten, Renovierungen und Veränderungen des Innern, die in den letzten Jahrzehnten durchgeführt wurden, haben dieser alten Gaststätte fast das alte Gesicht genommen.



Die modernisierte Vorderfront des Gasthauses hat schon durch den Einbau der neuen Fenster das alte Ansehen völlig verändert. Es erinnert sehr wenig an diesen alten Bau, der, wie die Steintafel über der ehemaligen Eingangstür aussagt, 1817 erneuert wurde. Auf der Tafel ist lesbar:



Novum
H
I N E
1817

Die Buchstaben H und I N E deuten sicher auf den Erbauer oder Besitzer dieses Hauses in damaliger Zeit. Das "Novum" besagt, daß im Jahre 1817 "Erneuerungen" am Haus durchgeführt worden sind. Das Gasthaus ist aber viel älter und war nicht nur für die Fuhrleute der Kupfertransporte von Bedeutung, sondern auch für Fuhrleute und Reisende, die auf der Straße von Jena nach Weimar, oder zurück, unterwegs waren.

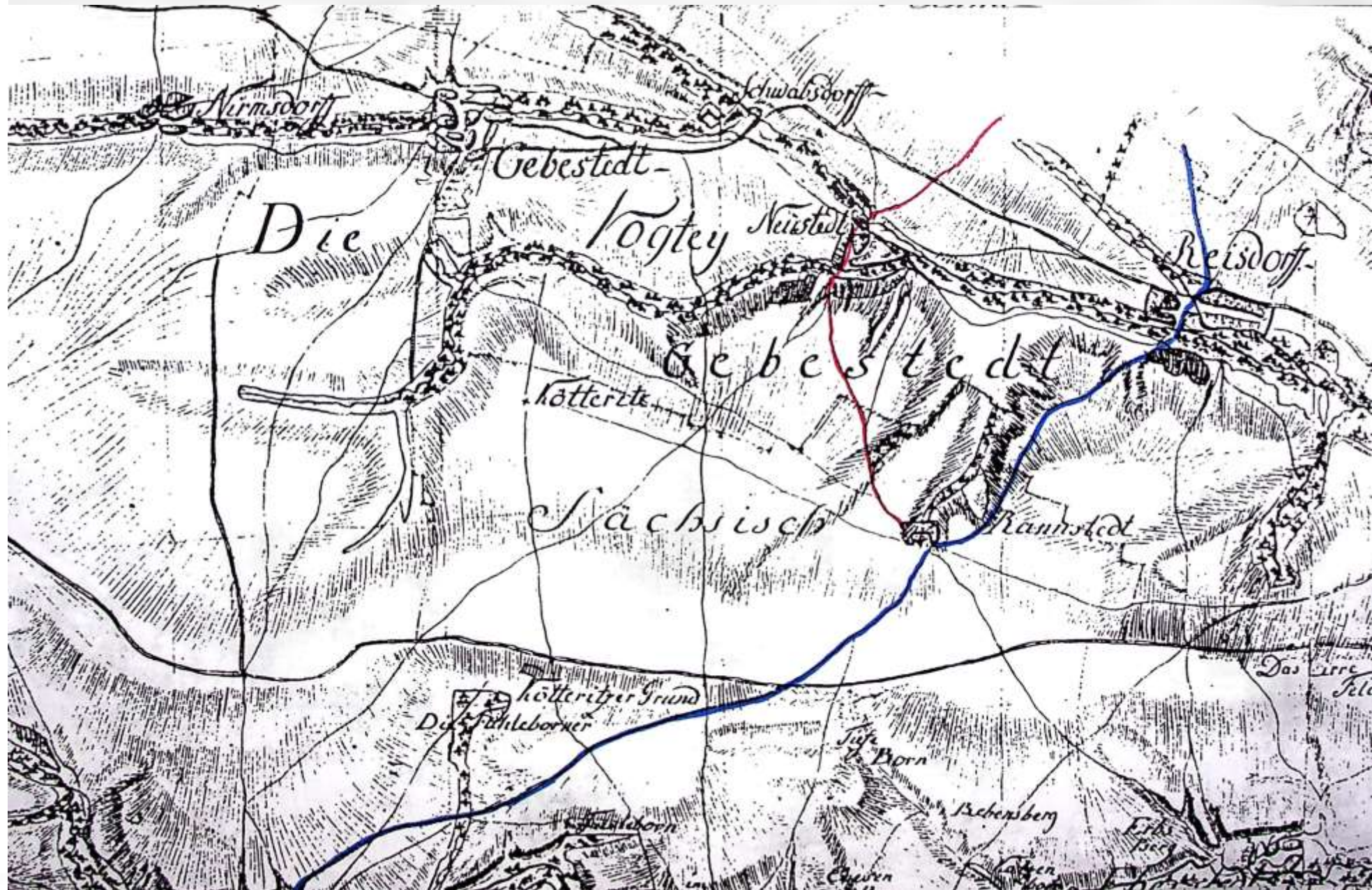
Route B 9

Route B 9a _____

Route 3 9b

Eckartsberga - Gasthaus "Poche" - Oberroßla -
Rödigsdorf - Schwabsdorf - Umpferstedt

Ausschnitt
aus der "Charte des Fürstenthums Weimar"
von 1797



Ausschnitt
aus der Königl. Preußischen Generalstabskarte
von 1854



In einer heimatkundlichen Schrift, etwa aus dem Jahre 1980, mit einem Beitrag von Paul Egert + über das "Blankenhainer Beigeleit" finden wir einen bemerkenswerten Hinweis auf eine Handelsstraße, die über Eckartsberga - Oberroßla - Umpferstedt und weiter über Mellingen in Richtung Blankenhain gelaufen sein soll "Später" auch für den Transport von Kupfererz genutzt worden sei.

Was Egert unter "Später" versteht, geht aus diesem Beitrag nicht hervor, da dazu keine Jahreszahl angegeben ist. Da Egert aber die Ortschaften Oberroßla und Umpferstedt erwähnt, kann es sich nur um die spätere B 87 handeln, die um 1804 als befahrbare Straße von Eckartsberga nach Weimar ausgebaut wurde und am 1. April 1804 in den Postkurs der "Chursächsischen Post" Leipzig - Frankfurt/Main einbezogen wurde.

Zur Bereitstellung der preußischen Truppenverbände zur Schlacht bei Auerstedt am 14. Oktober 1806 diente diese Straße der preußischen Hauptarmee als Anmarschweg aus der Gegend um Umpferstedt.

Die undatierte Angabe von Egert kann sich nur auf die Zeit nach 1804 beziehen, denn bis zum Ausbau zur "Kunststraße" bestand hier nur ein primitiver Feldweg, auf dem Handelsgüter verschiedener Art nie hätten transportiert werden können.

Da wir aber den Hinweis des Autors nicht ignorieren oder als falsch bezeichnen wollen, zumal seine Betrachtung über das Blankenhainer Beigeleit eine gründliche Forschungsarbeit erkennen läßt, sind wir allen geschichtlichen Spuren nachgegangen, die vielleicht doch die Richtigkeit dieser Behauptung bestätigen könnten.

Wenn wir davon ausgehen, daß tatsächlich Kupfertransporte über die Stadt Eckartsberga gelaufen sind, die wir bisher nicht belegen konnten, dann mußten wir alle von Eckartsberga in südliche Richtung verlaufende Straßen, die für die schweren Kupfertransporte in Frage kämen, einer gründlichen Überprüfung und Einschätzung unterziehen.

Nach Begehungen noch vorhandener Teilstücke älterer Straßen und Vergleiche mit älteren Geländekarten, ergaben sich folgende Erkenntnisse und Festlegungen:

1. Die Ankunft der alten Kupferstraße von von Braunsroda in Eckartsberga und Verlauf derselben durch die Stadt bis zum Gasthof "Zum schwarzen Roß"
2. der weitere Verlauf von diesem Gasthof bis nach Mallendorf, durch den kleinen Ort Mallendorf hindurch, bis nach dem Dorf Reißdorf und weiter bis zum Dorf Rannstedt. (Wahrscheinlich die älteste Streckenführung)
3. Eine andere Strecke ab Gasthof "Zum schwarzen Roß" bis zum Westrand von Mallendorf, von hier bis zum Dorf Neustedt und weiter bis zum Westrand des Dorfes Rannstedt.
4. Nach Ausbau und Befestigung der Straße (heute die B 87) um 1804 durch die Stadt Eckartsberga hindurch und dann auf dieser befestigten Straße über das Gasthaus "Poche" bis nach dem Dorf Umpferstedt.

Um bei der Beschreibung dieser Straßenzüge, die alle in südlicher Richtung über Eckartsberga laufen, eine klare Übersicht zu behalten, haben wir diese Straßenverläufe als Route B 9 (Eckartsberga - Mallendorf - Reißdorf - Rannstedt)

Route B 9a (Eckartsberga - Westrand von Mallendorf - Neustedt - Rannstedt)

Route B 9b (Eckartsberga - Gasthaus "Poche" - Oberroßla - Rödingsdorf - Schwabsdorf - Umpferstedt)

bezeichnet.

Bei der Beschreibung dieses Straßenverlaufs müssen wir zum besseren Verständnis wieder bei dem Gasthaus "Zum kühlen Brunnen" beginnen.

Von hier nimmt die Kupferstraße zu Beginn denselben Verlauf, wie wir ihn schon unter Route B 1 geschildert haben.

Nachdem das "Querfurter Holz" am westlichen Rand umgangen war, wurde die Ortschaft Braunsroda erreicht.

Hier beginnt genau genommen unsere Route B 9.

Nach Überquerung der "alten Poststraße" zieht sich unsere Route B 9 auf das "Königliche Forstrevier Eckartsberga" der "Amtsforst" genannt, und durchläuft denselben auf einer Strecke von etwa 1,8 Kilometer. Nach Verlassen dieses Waldgebietes strebt die Fahrstraße als schmaler Feldweg, in südöstlicher Richtung, der im Tal liegenden Stadt Eckartsberga zu.

Noch oberhalb der Stadt trifft unsere Straße genau auf die Wegegabel der Straßen nach Frankroda (in nördlicher Richtung) und der Straße nach Lißdorf (in östlicher Richtung).



Hier biegt die ankommende Straße in die "große Kahre" ein und zieht sich auf die Stadt Eckartsberga hinab.

Die "große Kahre" ist ein ziemlich steil nach der Stadt Eckartsberga abfallender Hohlweg, der im oberen Teil eine beachtliche Breite aufweist, im Bereich der Stadt selbst zu einer normalen Straße ausläuft.



Von dieser "Großen Kahre" biegt nach knapp 100 Metern eine nach Südwest laufende kleine Straße ab, heute "Bibraer Weg" genannt, und zieht sich dann, nach einer kurzen Strecke, an der Ostseite des ehemaligen Gasthauses "Zum weißen Roß" vorbei auf den Platz vor dem Rathaus.

Von dem Platz mit dem alten Rathaus, in dem sich heute noch die alte Gaststätte "Zum Ratskeller" befindet, zieht sich die Transportstrecke durch die in westlicher Richtung verlaufende Hauptstraße bis zu dem Gasthaus "Zum schwarzen Roß" das am unteren Ende der Straße liegt. Gegenüber diesem Gasthaus steht auf der Straßenböschung erhöht das alte Geleitshaus.

In diesem Haus befand sich schon im 14. Jahrhundert ein Geleitsamt, das im 15. Jahrhundert zum Hauptgeleit erhoben wurde. Dieses "Hauptgeleit" -- vergleichbar mit dem Hauptgeleit in Weimar -- war für das ganze Straßenwesen dieser Gegend um Eckartsberga für Zollabgabe und Sicherheit auf den Straßen zuständig und verantwortlich.



Diesem Hauptgeleit waren mehrere "Neben- oder Beigeleite" unterstellt. Wir kennen solche in

Auerstedt,
Sulza,
Großheringen,
Thüsdorf,
Oberreißen,
Ebleben,
Tauhardt,
Wiehe,
Wohlmirstedt,
Bibra,
Saubach,

die alle einen eigenen Geleitsmann hatten, der die vereinnahmten Zoll- und Geleitsgebühren von den dort zuständigen Straßen in dem Hauptgeleitsamt Eckartsberga abrechnen mußte.

Als Beleg können wir eine Geleitsquittung des "Churfürstl. Sächs. Hauptgeleite" vom 6. November 1766 vorlegen, wonach ein "Casper Engelhart 9 Stück Schweine von Buttstedt nach Eberstedt vergleitet" und dafür 3 Groschen Gebühr entrichten mußte.

Der Name des Geleitsmannes und Ausstellers ist auf diesem Schein auch vermerkt: Schertzberg hieß der Geleitsmann.



Dieser seltene Beleg des Hauptgeleitsamtes in Eckartsberga bestätigt, daß noch am Ende des 18. Jahrhunderts die Geleitsstelle hier bestand.

Dank der mühevollen und gründlichen Forschung zur Geschichte der Stadt Eckartsberga durch Herrn Sanitätsrat R.-A. Jung, Eckartsberga, konnten wir die nun folgende, fast lückenlose Aufstellung der "Geleitsbeamten" übernehmen und das Bild über das Geleitswesen ergänzen und abrunden.

Aus der Aufstellung der Beamten des Geleitsamtes ist erkennbar, daß bis ins 19. Jahrhundert hinein das Geleitsamt, bzw. das Hauptgeleitsamt in der Stadt Eckartsberga noch tätig war.

Die Personen, die das Geleitsamt verwalteten, führten zu Anfang des 15. Jahrhunderts noch den Titel "Geleitsmann". Ende des 15. Jahrhunderts nannten sie sich "Amtsschösser" und im 18. Jahrhundert tauchten dann die Berufsbezeichnungen: "Amtsverwalter", "Amtsschreiber" oder "Rentamtman" auf.

Geleitsmänner:

1440	Nithard, Geleitsmann	
1485	Kunz Rudolph, Geleitsmann	
1497	Johann Kirchdorffer, Amtsschösser	
1513-1519	Johann Fromann, Amtsschösser	
1533	Michael Buhle, Amtsschösser	
1537-1561	Georg von Hoff, Amtsschösser	+1561
1561-1568	Georg von Hoff, Amtsschösser	
1568-1583	Nicol Körner, Amtsschösser	
1584-1605	David Schumann, Amtsschösser	
1605-1610	David Zöllner, Amtsschösser	
1610-1614	Johann Glytz, Amtsschösser	
1615-1640	David Aegidius Susenbeth, Amtsschösser	
1640-1667	Johann Georg Büttner, Amtsschösser	
1667-1678	Johann Heinrich Seege, Amtsschösser	
1678-1722	Johann Dietrich Büttner, Amtsschösser	
1725	Johann Dietrich Büttner jun. Amtsschösser	
1742	Georg Rüdiger, Rentamtman	
1752-1782	Friedrich Heinrich Schertzberg, Amtsverwalter	
1782-1788	Gottlieb Baunack, Amtsverwalter	
1788-1811	Georg Ernst Heynemann, Amtsverwalter und Hauptgeleitseinnehmer	

Gegenüber dem Geleitshaus liegt der Gasthof "Zum schwarzen Roß", der in der Geschichte der kleinen Stadt Eckartsberga, besonders aber für die des Fuhr- und Straßenwesens über Jahrhunderte eine wichtige Rolle spielen sollte. Dieser große Gasthof mit Gasthaus, Wirtschaftsgebäuden und Stallungen läßt heute noch ein recht beachtliches Unternehmen erkennen und hat trotz Erweiterungsbauten und Veränderungen sein altes Gesicht bewahrt.

Über das Zollamt, das vorübergehend in diesem Gasthaus untergebracht war, kommen wir in einem anderen Kapitel zu sprechen.

Dieser Gasthof, der ursprünglich ein Gutsbetrieb der Stadt Eckartsberga war, erhielt um 1570 eine Gastwirtschaft, die der "untere Gasthof" genannt wurde. Erst um 1697 erhielt dieser Gasthof den bis heute bekannten Namen "Zum schwarzen Roß".



Gasthof "Zum schwarzen Roß" mit der vom Rathaus ankommenden Hauptstraße. Oberhalb der Straße auf der Straßenböschung das alte Geleitshaus.

Die Namen der Besitzer des Gasthauses
"Zum schwarzen Roß"

1570	Moritz Reinhard
1584	Melchior Reim + 1608
1608	Wilhelm Langholz
1612	Hans Wengel + 1642
1642	Gasthaus im 30 jährigen Krieg zerstört
1648	von Sebastian Nauert wieder aufgebaut
1653-1669	Sebastian Nauert geb.1628 + 1669 in Auer- stedt Sohn des Salzmeisters Seb.Nauert in Neu-Sulza oo in Auerstedt Appolonia Rost, Tochter des Gerichtsschöppen in Auerstedt David Rost
1669	gab Nauert den Gasthof wegen Krankheit auf und zog nach Auerstedt
1669-1690	Peter Langer Schneidermeister aus Auerstedt geb.Klosterhäsel 1631 + 1690 oo 1661 Auerstedt Magdalena Wirth, Tochter des Gastwirthes und Geleits- mannes Zacharias Wirth in Auerstedt und Frau Barbara geb.Nauert
1691-1728	Gottfrie Wirth aus Auerstedt geb.1665 + 1728 Sohn des Gastwirthes u. Geleitsmannes Zacharias Wirth
1728-1737	Gottfried Wirth jun. geb.1692 Eckartsberga 1705-1711 Schule in Schulpforta 1711-1717 Jurastudium Jena dann Chursächs. Acciseein- nehmer in Eckartsberga 1718 ooMagdalena Elisabeth Weise in Schulpforta 1722 Landrichter 1726 Bürgermeister Eckartsberga 1728 Besitzer Gasthof "Zum schwarzen Roß)
1737-1750	Philipp Wilhelm Packbusch + 1784
1750-1787	Johann Christoph Packbusch + 1787 Sohn von Philipp
1788-1813	Johann August Pckbusch + 1813 Bruder des Vorigen oo I. Maria Elisabeth Hebestreit oo II. 1777 Maria Christina Seyfarth
1813	Johann Gottfried Treff, Schwiegersohn des Vorigen geb. 1771 Eckartsberga oo 1796 Maria Sabina Packbusch

1834 Friedrich Albert Treff
Sohn von Johann Gottfried
geb. Eckartsberga 1811 + 1881
oo I. Christiane Luise Zahnert + 1837
ooII. 1837 Marie Henriette Pfeiffer,
Tochter des Gastwirths "Zum weißen Roß"
Friedrich Christian Pfeiffer

1871-1874 Der Gasthof "Zum schwarzen Roß" wird
geschlossen und in einen landwirtschaftlichen
Betrieb umgewandelt.
Der Betrieb erhält den Namen: Untergut

Die Besitzer des Gutes

Albert Treff + 1902
1903 Arthur Theoporus Läufer
1903 Freiherr Kurt von Wilmowsky
1921 Freiherr Tilo von Wilmowsky
1929 Hauptmann Adolf Schlegel

Vom Gasthof "Zum schwarzen Roß" zieht sich,
nach Südwesten verlaufend, die "alte Straße",etwas
ansteigend,in Richtung Mallendorf hin.



Im Vordergrund des Bildes die heutige befestigte Aus-
fallstraße (B 87),die sich nach dem nächstliegenden
Dorf Rannstedt hinzieht, existierte zur Zeit der Kupfer
transporte noch nicht und wurde um 1804 angelegt und
ausgebaut .

An dieser "alten Straße" steht rechts an
der Böschung ein alter Kreuz-
stein, auf dem noch schwach
erkennbar,ein Schwert einne-
meißelt ist. Die Sagen und
Erzählungen,die sich um alte
Steinkreuze ranken,sind in
den meisten Fällen histo-
risch nicht belegbar.
Eine Datierung dieses Stein-
kreuzes ist nicht möglich,
aber es ist sicher vor vie-
len hundert Jahren aus
einem besonderen Anlaß ge-
setzt worden.
Das trifft auch für das an-
dere Steinkreuz bei Mallen-
dorf zu,das die typische
Form eines Malteserkreuzes
aufweist.





Die "alte Straße", die heute noch als Feldweg erhalten ist, zieht sich von der höchsten Straßenerhebung, an der östlichen Seite der "Ohrakuppe", leicht abfallend, nach der westlichen Seite von Mallendorf zu.



An der tiefsten Stelle, kurz vor dem Dorf Mallendorf, stößt die "alte Straße" auf die von Buttstedt kommende Verkehrsstraße und beendet hier ihren Lauf.



Hier am westlichen Dorfeingang von Mallendorf steht ein weiteres Steinkreuz, das "Mallendorfer Kreuz" genannt, das ursprünglich auf der gegenüberliegenden Straßenseite in dem Garten des Kögler'schen Grundstückes stand, (hinter dem Gartenzaun), 1935 bei Schachtarbeiten gefunden und an der heutigen Stelle errichtet wurde.



Das "Mallendorfer Kreuz" (Malteserkreuz)

Unsere bisher verfolgte Straße, die Eckartsberga nun verlassen hat, zieht sich von West nach Ost verlaufend durch den kleinen Ort Mallendorf hindurch.



Nach Verlassen des Dorfes eilt sie in südlicher Richtung auf die naheliegende ehemalige Grenze zwischen Kursachsen und dem Herzogtum Sachsen-Weimar zu.

Bis zum östlichen Dorfausgang von Mallendorf war diese Route noch genau zu verfolgen, dann aber ist der weitere Verlauf im Gelände nicht mehr erkennbar und spurlos verschwunden. Hier haben, wie an vielen anderen Stellen auch, Separation und spätere sozialistische Flurbereinigung ganze Arbeit geleistet. Selbst Grenz- und Wege-

steine sind heute kaum noch auffindbar.

Um unsere Route B 9 weiter verfolgen zu können, konnten wir uns nur an älteren Karten orientieren. Dabei mußten wir aber berücksichtigen, daß diese handgezeichneten Karten, die damals nicht genau vermessen waren, einige Ungenauigkeiten aufweisen. Dennoch fanden wir auf diesen älteren Karten, -- besonders auf der Karte von 1791 -- heute nicht mehr vorhandene straßenzüge, die im Gelände gut rekonstruierbar waren und die Straßenverläufe sehr wahrscheinlich machten.

Im weiteren Verlauf der Route B 9 überschritt unsere Straße die schon erwähnte Landesgrenze -- die in der Karte von 1791 sehr genau eingezeichnet ist -- und zog sich über die B 87, die damals vor dem Ausbau von 1804 nur als schmaler Feldweg bestand, in südöstliche Richtung. Sie strebte auf das Bahnhofsgebäude von Eckartsberga zu -- das damals noch nicht bestand -- und zog sich weiter auf das Dorf Reißdorf zu.

An der Stelle, wo die Route B 9 die B 87 überschritt, finden wir auf einer Karte von 1854 die Flurbezeichnung "Am Reißdorfer Weg". Damit ist der Verlauf unserer Route B 9 in Richtung Reißdorf belegt.

Nach einem Kilometer erreichte unsere Straße die Westseite des Dorfes Reißdorf, zog sich am Dorf vorbei zum südlichen Dorfrand hin und überschritt hier den von West nach Ost verlaufenden "Emsbach".

Im Gelände der späteren Ziegelei umging die Straße einen Teich und kletterte den steilen Hang bis zum "Teichberg" empor.

Auf der erreichten Höhenfläche verlief die Straße in leichten Windungen, etwa 1,5 Kilometer bis zum Ostrand des Dorfes Rannstedt, ohne jedoch den Ort zu berühren.

Von Rannstedt schwenkt die Straße nach Südwesten ab und trifft nach einem Kilometer auf die von West nach Ost ziehende alte "Weinstraße".

An diesem Punkt, wo unsere Route B 9 und die Weinstraße zusammentreffen, steht ein alter Kastanienbaum, der weit sichtbar, ein markanter Richtpunkt für alle Fahrzeuge auf diesen hier verlaufenden Straßen und Wege ist.

Den nun folgenden Verlauf der Route B 9 können wir nur nach älteren Karten verfolgen, die diese Wegeführung noch recht genau erkenntlich machen.

Von dem erwähnten Kastanienbaum an der "Weinstraße" verläuft die Route B 9 in südwestliche Richtung, zieht nördlich an Mattstedt vorbei und trifft auf den nordöstlichen Dorfrand von Zottelstedt. Von der Weinstraße bis nach Zottelstedt sind es 3,5 Kilometer.

Am westlichen Ausgang von Zottelstedt trifft unsere Straße auf ein Gasthaus, eine alte Fuhrmannsschenke, die den Namen "Butte" trägt.



Das Gasthaus um die Jahrhundertwende

Diese Fuhrmannsschenke am Ende des Dorfes, liegt genau in der Gabel der Wege nach Wersdorf und des "Weimarer Weges".

Der Name "Weimarer Weg", der heute noch allgemein gebräuchlich ist, sagt schon, wohin dieser Weg lief.



An dem Gasthaus vorbei zog sich unsere Route B 9 dann auf der südlichen Hangseite des "Kleinen Ettersberges" in westliche Richtung, kreuzte die Straße von Niederroßla nach Wersdorf und strebte auf die oberhalb des "Petersgraben" bei Oßmannstedt stehende hohe Postsäule (Wegestein) zu, die genau am Kreuzungspunkt von vier Straßen steht.



Die Wegestrecke von Zottelstedt bis zu diesem Wegestein beträgt 5,5 Kilometer.

Die Datierung auf dem untersten Teil des Steines sagt uns, daß er im Jahre 1837 gesetzt wurde.

Der Stein zeigt den Straßenverlauf nach folgenden Ortschaften:

Ulrichshalben	Liebstedt 3/4 Std.
Jena 4 Std.	Buttstedt 4 Std.
Blankenhain 4 Std.	
(Süden)	(Nordwest)
Denstedt 3/4 Std.	Oßmannstedt
Cramsdorf 1 Std.	Nieder Roßla 1 Std.
Weimar 2 Std.	
(Südwest)	(Südost)

Route B 9a

Die zweite, über Eckartsberga laufende Route, beginnt wie Route B 9 bei dem Dorf Braunsroda.

Sie nimmt zu Beginn denselben Verlauf wie Route B 9, durch den Amtsforst hindurch bis zum Abstieg durch die "Kahre" hindurch und weiter durch die Stadt Eckartsberga, am Gasthaus zum "schwarzen Roß" vorbei, bis zum westlichen Rand des Dorfes Mallendorf.

Dieser Verlauf ist schon in der Beschreibung der Route B 9 genau geschildert.

Beim Verlauf dieser Route wird das Dorf Mallendorf nicht berührt. Am südwestlichen Vorrand lief unsere Route B 9a vorbei.



Von hier aus benutzte sie ein Stück der Straße nach Seena, die aber nach 500 Metern nach Westen abbog, während unsere Route weiter in süd-südwestlicher Richtung verlief.



Am unteren Ende dieses Hohlweges überschritt diese Route den "Emsenbach" über eine kleine Brücke.

Der "Emsenbach" wurde vor einigen Jahrzehnten weiter südlich, dicht an das Dorf Neustedt verlegt. Das ehemalige Bachbett des ursprünglichen Bachlaufes ist heute im Gelände verschwunden, aber die alte, aus Steinen errichtete Brücke ist erhalten geblieben.



Die Ostseite der alten Brücke



Die Westseite der Brücke

An der Westseite dieser Brücke stand ein alter Wegestein, der erfreulicherweise gerettet wurde und im Dorf Neustedt einen neuen Standplatz erhielt.

Auf dem Stein deutlich lesbar:

Seena	1/2 St.
Eckartsberga	1 St.
Reisdorf	1/2 St.

Auf der anderen Seite des Steines:

Thuesdorf	1/2 St.
-----------	---------

Es handelt sich vermutlich um einen Wegestein für die Post, der aus dem 18./19. Jahrhundert stammt.



Die Straße lief an der westlichen Dorfseite entlang, dicht westlich an der Kirche vorbei und verließ das Dorf an der Südseite, um dann in dieser Richtung weiter zu laufen.

Kurz hinter dem Dorf gabelte sich unsere Straße, eine Strecke verlief südsüdwestlich auf das Dorf Ködderitzsch zu, unsere Route zog sich durch eine heute noch erkennbare Senke in einem anliegenden Garten, leicht ansteigend auf die "Oberebene" zu, schwenkte dann nach Südosten ab und zog über den "Müllers Berg" auf die Westseite des Dorfes Rannstedt zu.

Im Gelände ist der Straßenverlauf, ab der Gabelung südlich von Neustedt, nicht mehr erkennbar. Die "Oberebene", die nach der Karte von 1852 von mehreren Wegen durchzogen wurde, ist durch Verackering dieser alten Wege, in eine große landwirtschaftliche Anbaufläche verwandelt worden.

Die erwähnten Flurnamen sind der preußischen Karte von 1854 entnommen.

Vom westlichen Dorfrand von Rannstedt zog unsere Route auf den in südwestlicher Richtung verlaufenden Weg nach dem, unter Route B 9 schon erwähnten Kastanienbaum an der Weinstraße.

Der weitere Verlauf der Route B 9a über Zottelstedt und weiter am Südhang des "Kleinen Ettersberges" bis zu dem großen Wegestein oberhalb von Oßmannstedt ist derselbe, wie er schon bei der Route B 9 beschrieben wurde.



Route B 9b

Der dritte, zu behandelnde Streckenverlauf über Eckartsberga, ist ohne Zweifel die jüngste Transportstrecke für Kupfererze, die wir mit Route B 9b bezeichnet haben.

Wenn wir den Ausführungen von Paul Egert Glauben schenken wollen, -- obwohl wir keine historischen Belege über diese Transportroute vorlegen können -- dann müssen wir kurz auf die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte dieser Straße eingehen.

Die von Egert angegebenen Orte Oberroßla und Umpferstedt, die von dieser Route berührt wurden, sind die einzigen Hinweise auf den Verlauf dieser Straße. Damit wird klar erkennbar, daß es sich bei diesem Straßenzug nur um die heutige B 87 handeln kann.

Dieser Straßenverlauf war im 18. Jahrhundert ein mehr oder weniger einfacher, ausgefahrener Feldweg, der dann am Anfang des 19. Jahrhunderts (1804 - 1818) zu einer befestigten, befahrbaren Straße ausgebaut wurde, die 1818 als Frankfurt - Leipziger Straße ihrer Vollendung entgegen ging.

Diese neu ausgebaute Straße wurde für den Fracht- und Reiseverkehr von großer Bedeutung, denn Fuhrwerke mit Transportgütern verschiedenster Art, Reisekutschen, Postkutschen und die fahrbare Eilpost belebten dieses Straßenbild.

Die vielen Gasthäuser an dieser Straße, die fast ausnahmslos in dieser Zeit entstanden, zeugen von dem regen Reiseverkehr auf dieser Straße und boten Mensch und Tier vorübergehende Rast und Verpflegung.

Bei der Betrachtung dieser Betriebsamkeit auf dieser Straße drängt sich die Frage auf : warum sollte auf dieser gut befahrbaren Straße nicht auch Kupfererz transportiert worden sein, zumal sich dieser Straßenverlauf in die Richtung zog, wo die Kupferhütten lagen, die ohne Umwege bequem erreicht werden konnten?

Die Frankfurt - Leipziger Straße, die dann erst viel später die Straßenbezeichnung B 87 erhielt, wurde eine der wichtigsten Handelsstraßen, die unsere Gegend durchzogen. Diese Wertigkeit hat sie bis in unsere Zeit behalten.

Mit der Beschreibung dieser Route B 9b beginnen wir dort, wo die von Braunsroda kommende Kupferstraße den Eckartsbergaer "Amtsforst" verläßt.

Von hier zog sich die Straße, auf die zu Beginn des 19. Jahrhunderts nach Süden verlaufende neue Straßenführung nach der Stadt Eckartsberga zu.

Diese neue Straßenführung traf am östlichen Ausgang der Stadt auf die von Bad Kösen kommende Landstraße und stieß somit auf die durch Eckartsberga hindurchziehende Hauptstraße.

Mit Inbetriebnahme dieser neu angelegten Straße, verlor nun die "alte Kahre" als Eingangsweg, für die von der Finne ankommenden Fahrzeuge zur Stadt, an Bedeutung.

Am Rathaus vorbei zog sich die Straße bis zum Gasthof "Zum schwarzen Roß". Von der Hauptstraße konnte man durch ein Tor in den großen Hof hineinfahren, der genügend Platz für die Fahrzeuge zur Abstelle bot. Dieser Hofraum sowie die langgestreckte Scheune standen dem Zollamt zur Verfügung.

Laut Regierungsbeschluß der königlich preußischen Landesregierung von 1818 erhielt Eckartsberga ein Hauptzollamt, für dessen Unterbringung an der südlichen Ausfallstraße am Stadtrand ein größerer Neubau errichtet werden mußte.

Die preußische Landesregierung beauftragte den Ingenieur Horn aus Eilenburg mit der Durchführung der Erstellung dieses neuen Hauptzollamtes.

Bis zur Fertigstellung dieses Gebäudes wurde die gesamte Zollverwaltung mit Abfertigung, Packhof und Lagerräumen in den Gasthof "Zum schwarzen Roß" gelegt.

Vom Jahre 1818 bis 1824 beherbergte der Gasthof das Hauptzollamt, das dann nach Fertigstellung des Neubaus dahin verlegt wurde.



Eckartshaus - ehemaliges Hauptzollamt

Gleichzeitig wurde dem neuen Hauptzollamt gegenüber, durch den Besitzer des Gasthofes "zum schwarzen Roß", eine Gastwirtschaft errichtet, die den Namen "Zum schwarzen Adler" trug. Auch eine kleine Schmiede wurde gebaut, die vor allen Dingen für die Bedürfnisse der Fuhrleute zur Verfügung stand.

Mit der Tätigkeit des Hauptzollamtes verlor auch das Hauptgeleitsamt an Bedeutung und wurde aufgelöst. Die Aufgaben dieses Geleitsamtes gingen dann in die Verwaltungsbereiche des Hauptzollamtes über.

Das Hauptzollamt in Eckartsberga hatte keine lange Lebensdauer. Im Jahre 1834 wurde der "Deutsche Zollverein" gegründet, der alle Zollgrenzen beseitigte und somit die Zollämter auflöste.

Mit der Auflösung und Schließung des Hauptzollamtes, nach dieser kurzen Zeit des Bestehens, bestand auch für den Gasthof "Zum schwarzen Adler" keine Notwendigkeit mehr und er ging ein. Auch die daneben liegende Schmiede wurde geschlossen.

Das Hauptzollamt wurde 1848 zu einer "Rettungsanstalt für Knaben" umfunktioniert und bestand als Erziehungsheim für schwererziehbare Kinder noch bis in unsere Zeit.

An unserer Straße, etwa 100 Meter südlich des Eckartshauses, auf der gegenüberliegenden Straßenseite, steht noch der preußische Grenzstein, der etwa aus den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts stammt.



Unsere Route B 9b, deren Verlauf identisch mit der heutigen B 87 ist, war nach dem Ausbau um 1818 schon eine breite und in großen Strecken sehr ebene und gerade Straße, an der sich im Verlauf der vergangenen 150 Jahre kaum etwas verändert hat.

Im weiteren Verlauf zog unsere Straße an dem Dorf Rannstedt vorbei, überschritt die Weinstraße und fiel dann einigen hundert Metern recht steil in einen Geländeeinschnitt, durch den sich die Ilm hindurch schlängelte. Über eine Brücke wurde hier die Ilm überquert.

Nach Überschreitung der Ilm war der alte Fuhrmannsgasthof "Zur Poche" erreicht.



Es ranken sich um diesen Gasthof viele Sagen und Erzählungen, die so manchen Heimatschriftsteller zu Geschichten anregten, die von "Marodeuren, plündernden Soldaten und unehrlichem Gesindel" nur so wimmelten und ein grausiges Bild um dieses Gasthaus zeichneten.

Ein solcher Bericht eines Herrn Schindewolf aus den 70er Jahren unseres Jahrhunderts hört sich so an:

...." Der siebenjährige Krieg und die Kriege 1806 und 1813 brachten auch unserer Gegend Not und Entbehrungen. Die "Poche" wurde dabei nicht verschont. Die Gebäude verfielen und durch die zerbrochenen und zerschlagenen Fensterscheiben piff der Wind.

Täglich kamen jetzt Gäste in die "Poche", aber was waren das für welche? Durchziehende Soldaten, plündernde Marodeure, fragwürdiges und unehrliches Gesindel kehrten ein. Den Schmied zwang man zum Vorspanndienst, und er kehrte nie mehr zurück. Als diese Zeiten endlich vorüber waren, sah auch die "Poche" wieder ruhigere Tage. Wieder blies der "Schwager" lustig in sein Horn und heller Peitschenknall verkündete die Ankunft der Fuhrleute. Auch Vorspann wurde gebraucht, doch der rührige Schmied war nicht mehr da ..."

Ein anderer Bericht in der Broschüre "Heimatliche Wanderungen in die nähere und weitere Umgebung Apoldas" von einem ernstzunehmenden Redaktionskollegium, bestehend aus dem Kreisschulinspektor Hans-Joachim Hußner, Schulleiter Otto Schüller, Günter Röttsch und Albert Skoruppa vom Kulturbund Apolda, Lehrer Alfred Hall - Apolda und Kurt Tischler, berichtet zu diesem Thema:

..." Fuhrleute, die abends an der Poche ankamen, schoben ihre Wagen in den großen Hof, brachten die Pferde in den Stall und übernachteten. Handwerksburschen durften für drei Pfennige auf dem Heuboden oder im Winter im warmen Kuhstall schlafen. Am Abend saßen die Gäste eng zusammen, der Wirt stellte ein Talglicht mit einer Lichtputzschere auf den Tisch, und nun gab es viel zu erzählen. Erinnerungen an entfernte Städte und Länder, an besondere Erlebnisse wurde hier lebendig. Nicht selten müssen die Schilderungen mit Fuhrmannslatein untermischt gewesen sein. Über der Tür der Gaststube hängt noch eine Tafel mit der lakonischen Bemerkung: "Wenn's wahr es!" Und heute noch kann man in den nächsten Imdörfern bei passender Gelegenheit die spöttische Bemerkung hören: "Wenn's wahr es, steht auf der Poche".

Es kamen aber auch andere Zeiten, Tage ohne Fuhrleute, ohne lustiges Peitschenknallen und ohne Posthorn. Auf der Straße zog Kriegsvolk; in der Poche hausten Soldaten, Marodeure und Gesindel. Das waren die Jahre des Siebenjährigen Krieges und der Napoleonischen Durchzüge von 1806 und 1813. Die Leipziger Straße sah das glänzend ausgerüstete Heer, das 1812 nach Rußland zog, und die in Lumpen gehüllten, kranken Gestalten, die im Winter 1812/13 zurückkehrten. Napoleon soll in einem Schlitten, in Decken dick eingehüllt, auf der Leipziger Straße unerkannt nach Frankreich geflohen sein.

Von der Schmiede neben der Poche ist heute keine Spur mehr zu finden. Schmied und Schmiede fielen dem Krieg zum Opfer. Der Mann wurde mit seinen Pferden zum Vorspannen den Pochenberg mit hinaufgenommen und kehrte nicht mehr zurück....."

Nach diesen beiden Schilderungen müßte der Gasthof "Zur Poche" schon zur Zeit des Siebenjährigen Krieges -- also schon im 18. Jahrhundert -- bestanden haben. Bedauerlich ist, daß die verschiedenen Autoren zu ihren Berichten keine Quellenangaben machten. Diese Aussagen hört man auch von den Bewohnern der anliegenden Dörfer Mattstedt und Wickerstedt. Leider gibt es dazu auch keine historischen Belege.

Bemerkenswert ist auch, daß in den uns zur Verfügung stehenden alten Karten, weder der Gasthof noch die alte Leipziger Straße erwähnt sind.

Nach unseren bisherigen Recherchen gewinnt man den Eindruck, daß dieser Gasthof erst mit dem Bau der Leipziger Straße um 1804 entstanden ist. Eine ältere Datierung der Gastwirtschaft ist nicht nachweisbar.

Etwa 100 Meter vom Gasthaus entfernt, steht auf der östlichen Straßenseite ein sächsisch-weimarscher Post-Halbmeilenstein, der noch deutlich das Monogramm C A (Carl August) erkennen läßt. Dieser Stein stammt aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts.



Nachdem die Straße den höchsten Punkt des "Weimarer Berges" erreicht hat -- dort wo die Straße nach Niederroßla abzweigt -- fällt das Gelände bis zu einem Taleinschnitt (Durchgang der Bahnstrecke von Apolda nach Oßmannstedt) merklich ab, zieht sich aber nach 800 Metern wieder bergauf und berührt das Dorf Oberroßla.

Am Eingang des Dorfes Oberroßla, direkt an der Straße, steht das Haus "der tiefen Nische", wie es früher genannt wurde. Es ist das Haus des "Chausseegeldeinnehmers".



Hier saß in einer Hausnische der beauftragte Geldeinnehmer und hielt der vorbeiziehenden Fuhrleuten an einer langen Stange den Beutel hin, um die Chausseegelder abzufordern.

Das Haus wurde dann später zum Wohnhaus umgebaut und hat dadurch das ursprüngliche Aussehen völlig verändert.

Dicht neben dem Haus des Chausseegeldeinnehmers lag das alte Gasthaus von Oberroßla, das früher als "Guts-Gasthof" bekannt war, heute den sehr merkwürdigen Namen "Zur Fischerstube" führt.

Dieses Gasthaus wurde um 1804, zur Zeit des Baues der damaligen Leipziger Straße, als Wirtshaus für durchreisende Gäste und Fuhrleute erbaut.

Hier fanden damals auch Pferdewechsel statt.

Es wurde eine beliebte Gaststätte, auch für die Bewohner Oberroßlas und Gäste aus der Stadt Apolda. Auch als Übernachtungsstätte genoß das Gasthaus einen guten Ruf.

Baulich hat sich an diesem Gasthaus wenig verändert. Die Aufnahme um das Jahr 1900 zeigt uns das Gasthaus, so wie wir es heute noch kennen.



Von den Besitzern dieses Gasthofes sind uns nur bekannt:

um 1900	Armin Eisenacher
um 1920	Alfred Schorcht
bis 1930	Naundorf
um 1930	Otto Schmidt und Söhne
heute	Peter Dreßler



Das heutige Gasthaus in Oberroßla.

Unsere Route B 9b zog sich nun auf einer Hochebene hin, die sich bis Umpferstedt erstreckte. Nach 3,5 Kilometern Verlauf erreichte sie den östlichen Dorfrand von Rödingsdorf.

Hier stieß die Straße auf das Gasthaus, über das wir schon bei der Beschreibung der Route B 7 ausführlich berichtet haben.



Gegenüber dem Gasthaus, auf der anderen Straßenseite, dort wo der Weg nach Kapellendorf abzweigt, steht dieses alte Steinkreuz, mit der eigenartigen, sonst kaum bekannten Form.

Über die Bedeutung und historischen Hintergrund dieses Kreuzes, konnten wir nichts in Erfahrung bringen.



Nach 1,6 Kilometer erreichte unsere Straße das am südöstlichen Dorfrand von Schwabsdorf stehende alte Gasthaus "Drei Linden".



Schwabsdorf (Apolda-Land) Gasthof

Aufnahme aus den 30er Jahren unseres Jahrhunderts

Nach den Berichten des heutigen Besitzers, war dieser Gasthof eine Fuhrmannsschenke, die vermutlich auch aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts stammt.

Auch hier ließen sich zum Alter dieses Gasthofes keine historischen Belege erbringen.

Da aber zwei Routen, von Ulrichshalben kommend, unmittelbar an diesem Gasthof vorbei liefen (siehe Routen B 6 und B 8) und von hier in Richtung Mellingen weiterzogen, könnte auch schon das Gasthaus für die Fuhrleute damaliger Zeit eine Rolle gespielt haben.

Wenn wir auch diese erwähnten Routen zeitlich nicht genau datieren können, so kann man doch mit aller Wahrscheinlichkeit sagen, daß diese Routenverläufe ins 18. Jahrhundert, -- wenn nicht sogar früher -- einzuordnen sind. Somit könnte auch das Schwabsdorfer Gasthaus älter sein.

An der heutigen Aufnahme ist erkennbar, daß sich auch baulich wenig verändert hat.

Das neugedeckte Dach und die neuen Fenster haben an der alten Ansicht des Hauses nichts zerstört. Die Lindenbäume, die diesem Gasthof den Namen gaben, standen auch schon vor 60 Jahren.



Etwa 700 Meter hinter dem Gasthaus steht an der Straße ein Meilenstein, der auf dem Sockel noch deutlich lesbar die eingemeißelte Schrift "1 Meile von Weimar" trägt.



Es handelt sich um einen sächsisch-weimarschen Post-Meilenstein, der bestätigt, daß die damalige Leipziger Straße eine Poststraße war, die von Eckartsberga kommend nach Weimar verlief.

Von hier bis nach Umpferstedt waren es noch 1,4 Kilometer, wobei zu berücksichtigen ist, daß die alte Straßenführung auf die Nordseite von Umpferstedt zulief, das Dorf durcheilte und bei dem Gasthaus auf die Straße nach Weimar (die heutige B 7) stieß, um von hier in südlicher Richtung nach Mellingen weiterzulaufen.

Quellenverzeichnis,

Autorenkollektiv:	Heimatkundliche Wanderungen. Nationales Aufbauwerk des Rates des Kreises Apolda. 1956
Autorenkollektiv:	Mansfelder Land. Akademie Verlag Berlin 1982
Bahn, Bernd	Die Kupferstraße. Diplomarbeit Uni Jena 1965 unveröffentlicht
Egert, Paul	Das Blankenhainer Beigeleit in "Heimatsfreund" Kalender. Weimar um 1975
Appel, Hans	Chronik des Amtsdorfes Thüsdorf. Unveröffentlicht.
Hall, Alfred	Woher hat die Kupferstraße ihren Namen. In "Das Volk". Apolda 1971
Jung, Rudi Arnold	Die Burg im kursächsischen Amt Eckartsberga. 1998 Die Gastwirte in Herrngosserstedt. Schreibmaschinenarbeit. Gastwirte "Zum schwarzen Roß" in Eckartsberga. Schreibmaschinenarbeit
Ließ, Hans	Die alte Kupferstraße. In Heimat- heft: 1000 Jahre Oßmannstedt. Druckerei Aktivist Apolda. 1956
Liebers, Benno	Aus tausend Jahren Eckartsbergaer Vergangenheit. Eckartsberga 1926 Einiges über das kursächsische Eckartsberga. In Heimatkalendar. Eckartsberga 1927
Mondry, W.	Die Kupfer und Weinstraße. In "Naumburger Heimat" 1929 Verkehrsverhältnisse auf dem Orlas in früherer Zeit. In "Naumburger Heimat" 1931
Naumann, Louis	Bilder zu einer Heimatgeschichte des Kreises Eckartsberga. Heft 5 Eckartsberga 1904 Beiträge zur Lokalgeschichte des Kreises Eckartsberga. Heft 1 -4 Eckartsberga 1882 - 1884
Schindewolf	Die "Poche". In "Das Volk" 1958
Schmidt, Hans	Commende Gasthof Liebstedt. In Festschrift zur 1000 Jahrfeier der Gemeinde Liebstedt. 1956
Schneider, W.	Querfurter Stadt- und Kreischronik. Querfurt 1902

Tischler, Kurt	Heimatkundliche Plaudereien. Broschüre: Nationales Aufbauwerk der Stadt Apolda. 1956
Waschke, Thomas	Alte Straßenzüge im Kreis Apolda. In: Apoldaer Heimat. Apolda 1987
Westermann, Ekkehard	Das Eislebener Garkupfer und seine Bedeutung für den europäischen Kupfermarkt. 1460 - 1560. Böhlau Verlag Köln, Wien 1971
Scholle	Das Gasthaus "Zu den drei Glocken" in Thüsdorf. In: Heimatkalendar um 1906
Dreßler, Karl	Die Komturei Liebstedt. In: Weimarer Heimatbuch. 1922

Benutztes Kartenmaterial

Charte des Fürstenthums Weimar - 1797 (Landeshaupt- archiv Weimar)	
Thüringisches Kreis-Amt Eckartsberga 1757. Von Petrus Schenk	
Karte zum Verständniß der in der Geschichte des Feld- zuges angegebenen Bewegungen 1806 in den Gegenden von Jena, Weimar und Auerstädt. Von K. Kolbe	
Plan der Gegend von Jena und Weimar. Gestochen von K. Kolbe 1808	
Karte des Unstruttales. 1903. Entworfen von Prof. Dr. H. Grössler	
Karte des Preußischen Generalstabes 1852/1854	
Karte des Preußischen Generalstabes 1853 (Landesmuseum Halle 67/1 - 251)	
Separationskarten von: Burgholzhausen Saubach Tauhardt Eckartsberga Thüsdorf	
Generalkarten von: Rohrbach 1853 Wiegendorf 1863 Liebstedt Oßmannstedt Ulrichshausen	
Luftbildaufnahmen des Landes-Vermessungsamtes Halle von 1993	

Akten der Geleitsämter im Landeshauptarchiv Weimar:

Erfurter Geleitsregister: Reg. Cc 742, 743

Wiegendorfer Geleitsregister: Reg. Cc 1342, 1343

Für die Saigerhütte Arnstadt: Reg. Cc 760, 761a, 762

Für die Saigerhütte Leutenberg: Reg. Cc 1348, 1349,
1350, 1352

Für die Saigerhütte Arnstadt: Reg. Cc 762, 763,
764

Für die Saigerhütte Arnstadt: Reg. Cc 762 fol

98 v, 113 v, 130 r, 143 r, 157 r, 158 r,
169 r, 182 v, 197 v, 213 r, 225 v,
234 r, 260 r, 276 v, 292 v, 333 r, 245 v

Reg. 763 fol:

189 v, 204 r, 220 r, 234 v, 246 v, 259 v,
271 v, 284 v, 300 r, 313 v, 322 v, 340 r,
352 v, 374 v, 394 r, 406 v, 417 v, 422 r,
438 r, 342

Reg. Cc 764 fol:

290 r, 297 v, 307 r, 310 v, 313 v, 324 r,
334 v.

Für die Leutenberg Saigerhütte: Reg. Cc 1350, 1352.

Staatsarchiv Weimar

Erfurter Geleitsregister: Reg. Cc 742

fol: 441 v, 453 r, 464 v, 474 v, 483 v, 492 r, 505 r,
506 v, 545 v, 566 v, 593 v, 592 r, 606 r.

Reg. Cc 743 fol: 10 r, 40 v, 100 v, 115 v, 137 v,
156 r, 170 r, 182 r, 199 r, 202 r,
212 r, 226 v, 238 r, 257 v, 262 r,
266 r, 272 r, 275 r, 289 r, 312 r,
332 r, 359 v, 371 r, 380 v, 392 r,
397 v, 413 v, 416 v, 430 r, 440 v,
455 v, 468 v.

Wiegendorfer Geleitsregister: Reg. Cc 1342, 1343

Für die Saigerhütte Arnstadt: Reg. Cc 760 fol:

134 r, 152 r, 167 r, 175 v, 181 r,
203 r, 212 r, 225 r, 231 r, 235 r,
248 r, 271 v.

Reg. Cc 761a fol:

9 r, 14 r, 57 v, 74 r, 87 r, 113 v,
116 v, 129 v, 144 r, 152 r, 161 v,
172 v, 182 v, 192 r, 211 v, 220 r,
227 v, 234 r, 235 r, 236 v, 245 v,
254 v, 264 v, 275 v.

Reg. Cc 761b fol:


11 v, 25 v, 30 r, 37 v, 47 r, 53 v,
67 v, 81 r, 95 r, 100 v.

Reg. Cc 762 fol:

2 r, 7 r, 21 r, 35 v, 46 v, 62 v,
74 r, 80 r.

Für die Saigerhütte Leutenberg: Reg. Cc 1348, 1349, 1350





„Wem die Geschichte des Vaterlandes, seines Geburts- oder Wohnortes gleichgültig ist,
dürfte wohl kaum Anspruch auf einige Bildung erheben.“



Heinrich Gottlob Eisenach 1820 Pfarrer von Stadtsulza

„Wer die Vergangenheit nicht kennt, kann die Gegenwart nicht verstehen
und die Zukunft nicht gestalten.“

Helmut Kohl 1995 Bundeskanzler

Dieses Werk ist in Zusammenarbeit mit Sulza`s Historien Freunden entstanden, einem losen Verbund von Geschichte und Heimat begeisterten Mitbürgern. Vielen Dank für die Unterstützung an alle Beteiligten und das zu Verfügung gestellte Material. Ein ganz besonderer Dank gilt den Verstorbenen, für Ihre unermüdliche lebenslange Forschung und Archivierung.

Um bestehende Lücken zu füllen, sind wir jederzeit für Leihgaben zur Digitalisierung und Archivierung dankbar.
Bitte an den Verfasser wenden.



Impressum

Kontakt:

Autor: R.W.Balthasar Neumann

Ort: Bad Sulza

Email: holzwurmbaltha@gmx.de

Verantwortlich für den Inhalt:

R. W. Balthasar Neumann



Haftung für Inhalte:

Die Inhalte der Seiten wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann jedoch keine Gewähr übernommen werden.

Die erstellten Inhalte und Werke in dieser PDF unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Die Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes bedürfen der schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Autors bzw. Erstellers. Downloads und Kopien dieser Seite sind nur für den privaten, nicht kommerziellen Gebrauch gestattet. Soweit die Inhalte auf dieser Seite nicht vom Verfasser erstellt wurden, werden die Urheberrechte Dritter beachtet. Insbesondere werden Inhalte Dritter als solche gekennzeichnet. Sollten Sie trotzdem auf eine Urheberrechtsverletzung aufmerksam werden, bitten wir um einen entsprechenden Hinweis. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden ich derartige Inhalte umgehend entfernen.



Quellenhinweise:

Wenn nicht im Artikel bezeichnet:

- Stadtarchiv Bad Sulza
- Privat Archiv Lothar-Joachim Radig † - Bad Sulza
- Privat Archiv Wolfram Radig - Bad Sulza
- Privat Archiv Arthur Kühn † - Bad Sulza
- Privat Archiv Frank Kühn - Bad Sulza
- Privat Archiv Dietmar Kallenberg † - Bad Sulza
- Privat Archiv R.W. Balthasar Neumann – Bad Sulza
- Wikipedia - Internet

