

Suhls 1634), geknickt, ja nahezu vernichtet. Der Unternehmungsgeist ist auf lange Zeit gebrochen; der geringe Bruchteil der Überlebenden ist ein verarmtes, verwildertes Volk ohne Selbstvertrauen und nachhaltige Thatkraft!

Nur ganz allmählich, am ehesten noch in den Landen Herzog Ernsts<sup>1)</sup>, erholen sich die verwüsteten, gesunkenen Städtchen, Flecken und Dörfer von ihrem heruntergekommenen, apathischen oder gänzlich verwilderten Zustand!

e) Immer zersplitterter werden mit dem Ende des 17. Jahrhunderts in den nachfolgenden Länderteilungen<sup>2)</sup> die staatlichen Verhältnisse diesseits und jenseits des Gebirges, bis endlich die Einführung der Primogenitur diesem Zerkleinerungsprozesse Einhalt gebietet und das allmähliche Aussterben mehrerer Linien die überlebenden Häuser zu neuen Abmachungen drängt.

So werden durch die Erbverträge von 1825, nachdem kurz vorher der Thüringerwald nochmals alle Schrecknisse eines Passagelandes erfahren, neue politische Grundlagen und ein einheitlicheres Zusammenfassen mancher, eine Zeitlang getrennter, seit alters aber zusammengehöriger Stücke herbeigeführt! Nur Coburg und Meiningen werden mit Gebietsteilen, die auf der andern Abdachung des Waldgebirges liegen, staatlich verbunden. Für das Gebirge selbst führt dies zur Herstellung wichtiger Kunststraßen! Bedeutsamer noch für die abermalige Anbahnung größerer, materieller Wohlfahrt wirkt der im folgenden Jahrzehnt erfolgte Anschluß an den preussischen Zollverein, welcher erweiterte Beziehungen und Absatzgebiete eröffnet, lästige und kleinliche Schranken beseitigt.

f) Mit dem gewaltigen Umschwunge, den diese neubegründeten Verhältnisse, vor allem die tief in das wirtschaftliche Leben eingreifende, bald darauf beginnende Umwälzung der gesamten Verkehrsmittel um die Wende der ersten Hälfte unsres Jahrhunderts allenthalben erzeugen, schien der Thüringerwald in seine verkehrshemmende Bedeutung noch einmal wie in grauer Vorzeit voll und ganz eintreten zu sollen. Bald waren die uralten Handelswege von der Halle-Leipziger Tieflandsbucht nach Frankfurt und direkt nach dem Süden mit den modernen Vehikeln ausgerüstet, wobei jedoch der speziellere Ausbau der beiden Hauptbahnen den schon bestehenden Verhältnissen sich möglichst anschmiegte; nicht lange danach war auch für das Werragebiet der wichtige Anschluß erreicht: allein die Hauptpassagelinien über den Wald verödeten hierbei mehr und mehr; gleichwie auf der ehemaligen Frankfurt—Leipziger und der Leipzig—Nürnberger Poststraße wurde es auch sonst stiller im Gebirge. Ganze Industriezweige, die ihre

Lebenssäfte aus dem Verkehr der geschwundenen Fuhrmannszeit gesogen, welkten dahin (cf. Benschhausen, Marksuhl), während die großen Zentren des Völkerverkehrs immer stärker anwuchsen<sup>1)</sup>.

g) Doch auch dem Thüringerwalde ist wieder sein Recht geworden: Wir stehen noch mitten in der Entfaltung einer neuen Siedlungsphase unsres Gebirges! Nicht nur brechen die großen Transitlinien jetzt sich durch seine Berge unauffhaltsam Bahn, nicht nur werden überall die Anschlüsse der kleinern Verkehrsmittelpunkte an die großen Linien bereits vollendet, ja auch peripherische Linien an seinen Rändern hingezogen; fast noch mehr kommt die natürliche Reaktion der menschlichen Natur, welche, von den Großstädten gegen die Folgen des zu dichten Beisammenwohnens, in immer verstärktem Maße ausgegangen ist, unsrem mit Naturschönheiten und balneologischen Heilmitteln so reich ausgestatteten Gebirge wiederum vielfach zu statten!

### Beilage.

#### Die Heer- und Handelsstraßen des Thüringerwaldes<sup>2)</sup>.

1. Die Wege, auf denen die Völkerbewegungen vor Einführung des Christentums stattgefunden haben, lassen sich nicht sicher nachweisen, und auch für die ersten christlichen Jahrhunderte sind die auf die Gegenwart gekommenen Andeutungen sehr spärlich<sup>3)</sup>. Im Laufe des Mittelalters haben sich dann vorwiegend drei Hauptrichtungen herausgebildet, in welchen der Verkehr vom Nordwesten des Gebirges aus nach dem Süden und Westen Deutschlands sich bewegte.

- a) Die Straße durch die „Langen Hessen“: von Eisenach über Kreuzburg, Waldkappel, Spangenberg, Treisa, Giessen, Frankfurt (besonders von schweren Frachtwagen benutzt).
- b) Diejenige durch die „Kurzen Hessen“: von Eisenach über Hersfeld (namentlich für den Personenverkehr<sup>4)</sup>).

<sup>1)</sup> Cf. O. Delitsch (Pet. Mitt. 1879).

<sup>2)</sup> Von einer speziellen Besprechung des Rennstieges, welcher als uralter Verkehrsweg längs der Firstlinie des Gebirges angesehen zu werden pflegt und als eine ethnographische und kulturhistorische Merkwürdigkeit ersten Ranges gilt (vgl. Al. Zieglers und G. Brückners Arbeiten), wurde hier Abstand genommen, da derselbe niemals in seiner ganzen Ausdehnung als Handelsstraße gedient hat. Die von den genannten Autoren abweichenden Resultate, zu welchen ich in betreff der Rennstiegefrage gelangte, behalte ich mir vor, in einer besondern Arbeit darzulegen, wenn die hierüber gesammelten Materialien noch weiter vervollständigt sein werden. Bis jetzt sind die Ergebnisse den herrschenden Ansichten gegenüber mehr negierender Art, worauf bei der topographischen Auslegung einiger das Gebiet von Kloster Reinhardsbrunn und Georgenthal betreffender Urkunden kurz hingewiesen werden soll.

<sup>3)</sup> Über die Gegenden, durch welche die Germanen vor Christi Geburt gegen die Kelten vordrangen, s. W. Arnold, Ans. u. W., S. 59. Über Attila: Rommel, Gesch. v. Hessen I, 41.

<sup>4)</sup> G. Landau l. c., S. 44 ff. (Die ältern Wanderstraßen waren keine Kunstbauten nach der Art moderner Chausseen; sie suchten deshalb einen soliden und guten Boden, oft die Bergrücken, da hier die Grund-

<sup>1)</sup> S. besonders A. Beck, Ernst der Fromme, 2 Bde., Weimar 1865.

<sup>2)</sup> Güssefeld, Geogr. Übers. der Länderteilungen Ernestin. Linie von 1572—1741 (nebst 5 Karten).