

IV Unbekanntes aus dem Goethe- und Schiller-Archiv

EVA BECK / GERHARD MÜLLER

Die geplante Schiffbarmachung der Ilm. Ein unbekanntes Kapitel in der Geschichte des Herzogtums Sachsen-Weimar-Eisenach

Mit ca. 135 km ist die Ilm neben Saale, Werra und Unstrut der viertlängste Fluss Thüringens. Von ihren Quellbächen südwestlich von Ilmenau bis zur Mündung in die Saale bei Großheringen überwindet sie 480 m Höhenunterschied. Trotz ihrer Wasserarmut zogen die Anrainer von alters her vielfältigen Nutzen aus der Ilm. Sie ermöglichte die Fischerei, den Gerbern und Glashütten diente sie als Wasserspender und entlang ihres Laufes wurden zahlreiche Mühlen betrieben. Zudem war die Ilm ein lange genutzter Weg für die Holzflößerei aus dem Thüringer Wald, die für Sachsen-Weimar-Eisenach seit 1660 nachweisbar ist.

| 47

Die Idee, die Ilm zu einer schiffbaren Wasserstraße auszubauen, steht in engstem Zusammenhang mit den Bemühungen des Herzogs Carl August und Goethes um die Wiederbelebung und Nutzung des Ilmenauer Bergbaus. Einige "Fundstücke" aus dem Goethe- und Schiller-Archiv können etwas Licht in diese bislang kaum beachtete Angelegenheit bringen. Sie dokumentieren vor allem die beratende Rolle des kursächsischen Maschinen-Direktors Johann Friedrich Mende (1743–1798) und die tätige Mitarbeit des Weimarer Ingenieur-Lieutenants Christoph Gottlob Vent (1752–1822).

Johann Friedrich Mende, einer der begabtesten Maschinenbauingenieure seiner Zeit, war als Konstrukteur von Bergwerksmaschinen 1770 zum Kunstmeister bei allen Bergämtern und 1789 zum Oberkunstmeister und Maschinendirektor des Kurfürstentums Sachsen ernannt worden.¹ Schon im Juli 1776 hatte er den Weimarer Herzog und Goethe über deren Vorhaben, den Kupferschieferbergbau in Ilmenau wieder aufzunehmen, beraten, und am 18. Juli 1776 war er gemeinsam mit Carl August, Goethe und dem Bergbauex-

Vorbereitungen endlich die Abteufung des Schachts „Neuer Johannes“ in Ilmenau in Angriff genommen werden konnte, lieferte er Expertisen für die Maschinentechnik.³ Außerdem hatte sich Mende auch mit Flussregulierungsprojekten einen Namen gemacht. Seine wohl bedeutendste Ingenieurleistung auf diesem Gebiet war 1788/89 die Errichtung eines Kahnhebehauses nahe Halsbrücke an der Freiburger Mulde, das einen Höhenunterschied von 6,8 Metern überwand und als erstes Schiffshebewerk der Welt gilt. Die Schaffung eines Wasserweges für Erztransporte, dem dieses Bauwerk diene, lässt es naheliegend erscheinen, dass er auch mit dem Weimarer Herzog und Goethe die Frage erörtert hat, ob die Ilm für den Abtransport des Ilmenauer Erzes genutzt werden könnte. Da Goethe im Rahmen seiner amtlichen Tätigkeit seit 1779 auch die Direktion der Herzoglichen Wege- und Wasserbaukommission innehatte, fiel die Beantwortung dieser Frage in seinen Zuständigkeitsbereich. – Für die Durchführbarkeit künftiger Maßnahmen war natürlich eine genaue Kenntnis des Flusses wichtigste Voraussetzung. Schon 1778 hatte der Weimarer Kartograph Franz Ludwig Güssefeld (1744–1808) im Zusammenhang mit der Parkumgestaltung einige Karten mit dem Verlauf der Ilm in diesem Bereich angefertigt.⁴ Nun, im Jahre 1784, erhielt er den Auftrag, den Flusslauf von Kranichfeld bis Berka genau zu kartieren. Die Darstellung weiterer Flussabschnitte war vermutlich geplant, ist aber nicht überliefert. Weiterhin veranlasste Goethe den als Conducteur bei der Wegebaudirektion tätigen Christoph Gottlob Vent, eine ausführliche Untersuchung der Beschaffenheit des Flusslaufes und seiner Ufer vorzunehmen. Das Ergebnis dieser Begutachtung liegt in Form zweier Berichte vor, die im Februar 1786 noch vor Goethes Abreise nach Karlsbad (und Italien) bei ihm bzw. der Kommission eintrafen: *Beschreibung des Ilm Flusses von der Kranichfelder Gränze biß Oberweimar* und *Beschreibung des Ilm Flusses von Oberweimar biß Denstätt*.⁵ Zur Verdeutlichung einzelner Befunde fügte Vent seinen Ausführungen mehrere Detailzeichnungen an.

| 49

Nach seiner Rückkehr aus Italien im Juni 1788 war Goethe von einigen seiner bisherigen Aufgaben, so auch von der Leitung der Wege- und Wasserbaukommission entlastet worden. Sein Interesse am Ilmenauer Bergbau war jedoch ungebrochen, näherte sich doch die Niederbringung des „Neuen Johannes“ in Ilmenau allmählich jener Tiefe von ca. 270 m, in der man das Kupferschieferflöz vermutete. Während Goethe von März bis Juni 1790 erneut in Italien weilte, ließ offenbar Carl August durch seinen Geheimsekretär Friedrich Justin Bertuch (1747–1822) eine Bitte um Rat und Unterstützung im Ilm-Projekt an Mende richten. Dieser erklärte in seinem Antwortschreiben an Bertuch aus *Bottendorff an der Unstruth* vom 8. Mai 1790 seine Bereitschaft, bei der Verwirklichung der *Idee, die Ilme schifbar zu machen*, mithelfen zu wollen.

Wohlgebohrner Herr

Höchstzuverehrender Herr Legations Rath!

Euer Wohlgebohr! unterlaße ich nicht hierdurch ganz ergebenst zu versichern, daß ich mir es zum größten Vergnügen und zur besonderen Pflicht machen würde, wenn ich im Stande wäre auf irgend eine Art, Ihrer Herzogl Durchl: recht solid dienen zu können, und daher werde ich gewiß nichts verabsäumen, um wo möglich die Idee, die Ilme schifbar zu machen realisiren zu helfen.

Um nun hierbey recht gründlich zu Wercke zu gehen; so ist allerdings erst eine Flußkarte hierzu nöthig deren Fertigung aber gewiß niemand beßer als Hrn Conducteur Vent, an dem Ihre Durchl: in mehreren Betracht einen gar sehr guten brauchbaren Mann haben, besorgen wird.

Über die Art, dieselbe aus zu arbeiten, und über alles das, was noch nächst diesem dabey zu beobachten ist, hab ich Herrn Vent so viel möglich meine Erfahrungen und Bemerkungen mit getheilt, welches alles denn bey diesem gar sehr fähigen Kopfe gar bald Eingang fand.

In allem Betracht wird die von Hl. C. Vent zu bearbeitende Flußkarte von der Ilme und was sie könnte, zugleich auch von den übrigen Flüssen des Landes Nutzen haben, wenn auch gerade nicht hiervon Gebrauch wegen Schiffbarmachung derselben gemacht werden könnte, denn ich behaupte, daß eben die gründliche und genaue Kenntniß der Flüße zur beßern, Kentniß der Natur und Eigenschaften des Landes selbst beyträgt.

Gut würde es hierbey aber seyn wenn Hr C. Vent eine Reise nach Freyberg thun und daselbst eine schon seit Jahr und Tag gangbare Vorrichtung einer Schiffarth mit kleinen Fahrzeugen, so wie sie an der Ilme auch werden müßte, besehen könnte.

Nicht nur dieser Gegenstand, sondern mehrere dort ausgeführte Wercke der Kunst würden diesem gar vortrefflichen Genie sehr behagen und nützlich seyn.

Auch ich freue mich von gantzem Hertzen, hierdurch aufs neue Veranlassung zu bekommen, um die von jenen Zeiten her bereits gestiftete bey mir bis jetzt noch nicht erloschene Freundschaft wieder erneuern zu können, und versichere daß ich mit der größten Hochachtung verharre

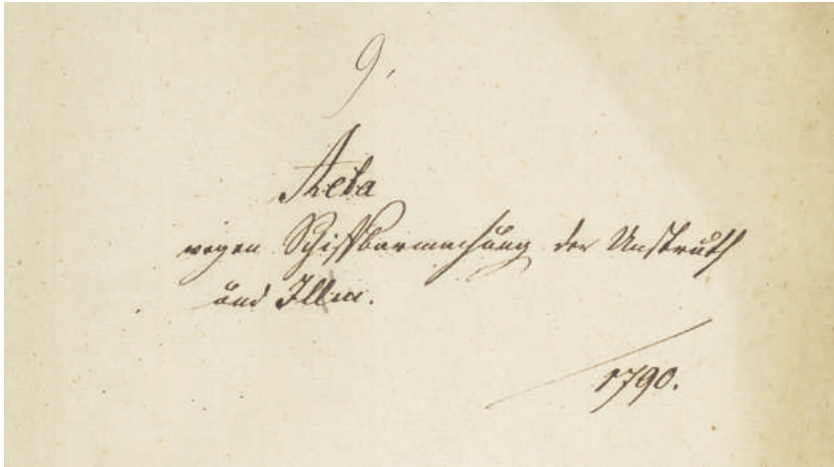
Ew Wohlgebohr!:

ganzergebenster Diener

Mende.

Als erste vorbereitende Maßnahme empfahl Mende also die Anfertigung einer genauen Flusskarte. Er konnte natürlich als Außenstehender nicht wissen, dass ein Teilstück einer solchen Karte schon seit 1784 vorlag. Ihm war aber möglicherweise bekannt, dass Vent an einem Gutachten für ein Projekt zur Regulierung der Ilm arbeitete und empfahl diesen *gar sehr guten brauchbaren Mann* für die bevorstehende Aufgabe.

Erstaunlich ist die prompte Reaktion Vents auf Mendes Anregung. Bereits am 10. Mai 1790 übermittelt er *Serenissimo* seinen Bericht *wegen Schiffbarmachung der Unstruth und Illm*, und zwar nachdem er mit *Herrn Mende* [...] *Abrede genommen* habe. Es ist sicher, dass dieses Gespräch schon bei einem



*Christoph Gottlob Vent, Acta wegen Schiffbarmachung
der Unstruth und Illm. 1790
Goethe- und Schiller-Archiv 6/2668, Bl. 1*

| 51

zurückliegenden Aufenthalt Vents an der Unstrut stattfand und der vermittelnde Briefweg über Bertuch nur der Form halber erfolgte. Das Dokument ist im Nachlass Bertuchs überliefert:

Unterthänigster Bericht

EW: Durchauchts gnädigsten Befehle zu Folge, habe ich mit dem Churfürstl sächsischen Maschinen Directer Herrn Mende, wegen fertigung einer Fluß-Charte von dem Ilmstrohm, und was in Absicht auf die Schiffbarmachung deßelben besonders zu bemerken seyn möchte, Abrede genommen. Die Charte soll vorzüglich den Fluß im Ganzen darstellen, und die Territorial Grenzen bestimmen. Ferner sollen die Einmündungen der Nebenbäche; wilden Wassergärten; Mühlwehre; Tiefen; Untiefen; Brücken; Durchfahrten etc. auf derselben bemerckt sein, um den Fluß seiner natürlichen Beschaffenheit nach zu übersehen und die Parthien wo durch Schifffahrt Nuzzen zu erhalten, oder die ersten Angriffe zu machen sind desto beßer beurtheilen zu können.

Bey der Ausführung werden dieser Charte, von den merckwürdigsten Stellen, Spetial. Riße beygefügt. Bey meiner Anwesenheit wurde eine nehmliche Charte von Arthern bis in den/ Eingang der Saale, von der Unstruth gefertigt und ich hatte Gelegenheit einen Theil derselben bearbeiten zu sehen.

Ubrigens ist an der Unstruth noch nichts vorgenommen worden wovon eine Anwendung zu machen wäre. Indefßen war der Herr Maschinen Direckter so gütig mir alles sehen und lesen zu laßen, was er von den navigations Plane, sowohl das ganze Sachsen, als einzelne Theile betreffend bey Handen hatte; selbst über das Detaille des Theils der Unstruth woran er gegenwärtig arbeitet hat er sich weitläufig mit mir besprochen.

Der Herr Maschinen Direckter versteht hierunter die genauere Untersuchung des Strohms, d. i. die Aufsuchung der zur Schifffahrt vortheilhafften Punkte, als auch derjenigen die derselben hinderlich und zu Überschwemmungen Anlaß geben können. Ich hatte das Vergnügen zu bemercken daß der H^t Maschinen-directer diese Absicht zu erreichen, die Unstruth auf die nehmliche Art bearbeitete, als ich es ehemals an einem Theil des Ilmstrohms gethan habe. Wir kamen auch darinnen überein wie diesen oder jenen Falle ins besondere begnet werden müßte./

Die Möglichkeit kleinere Flüße und Bäche Schiffbar zu machen beruhet ohngefahr auf folgenden Gründen: Ein Fahrzeug 30. Fuß lang, im Mittel 3. Fuß breit, durchgangig 4. Zoll starck deßen eigne Schwere 3150 Th mit 4000 Th beladen, wird sich nach den Gesetzen der Hydrostatic in gewöhnlichen Flußwasser ungefahr 15 Zoll tief einsencken. Folg^t wenn ein Fluß nur um ein wenig tiefer als 15 Zoll, so ist er hinreichend gedachtes Fahrzeug mit 40 Centr Last zu tragen. Hieraus folgt, daß ein jeder Fluß, Bach oder Graben in welchen 1 $\frac{1}{2}$. Fuß Waßertiefe unterhalten werden kann, hinreichend ist ein Fahrzeug mit 40 bis 60. Centr Ladung auf demselben zu transportiren.

Inzwischen sind die kleinen Flüße und Bäche von Natur selten so beschaffen, daß sie eine ununterbrochene Tiefe von 1 $\frac{1}{2}$ Fuß unterhalten sondern rollen mehrentheils mit viel geringerer Tiefe dahin. Es kann also ihrer geringen Tiefe wegen keine merckliche Last auf sie gebracht werden, und ihre Schnelligkeit verhindert gänzlich ein Fahrzeug Strohmauf zu bringen. Hinzu kommen noch überdieß die Hinderniße welche der Schifffahrt durch Mühlwehre, Brücken, Horste etc: in den Weg gelegt werden.

Doch alle diese Hinderniße können durch Kunst besiegt und durch folgende Mittel aus/ dem Wege geräumt werden.

Auf seichte unbefahrbare Stellen oder Untiefen werden, um das Wasser zu spannen, Schleußenwehre eingelegt, oder diese Stellen werden mit einem Durchstich oder Canal umgangen, oder man macht sie dadurch passable, wenn man sie aufräumt und tiefer macht.

In Mühlwehre die nicht hoch und bey den für die dabey befindlichen Mühlen nicht Wasser-Mangel zu befürchten ist, werden Kasten-Schleußen gelegt, die,

bey jedesmahligen Durchgange eines Fahrzeugs, das Stroh auf oder ab gebracht werden soll, mit Wasser gefüllet, und dann das Fahrzeug hindurch gelassen wird.

Um dieser Ursache willen als auch den Überschwemmungen wegen, wird eine genaue Bestimmung von der Höhe der Mühlwehre und Fachbäume vorausgesetzt.

An höhern Mühlwehren und da wo für eine Kastenschleuße nicht hinlängliches Wasser zu erhalten ist, wird eine von dem Herrn Maschinen Directer Mende besonders hiezu erfundene Maschine erbauet, mit welcher die Fahrzeuge übergehoben werden können. Dergleichen Maschinen sollen an der Mulde bey Freyberg seit Jahr und Tag mit dem besten Erfolg im Gebrauch seyn./

Horste sind durch wilde Wassergräben eingeführte Stein und Schutthügel. Diese da sie allezeit eine Untiefe hinter sich veranlassen müssen aus dem Strohme geschafft, und dem fernern Anwachse derselben, durch sorgfältige Ableitungen vorgebeugt werden.

Brücken die der Tour Strohmaufwärts im Wege stehen werden in Zugbrücken verwandelt.

Von allen den bis hergesagten kan man eine Anwendung auf den Ilmstroh von Weimar bis an die Schneidemühle bey Ehringsdorff machen. Die Ilm hat bis dahin eine Länge von ungefehr 3560. Schritten. Hievon sind 2234. Schritte tiefe zur Schifffahrt vortheilhaffte Stellen. Der übrige Theil an 1526 Schritten, sind drey Untiefen, die entweder vertieft oder mit Durchstichen umgangen werden müßten. Unter Oberweimar liegt auf dieser Strecke der Ilm ein oben beschriebener Horst, der von den wilden sogenannten Schanzengraben unterhalten und von Zeit zu Zeit vergrößert wird. Endlich würde die Fahrt auf diesen Theile der Ilm noch durch das Mühlwehr in Oberweimar unterbrochen werden, und wäre demnach bey demselben eine Kastenschleuße oder eine Hebemaschine erforderlich.

Ich füge dieser Beschreibung noch diejenigen/ Bemerkungen bey, die ich bey meinen Aufenthalte in dieser Gegend zumachen nicht verabsäumen konnte. Ich habe den Helme Fluß von seinem Eingange in die Unstruth und hinaufwärts bis an die Dammühle verschiedene mahle in Augenschein genommen, und in Rücksicht der Überschwemmungen der angränzenden Länderey, vorzüglich aber des herschafft grossen Mönchenrieths, höchst mangelhafft gefunden. Die Helme hat auf dieser Strecke sehr wenig Fall eine sehr gekrümmte und noch mehr verschmälerte Bahn. Die Ufer sind an vielen Puncten wandelbahr und steil eingestürzt. Um diese für fernere Nachfalle zu schützen, herrscht unter den Ufer Besitzern die schädliche Gewohnheit, daß sie große Weiden und Pappelbäume, welche häufig an den Ufern stehen, niederhauen und in den Fluß werfen, wodurch derselbe in seinem Abflusse gehindert, die Bahn immer mehr verengt, und öftern austreten genöthiget wird. Nicht weniger trägt zu den Austreten der Helme das in Kalbsrieth quer vorgebauete Mühlwehr sehr

Mißbrauch, das dies sehr sehr nach dem Stütz gehalten ist,
 als eine der ersten Ursachen zu Abweichungen
 angesehen werden muß. Und es ist gar nicht zu
 bezweifeln, wenn nach Abschaffung des Mißbrauchs
 mit Einschränkung des Spiels und Verengung der
 Prohibitiven, das Mißbrauch mit einer Beschränkung
 würde, und die nach dem hohen Musfmannischen
 Maßen, in Hinzufügung geknüpften Ländereien an das
 Uferlande beim Eingang des Halses aufgeführt
 würden, daß dieses den maßgebendsten Einfluß
 auf diese Frage, insbesondere auf das geänderte
 Geschäft zugehörige große Maßnahme sein
 würde, und endlich diesen Einwirkung sehr
 merklich zeigen würde.

Das Vorgehen ist sehr in allem dieses in Betrachtung
 bringen sollen; das ist mit Schmeißer's Location
 lebend lang bekannt

Das Geschäftlichen Vorgehen

Münster den 10. März
 1790.

Unterzeichnete
 Hr. G. H. Vent.

Christoph Gottlob Vent, Acta wegen Schiffbarmachung
 der Unstruth und Illm. 1790

Goethe- und Schiller-Archiv 6/2668, Bl. 9

viel bey. Es ist gewiß, daß in dieser flachen Gegend in der das Wasser ohnehin nur langsam abfließen kan, ein| Mühlwehr, das Vier Fuß hoch vor den Fluß gelegt ist, als eine der ersten Ursachen zu Überschwemmungen angesehen werden muß. Und es ist gar nicht zu bezweyfeld, wenn nach Abschaffung des Mißbrauchs mit einhauung der Bäume und verengerung der Strohbahn, das Wehr mit einer Schleuße versehen würde, und die von dem Herrn Maschinen-directer Mende, in Vorschlag gebrachten Durchstiche an der Unstruth beym Eingang der Helme ausgeführet würden, daß dieses den wohlthätigsten Einfluß auf diese Gegend, insonderheit auf das gnädigster Herschafft zugehörige große Mönchenrieth haben müßte, und wodurch deßen Benützung sehr mercklich steigen würde.

EW Durchlaucht habe ich alles dieses in Unterthänigkeit berichten sollen; der ich mit Submissester Devotion lebens lang beharre

EW Hochfürstlichen Durchlaucht

Weimar den 10. May
1790.

unterthänigster Diener
*Chr. Gott. Vent.*⁷

Der vorliegende Bericht beschäftigt sich nicht nur mit der Schiffbarmachung der Ilm, sondern auch mit der Regulierung der Unstrut, die hauptsächlich durch den Thüringer Kreis des Kurfürstentums Sachsen verlief und von Mende so geplant worden war, dass der Fluss von Wasserfahrzeugen mit 30 Fuß Länge und 3 Fuß Breite, einem Tiefgang von 15 Zoll und einer Last von bis zu 4000 Pfund oder 40–60 Zentnern befahren werden konnte. Die Unstrut-Regulierung wurde 1791 in Angriff genommen und beinhaltete, wie Vent referierte, neben Flussbegradigungen und anderen Maßnahmen den Bau von 12 Schleusen.⁸ Da das Weimarer Herzogtum im Bereich der Allstedter Exklave bei Kalbsrieth zu den Anrainern der Unstrut gehörte, waren die Weimarer Geheimräte nicht nur informatorisch an Mendes Unstrut-Projekt interessiert, sondern auch direkt in eine Zusammenarbeit einbezogen, so dass Vent sich auch dazu äußern musste.

Unabhängig von dem *Unterthänigsten Bericht* an den Herzog erstellte Vent im Jahr 1790 auch eine detaillierte *Beschreibung des Ilm Flusses von Kranichfeld biß Denstedt*, der sich auf die beiden oben erwähnten Teilbeschreibungen von 1786 bezieht und Vorschläge zur Schadensbehebung sowie Kostenvoranschläge enthielt.⁹ Zur besseren Handhabung vereinigte Goethe Vents frühere und aktuelle Berichte in zwei Aktenbänden, die er mit eigenhändigen Inhaltsverzeichnissen versah und die in seinem Nachlass überliefert sind.¹⁰

Als Konsequenz der ausführlichen Untersuchungen und umfangreichen Aufgaben im Zusammenhang mit den Flussregulierungsprojekten wurde am 21. Oktober 1790 eine eigenständige Kommission zu *Dirigirung der Wasserbaue* gegründet. Unter Goethes Leitung gehörten der Kammerpräsident

Johann Christoph Schmidt (1727–1807), Oberforstmeister Otto Joachim Moritz von Wedel (1752–1794), Christian Gottlob Voigt (1743–1819) und seit 1795 auch Christoph Gottlob Vent dazu.

Christoph Gottlob Vent, Sohn des *Fürstl. Mahl-Müllers* Johann Georg Vent in Oberweimar,¹¹ war zunächst als Conducteur bei der Wegebaudirektion tätig gewesen. Schon im November 1788 hatte Goethe ihn dem Herzog nachdrücklich für eine Anstellung empfohlen: *„Ich höre mit Vergnügen daß Sie Sich Venten zueignen wollen, ich bin überzeugt daß Sie mit dieser Acquisition zufrieden seyn werden. Nur bitte ich, da er gegenwärtig durch seine Informationen sich auf einen guten Punckt gebracht hat und ein ehrliebender Mensch ist, der auf eine bescheidne Weise vorwärts strebt, daß Sie ihn in utili und honorifico so setzen, daß er in Ihrer Nähe auch mit Freude arbeite und seinem künftigen Schicksal getrost entgegengehe.“*¹² Wohl nicht zuletzt auf Mendes Empfehlung hin wurde Vent 1790 im Offiziersrang angestellt, zunächst als Fähnrich, 1792 als Lieutenant. Dieser für einen Baufachmann bürgerlichen Standes keineswegs selbstverständliche Einstieg in eine militärische Karriere bezeugt die außergewöhnliche Wertschätzung, die man dem versierten Konstrukteur und Kartenzeichner entgegenbrachte. Formal dem Kommandeur des Weimarer Infanterie-Korps, Major Wilhelm Heinrich von Germar (1735–1796), unterstellt, wurde Vent zu vielerlei Aufgaben im Bereich der herrschaftlichen Bauverwaltung, insbesondere in Angelegenheiten des Wasserbauwesens, des Ilmenauer Bergwerks und des Schlossbaues, herangezogen. Besonders verdient machte er sich bei der Installation einer von Goethe dringend gewünschten hydraulischen Pumpanlage zur Wasserversorgung des Botanischen Gartens zu Jena. 1795 veranlassten Goethe und Voigt, dass der in vielerlei Hinsicht bestens bewährte Mann der Weimarer Kammer zugeordnet werden sollte. Außer der nun offiziellen Mitgliedschaft in der Wasserbaukommission übernahm er fortan die Aufsicht über das Weimarer Feuerlöschwesen.¹³ 1797 übertrug der Herzog Vent auch die bis dahin von Friedrich Justin Bertuch geführte Verwaltung der Weimarer Parkanlagen.¹⁴ 1801 zum Premier-Lieutenant und 1803 zum Hauptmann befördert, wurde Vent erst 1804 als Mitglied des Weimarer Kammerkollegiums, speziell der Wegebaukommission, an welche die Wasserbausachen nach Auflösung der Wasserbaukommission 1803 zurückgegangen waren, sowie der Feuerlöschdirektion zu Weimar, im Hof- und Staatskalender aufgeführt. Dass der Wasserbau stets einen wichtigen Teil von Vents Amtstätigkeit ausmachte, belegen weitere Berichte an die Wasserbaukommission aus dem Jahr 1799 in Goethes Nachlass.¹⁵

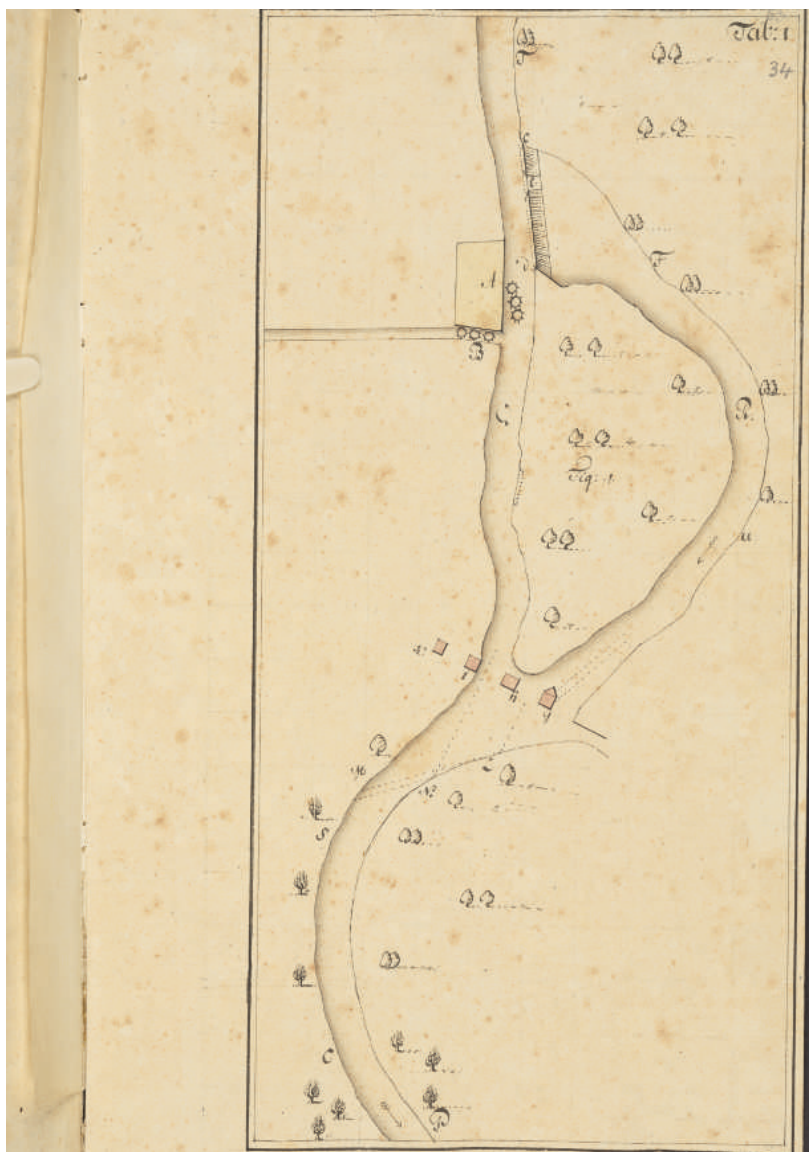
Über das im Jahr 1790 in Angriff genommene Projekt zur Schiffbarmachung der Ilm gibt es keine weiteren archivalischen Hinweise; es ist nicht einmal

bekannt, ob es weiterverfolgt wurde. Aus einem Bericht Vents vom 17. Mai 1799¹⁶ geht allerdings hervor, dass schon damals vorbereitende Maßnahmen getroffen wurden, indem man die Ufer der Ilm, soweit sie im Herzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach gelegen waren, von hinderlichem Busch- und Baumbewuchs befreien ließ. Er bezieht sich damit auf seine Vorschläge zur Behebung der Uferschäden und der dafür anfallenden Kosten.¹⁷

Der Bedarf nach einem schiffbaren Wasserweg auf der Ilm war nicht nur wegen der künftig erwarteten Erztransporte aus Ilmenau, sondern auch für die Heranführung von Holz und Baumaterial für den 1790 beginnenden Wiederaufbau des Weimarer Residenzschlusses gegeben. Zunehmend wichtiger wurde auch ein weiteres Motiv, die prekäre Brennstoffsituation der Residenzstadt Weimar. Zwar flößte man schon seit langem Holz aus den Wäldern bei Ilmenau auf der Ilm nach Weimar. Zum Anlanden der Stämme war bereits im 17. Jahrhundert ein Floßgraben geschaffen worden, der, an der heutigen sogenannten Naturbrücke beginnend, nach Osten verlief, am gegenüberliegenden Hang des Ilmtals nach Norden abbog, unter der Sternbrücke hindurchführte und am Floßholzplatz in Höhe des heutigen Parkbades endete. Das letzte Stück des Floßgrabens, der 1801 im Zuge der repräsentativen Umgestaltung des Ilmparks zugeschüttet wurde, dient heute als Bachbett der Leutra. Die über die Ilmflößerei herangeführten Holzmengen reichten jedoch nicht aus, um den gewerblichen Brennstoffbedarf zu decken, und die Anfuhr von Steinkohle aus dem Kammerberger Steinkohlenbergwerk bei Ilmenau oder aus anderen Bezugsquellen auf Pferdefuhrwerken war äußerst kostspielig.

So wünschenswert der Ausbau der Ilm zum Schifffahrtsweg für die Weimarer Staatsleitung auch war, so standen ihm doch beträchtliche Hindernisse entgegen. Anders als die Unstrut war die Ilm bei ähnlicher Länge der Ausbaustrecke wesentlich reicher an engen Flusswindungen, die begradigt werden mussten. Auch das Gefälle der Ilm war erheblich größer, so dass hier viel mehr Mühlenwehre existierten, die nur mit erheblichem Kostenaufwand umgebaut und mit Schleusen versehen werden konnten. Aus diesem Grund schlägt obiger Bericht vom 10. Mai 1790 zunächst auch nur einen Ausbau des Flusses von Weimar bis zur Schneidemühle bei Ehringsdorf vor. In diesem Bereich sei, so Vents Einschätzung auf der Grundlage seiner Untersuchungen von 1786, lediglich eine Kastenschleuse oder Hebemaschine der Art, wie sie von Mende konstruiert worden waren, erforderlich.

Hinzu kam noch ein politisches Problem: die territoriale Gemengelage der thüringischen Staaten. Auf den Teil der Ilm, der zwischen dem Amt Ilmenau und dem Fürstentum Weimar durch schwarzburgisches Gebiet führte, hatte



Christoph Gottlob Vent, *Beschreibung der Ilm von Oberweimar bis Denstedt*,
2. Februar 1786. Tab. I, Fig. 1: Die Ilm bei der Mahlmühle in Oberweimar (A)
und der steinernen Brücke (g, h, i, k)
Goethe- und Schiller-Archiv 30/109, S. 63

die Weimarer Wasserbaukommission keinen Zugriff. Schon der traditionellen Holzflößerei machte dies große Schwierigkeiten, wurde doch im Bereich des schwarzburgischen Flussanteils ein erheblicher Teil des von Ilmenau heranschwimmenden Floßholzes entwendet.¹⁸ Einem Projekt zur Regulierung der gesamten Ilm hätten langwierige diplomatische Verhandlungen vorgeschaltet werden müssen.

Das Fehlen weiterer Quellen zum Ilm-Projekt könnte bedeuten, dass es, ebenso wie der Wiederaufbau des Residenzschlosses, wegen des 1792 beginnenden Krieges gegen das revolutionäre Frankreich auf Eis gelegt wurde. Als die Ilmenauer Bergeleute das erzführende Flöz erreichten und am 3. September 1792, dem Geburtstag des Herzogs, die erste Tonne Kupferschiefer fördern konnten, befanden sich sowohl Carl August als auch Goethe und Vent bereits auf dem Feldzug in Frankreich. Nach dem Ende des Reichskrieges 1795 kam zwar wieder Bewegung in die Angelegenheit, worauf die schon erwähnte Neuformierung der Weimarer Wasserbaukommission hindeutet. Trotzdem scheint es, dass der nun mit vielerlei anderen Verwaltungsaufgaben betraute Vent seine 1790 angestellten Überlegungen zur Regulierung der Ilm nicht weiterverfolgt hat. Daran änderte es auch nichts, dass Mende gegenüber Bertuch darauf verweisen konnte, dass sein Unstrut-Projekt erfolgreich abgeschlossen und der neue Schifffahrtsweg Anfang April 1795 eröffnet werden konnte.¹⁹ Der enorme Kostenaufwand von 3 Millionen Talern, die Mendes Unstrut-Kanalisation erfordert hatte, musste dem Herzog und seinen Räten klar machen, dass das kleine Herzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach neben der Refinanzierung der Kriegskosten und dem Wiederaufbau des Weimarer Schlosses kein weiteres Großprojekt stemmen konnte. Hinzu kam, dass mit dem Ende des Ilmenauer Erzbergwerks infolge des Stollenbruchs im Oktober 1796 auch der erwartete Bedarf für Erztransporte entfiel.

Die Idee, die Ilm als Transportweg zu nutzen, war jedoch damit keineswegs vom Tisch. Die Brennstoffkrise in Weimar erzeugte immer dringenderen Handlungsbedarf, stieg doch der Holzpreis in den 1790er Jahren auf das Doppelte an. Auf der Suche nach Lösungen für dieses Problem, mit der Carl August 1797 die Bergwerkskommission beauftragte,²⁰ gründete man ein chemisch-technologisches Laboratorium, das in Belvedere angesiedelt war und unter anderem die Aufgabe erhielt, Kohle- und andere Rohstoffvorkommen im Herzogtum zu erkunden.²¹ Die eigens dafür geschaffene Stelle wurde mit dem Chemiker Nikolaus Alexander Scherer (1772–1824) besetzt, der 1798 gemeinsam mit Vent eine ausgedehnte geologische Erkundungsreise im Herzogtum durchführte. Die Ergebnisse waren indes wenig ermutigend, und überdies folgte Scherer schon 1799 einem Ruf an die Universität Halle. Für ihn wurde kein Nachfolger berufen, und das frei gewordene Gehalt ließ

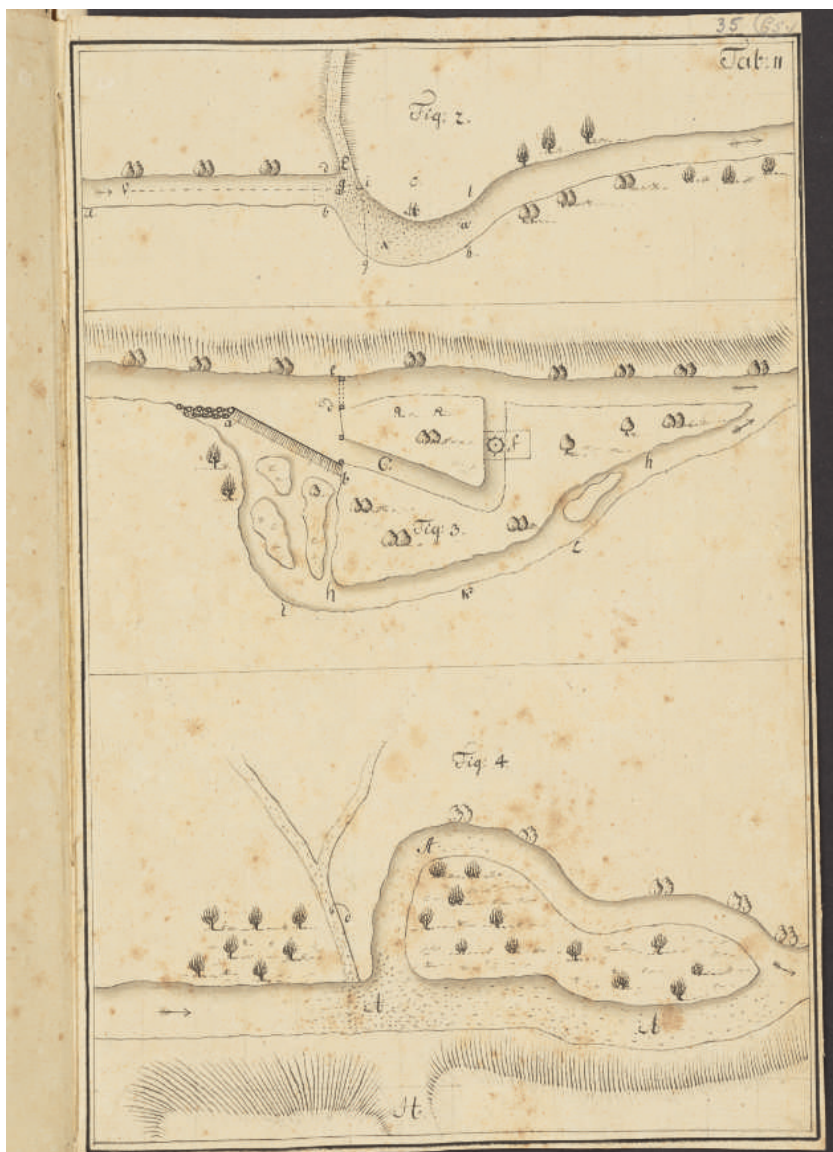
der Herzog dem Dichter Friedrich Schiller anweisen, der nunmehr seinen Wohnsitz von Jena nach Weimar verlegen konnte. Wie zwei Akten der Wasserbaukommission²² im Hauptstaatsarchiv Weimar belegen, rückte jetzt der Transport von Kammerberger Steinkohle auf der Ilm wieder in den Blickpunkt. Im Unterschied zu dem für Weimarer Verhältnisse utopischen Kanalisierungsplan von 1790 verfiel man jedoch nun auf die vermeintlich kostengünstigere Variante, die Kammerberger Steinkohle auf Holzflößen nach Weimar zu befördern.

Um die Durchführbarkeit dieser Idee zu testen, ließ Carl August einen Versuch zur Kohlenflöße auf der Ilm machen. Im März 1799 veranlasste er den Ilmenauer Floßverwalter Carl Friedrich Oschatz, damit zu beginnen, denn *die langsame art wie jetzt der Waldschnee ginge, setze die Ilm in den Stand mehrere tage hindurch zu den versuche einer Kohlenflöße dienlich zu seyn; hier könne man den zustand des flusses sehr genau bemercken.*²³ Ein erster Anlauf mit Flößen, die aus 5 Zoll starken Stämmen zusammengebunden und mit Steinkohle beladen waren, scheiterte jedoch Anfang April 1799 schon nach wenigen Kilometern. Bereits am Kammerberger Mühlwehr überschlug sich das erste Floß, und die anderen setzten sich in Kiesbänken oder Baumwurzeln fest oder verkeilten sich zwischen den Bäumen am Flussufer. Der Herzog bestand jedoch darauf, die Versuche fortzusetzen. Da sich die Ilmenauer Flößer weigerten, sich weiterhin an dem gefährvollen Unternehmen zu beteiligen, suchte Carl August persönlich den erfahrenen Saaleflößer Johann Philipp Petter aus Rothenstein auf und engagierte ihn für diese Aufgabe. Anders als die Ilmenauer Flößer benutzten Petter und seine fünf Floßknechte für diese *Expedition*, die am 2. Mai 1799 startete, breitere und mit Lenkbäumen, den sogenannten Patschen, versehene Flöße.²⁴ Insgesamt bestand der Konvoi aus sechs Flößen, von denen jeweils zwei aneinander gebunden waren. Jedes Floß transportierte 6 Scheffel Steinkohle. Am Abend des 5. Mai 1799 kamen die Flöße mit ihrer Fracht ohne Verluste am Floßplatz in Mellingen an, wo die Fahrt beendet wurde. Obwohl das Unternehmen aufgrund der vielen Mühlwehre, über die die Flöße teilweise mit Rollen, Hehebäumen und Seilen hinweggebracht oder aus den zu seichten Wehrtümpeln mühsam wieder flott gemacht werden mussten, außerordentlich kraft- und zeitaufwendig gewesen war, werteten es alle Beteiligten als Erfolg. In einem Billett an Voigt jubelte der Herzog: *Die Flöße von Ilmenau sind also glücklich angekommen, und das erste Eis ist gebrochen. Nun kommt es nur darauf an, daß man genau auseinander setze, welche Schwürigkeiten zu heben sind und wie dieses gemacht werden müsse, und dann die Berechnungen. Lassen Sie dies alles recht schön auseinandersetzen, die Flößer vernehmen, den Lieutn. Vent die Localitäten besichtigen, und Vorschläge von ihm machen, damit ich alles fertig finde, wenn ich wiederkomme.*²⁵

Am 20. Mai 1799 erstattete Vent seinen Bericht. Zwar hielt er es für möglich, die Ilm so auszubauen, dass Kohlentransporte von Ilmenau nach Weimar gefloßt werden konnten, und die Wasserbaukommission sei auch schon dabei, die Ilm im Bereich des Herzogtums Weimar zu begradigen und andere noch bestehende Hindernisse zu beseitigen. Das Hauptproblem sah er jedoch neben der Situation in den außerhalb des Herzogtums gelegenen Teilen des Flusslaufs vor allem in den Mühlwehren. *Wenn nach Aussage des Flößers, zu einer sichern Fahrt auf der Ilm, mit Flößen und Steinkohlen, absolut erfordert wird, daß in jedes Wehr eine geräumliche Schleuße gebauet werden müßte, so wäre dieser Punct, da auf dieser Strecke 26 Wehre vorhanden sind, von äußerster Wichtigkeit, indem eine dergleichen Schleuße zu erbauen im Durchschnitt einen Aufwand von 6 bis 800 Rtlr erfordern würde.* Würde man versuchen, die Betreiber der Mühlen lediglich durch Gewährung von Zuschüssen und Vergünstigungen dazu anzuhalten, ihre Schleusen für den Bedarf der Kohlenflöße herzurichten, werde die *Ausführung der Idee wenigstens einen Zeitraum von 50 bis 60 Jahren erfordern.*²⁶

Obwohl der von Vent veranschlagte Aufwand im Vergleich zu den Kosten, die das Schiffbarmachungsprojekt von 1790 erfordert hätte, wesentlich geringer war, wirkte sein Gutachten zweifellos ernüchternd, und Vent war bekannt für seine nichts beschönigende Geradlinigkeit. Carl August gab das Projekt dennoch nicht auf. In einem denkwürdigen Reskript vom 29. Juni 1799 wies er die Wasserbaukommission an:

*Die Erfahrung hat gelehrt, daß die probe, mit langflößen die Ilm strohm ab zu fahren, u. Stein Kohlen von Ilmenau darauf herab zu bringen nicht ganz vergebens gewesen ist. Der Leut. Vent hat diesen Gegenstand untersucht, u. seine Gedanken gesammelt welche vorschläge enthalten um diese Waßer fahrt zu erleichtern. Die Waßer Bau Commiſſion wird leichte einsehn wie wichtig es für hiesige gegend seyn könnte wenn diese flöße fort gesezt u. als ein Gewerbe betrieben daß Dauer in der Folge hätte, eingerichtet zu werden möglich wäre. Da mit einiger thätigkeit u. liebe zur Sache schon schwierigere Dinge beseitiget worden sind, wie diese Waßerfahrt ist, so bin ich überzeugt, daß auch diese möglich u. brauchbar zu machen seyn wird wenn man dieses Geschäft auf diese art behandelt. Zu denen Personen der Waßer bau Commiſſion habe ich das völlige zu trauen daß sie die nöthigen Hülfz Mittel anwenden werden um meine Idee aus zu führen u. sie vor das Land, wenigstens practisch, durch versuche, u. untersuchungen so ins klare zu bringen daß ich balde, im lauf dieses Sommers wiſſen könne ob ich meine Hofnung ganz aufgeben müſſe, od. welche Mittel auf die wenigst umständlichste, u. möglichst Wohlfeilste art angewendet werden müſſen um die Sache zu stande zu bringen, u. Ilmenauer Stein kohlen zu Waßer, hier her, u. wo mögl. Wohlfeiler als durch landfracht zu schiffen. Ich übergebe daher völlig dieses geschäft, hierdurch, der Waßer bau Commiſſion.*²⁷



Christoph Gottlob Vent, *Beschreibung der Ilm von Oberweimar bis Denstedt*, 2. Februar 1786. Tab. II, Fig. 2: Einmündung des Schanzengrabens; Fig. 3: Insel unterhalb vom (Schießhaus-)Hölzchen; Fig. 4: Sandbank bei Klein-Kromsdorf
Goethe- und Schiller-Archiv 30/109, S. 65

Mit diesem Dokument endet die Geschichte des Versuchs, die Ilm zu einem schiffbaren Transportweg auszubauen. Man darf zwar unterstellen, dass Vent die herzogliche Weisung gründlich und gewissenhaft auszuführen bestrebt war, doch trat mit der anstehenden Heirat des Erbprinzen Carl Friedrich (1783–1853) mit der russischen Großfürstin Maria Pawlowna (1786–1859) zunächst die möglichst rasche Vollendung des Schlossbaus in den Vordergrund und band alle finanziellen Mittel. Danach aber spitzten sich die politischen Rahmenbedingungen krisenhaft zu und stürzten das Weimarer Herzogtum in eine jahrzehntelang anhaltende, zeitweise sogar existenzbedrohende Notlage. An die Umsetzung von Projektideen, wie man sie 1790 und 1799 für den Ausbau der Ilm entwickelt hatte, war nun auf lange Sicht nicht mehr zu denken. – Am 1. September 1803 wurde die Wasserbaukommission auf Goethes Antrag hin aufgelöst.

Eva Beck (Weimar)

Archivarin, ehemalige Mitarbeiterin im Goethe- und Schiller-Archiv und der Berliner Arbeitsstelle des Goethe-Wörterbuchs

Dr. Gerhard Müller (Jena)

Historiker

-
- 1 Vgl. Werner Kroker: Mende, Johann Friedrich. In: Neue Deutsche Biographie. Bd. 17. Berlin 1994, S. 37.
 - 2 Vgl. Otfried Wagenbreth: Goethe und der Ilmenauer Bergbau. 2. erw. Aufl. Freiberg 2006, S. 50f.
 - 3 Vgl. ebd., S. 66. Vgl. auch Johann Wolfgang von Goethe: Über die verschiedenen Zweige der hiesigen Thätigkeit. In: Goethes Werke. Hrsg. im Auftrage der Großherzogin Sophie von Sachsen (Weimarer Ausgabe; künftig WA). Abt. I: Werke, Bd. 53, S. 190.
 - 4 Vgl. Susanne Müller-Wolff: Ein Landschaftsgarten im Ilmtal. Die Geschichte des herzoglichen Parks in Weimar. Weimar und Wien 2007, S. 81-88, sowie Abb. 19, 20 und 21.
 - 5 Goethe- und Schiller-Archiv (künftig GSA) 30/109. Zusammen mit der erwähnten Güssefeldischen Karte von 1784 wurden sie später in einer gebundenen Akte zusammengefügt.
 - 6 GSA 6/1249, St. 1.
 - 7 GSA 6/2668: Acta wegen Schiffbarmachung der Unstruth und Illm. 1790.
 - 8 Eine Übersicht über die Schleusen der Unstrut findet man unter https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Schleusen_der_Unstrut (Abruf März 2021).
 - 9 GSA 30/110, Bl. 22r-30r. – Die Akte enthält außerdem eine Flussbeschreibung der Saale von Rothenstein bis Dornburg.
 - 10 GSA 30/109 und 30/110.
 - 11 Vgl. Taufbuch 1665–1752 der Kirchengemeinde Oberweimar, S. 168b.

- 12 Goethe an Carl August, 16. November 1788. WA, Abt. IV: Briefe, Bd. 9, S. 57f.
- 13 Vgl. Christian Gottlob Voigt an Goethe, 13. April 1895. In: Goethes Amtliche Schriften. Bd. II/1. Bearbeitet von Helma Dahl. Weimar 1968, S. 172f.
- 14 Vgl. Wolfgang Huschke: Die Geschichte des Parkes von Weimar. Weimar 1951, S. 95-98.
- 15 Vgl. u. a. Berichte vom 4. Mai 1799 und vom 20. Juli 1799. In: GSA 30/106.
- 16 Vgl. Christoph Gottlob Vent: Bericht über den Versuch, Langhölzer und Steinkohlen auf der Ilm von Ilmenau nach Weimar zu flößen. Landesarchiv Thüringen-Hauptstaatsarchiv (künftig LATH-HStA) Weimar, B 15528, Bl. 4r-5v.
- 17 Vgl. GSA 30/110, S. 41-56 „Schäden des Ilmufers, Vorschläge zu deren Herstellung und Anschläge“, 1790.
- 18 Vgl. Weimar. Lexikon zur Stadtgeschichte. Hrsg. von Gitta Günther, Wolfram Huschke und Walter Steiner. Weimar 1998, S. 120.
- 19 Vgl. Johann Friedrich Mende an Friedrich Justin Bertuch, 13. März und 7. April 1795. GSA 6/1249, St. 4 und 5.
- 20 Vgl. Aktenvermerk Goethes für Christian Gottlob Voigt und „Schema zu einer Vorarbeit die fossilen brennbaren Materialien im hiesigen Fürstentum betr.“, 10. Dezember 1797. In: Johann Wolfgang Goethe. Sämtliche Werke, Briefe, Tagebücher und Gespräche. (Frankfurter Ausgabe) Abt. I: Sämtliche Werke. Bd. 26. Frankfurt am Main 1998, S. 702-704.
- 21 Vgl. Gerhard Müller: Vom Regieren zum Gestalten. Goethe und die Universität Jena. Heidelberg 2006 (Ereignis Weimar-Jena. Kultur um 1800, 6), S. 411-417.
- 22 Vgl. LATH-HStA Weimar, B 15527 und B 15528.
- 23 Vgl. Carl August an Christian Gottlob Voigt, März 1799. LATH-HStA Weimar, B 15527, Bl. 1r.
- 24 Vgl. Johann Friedrich Oschatz: Relation des zweyten Versuchs der Stein-Kohlen-Flöße auf dem Ilm-Fluß. Ebd., Bl. 16r-18r.
- 25 Vgl. Christian Gottlob Voigt: Extract eines Handschreibens Serenissimi, Potsdam, 8. Mai 1799. Ebd., Bl. 22r.
- 26 LATH-HStA Weimar, B 15528, Bl. 1r-3v und 7v.
- 27 Ebd., Bl. 6r.