



Geschichts-Postille von Holzwurm Baltha Unkommerziell, unpolitisch, unkonventionell

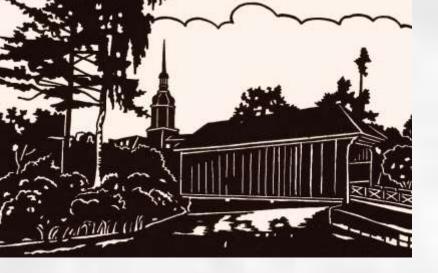
Nur für den privaten Gebrauch

Zur gepflegten allgemeinen Kenntnisnahme

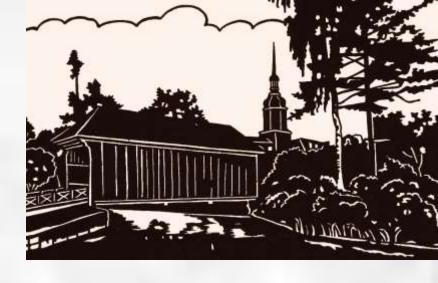






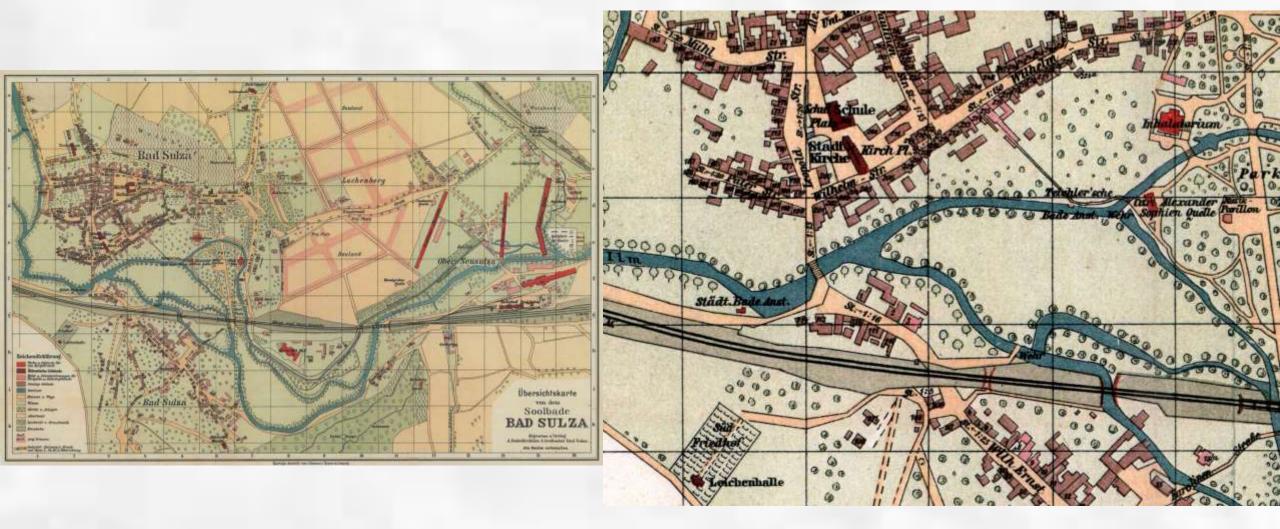


### Historische bedachte Ilm-Holzbrücke zwischen Stadtsulza-Bad Sulza und Porfsulza



1427	Ersterwahnung durch Verlust bei Hochwasser
1512	Neubau
1525	Verlust durch Hochwasser und Neubau
1613	Verlust durch die Thüringer Sintflut und Neubau
1740	Neubau
1757	Brandschaden und Reparatur
1813	Erhebung von Brückengeld für Reparatur
1813	Brandschaden
1815	Neubau
1973	Abriss und Ersatz durch Betonbrücke
2020	Gutachten Erstellung zur Sanierung der Betonbrücke

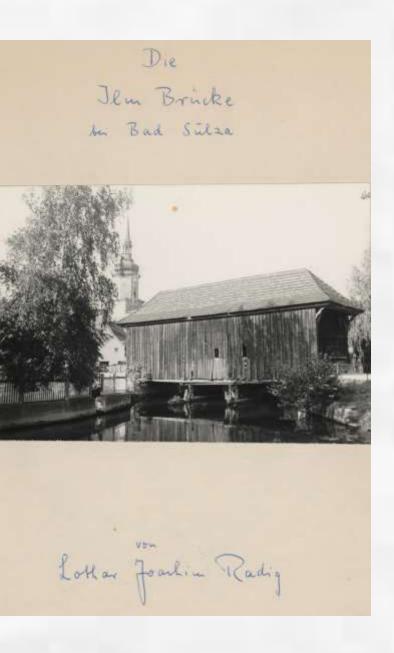
### Übersichtskarte von 1910 Standort der Ilm-Brücke







BAD SULZA. Gesamtansicht.





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

Quelle: Recherche Dokumentation und Autor, 1973 Lothar Joachim Radig, unveröffentlichtes Manuskript

### Die Ilm Brücke bei Bad Sulza von Lothar Joachim Radig

Die Ilmbrücke, die beide Ortsteile Dorf- und Stadtsulza verbindet, hat eine Geschichte die einige Jahrhunderte umfasst. Diese Brücke wurde an der Stelle errichtet, wo sich einst die Ilm-Furt befand. Die mittelalterliche Verbindungsstraße zu unserer Stadt. die von Dornburg kommend nach Eckartsberga lief, um dort die alte Königsstraße Via Regia (lat. für "Königliche Straße" oder "Königlicher Weg" oder "Hohe Straße") zu erreichen, passierte die Ilm an der Stelle wo heute noch die Brücke steht. Ein weiterer wichtiger mittelalterlicher Verbindungsweg von Naumburg, ging über die Saale-Furt bei Stöben, zog sich auf die Höhe zwischen Großheringen und Schmiedehausen, von dort zum Augustiner Chorherrenstift St. Petri in Bergsulza, die "Altenburg" hinab zu der Ilm-Übergangsstelle zwischen Dorf- und Stadtsulza. Man darf mit aller Wahrscheinlichkeit sagen, dass die "Altenburg" (eine frühmittelalterliche Burg) etwa 50 Meter aufwärts über der heutigen Bahnanlage lag. Und als Schutz- und Sicherheitsanlage für den Ilm-Übergang gedacht war. Über diese alte Ilm-Furt baute man eine Holzbrücke über die uns der Sulzaer Chronist Matthes Wille in seine "Top-Hal-Graphia Sulzensis" berichtet. Wille schreibt:

"Im Jahr Christi 1525 den Dienstag nach Assumptionis Mariae in Augusto hat sich die Ilm allhier heftig ergossen / desgleichen bei Menschengedenken nicht geschehen / hat alles Heu und Gras / sambt andern Früchten / so nahe an der Ilm gelegen / auch allhier das Brauhaus / die Badestube / Brückentor zusambt der Brücken gänzlich hinwegführet und verschwemmt / sind auch etzliche Personen im Wasser untergegangen und verdorben."

### Brücke

# Die vollständigen ACTA

des Sahres 1613.

So wohl burch Zusammen. Tragung derer alten und wahren einzelnen, zeithero nicht mehr zu bekommen gewesenen, theils gar verslohen Schriften,

durch neue darzu gekommene SVPPLEMENTA oder Zusche/zu Erlangung einer fo viel möglich ergansten Suforie, ingegenwartige Schrifft verfaffet

Weorg Wilhelmen von der Wage/

Dienern am Gottlichen Wort, und Predigern ben ber Gemeinde zu Sanet Petrl und Pauli in Beimar.

Beimar, gebrucht mit Mumbachifchen Schriften, Anno 1720. Leinzig zu finden in ber Landifden Bud-Sandtung, und zu Weimar benn AVCTORE.

(an der Ilmen) und des neuen Galgs Brumiens dafelbft kuruliche und einfaltige Beschreibung. Wie nemlich Will End & and

Der große Wunder Gott abermaßt ele nen erfreulichen Anblick einer guthen Salts

Hiftorifcher und Theolog. Weiße nebft ehlichen Der tern und Sprüchen Di. S. auch eglichen Sprüchw. Darimen Des Salges gebacht wird/

einfaltige Ereldrung/

Bufammen getragen verfertiget und übergeben

Matthes Willen aus Gulsa ber B. G. Beflieffenen.

Gedruckt ben Johann Wertherns

Das

## Sulzaer Thal,

ober

biftorifde Darftellung

non

Stadtsulza, der Saline Neufulza, dem Schlosse Saaleck und der Rudelsburg,

bon

Bilbelm Beinrich Gottlob Gifenach, Pfarrer und Abjunctus ju Stadt. und Dorffulga. Wenn Wille auch seine Chronik erst 1670 veröffentlichte und er somit von diesem Ereignis nicht als Zeitzeuge spricht, so darf man diesem Bericht doch Glauben schenken, da seine vorliegenden historischen Erwähnungen meist richtig und nachweisbar sind.

Pastor Eisenach, der Pfarrer von Stadtsulza, der in seiner historischen Studie "Das Sulzaer Tal" von 1821 die selbe Notiz niederschreibt, übernimmt damit dieses Ereignis damit kritiklos von Matthes Wille.

Wir wissen somit, dass schon 1525 eine Ilm Brücke bestand die bei einem Hochwasser ein Opfer der Fluten wurde. Es kann sich auch nur um diese Brücke handeln, da zu dieser Zeit in der Sulzaer Flur, keine andere Brücke vorhanden war. Eine Ilm Furt- und Brückenforschung für den unteren Ilm Lauf bestätigt, dass im 16.Jahrhundert am Unterlauf der Ilm, nur die Brücken bei Darnstedt, Dorfsulza und Großheringen vorhanden waren.

Dem widersprechend schreibt Georg Judersleben in einem heimatgeschichtlichen Zeitungsartikel aus dem Jahre 1941, dass eine Ilm Brücke erst im Jahre 1608 erbaut wurde. Diese Behauptung deckt sich aber nicht mit der bei Matthes Wille schon im Jahre 1525 erwähnten Brücke. Georg Judersleben schreibt: "Als man 1608 etwas unterhalb (der heutigen Brücke d.V.) ein Wehr anlegte, staute sich das Wasser derart, dass bei Hochwasser die Keller der Untergasse (heute Kirchstrasse d.V.) in der Stadt zu leiden hatten und sich eine Brücke an diesem wichtigen Weg nötig machte".

Was will Judersleben mit dieser unverständlichen Notiz sagen? Die Feuchtigkeit in der Untergasse wäre doch mit dem Bau einer Brücke nicht behoben! Richtiger wäre doch die Feststellung gewesen, dass durch die Wasserstauung des neuerbauten Wehres, die Ilm Furt nicht mehr passierbar gewesen sei und sich somit eine Brücke als Ilm Übergang nötig machte.

Tatsache ist, dass 1608 der Kunstgraben angelegt und ausgestochen wurde, da die durch den Kunstgraben fließenden Wassermassen zur Betätigung der daran liegenden Wasserräder mit Pumpgestänge benötigt wurden.

Das ist aber kein Beweis dafür, dass erst zu diesem Zeitpunkt eine Brücke gebaut wurde.

Das Vorhandensein einer Brücke wird auch wahrscheinlich, wenn man bedenkt, dass nur diese Ilm Stelle die Verbindung von dem Ortsteil Stadtsulza nach Dorfsulza zuließ. Das Hochwasser der Frühjahresmonate in der Tau- und Schmelzperiode, unter dem wir bis in die heutige Zeit zu leiden haben, machte ein Passieren der Ilm Furt in dieser Zeit ohnehin unmöglich. Ferner musste eine feste Ilm-Übergangsstelle für die Gespanne und Fuhrwerke des Rittergutbesitzers Bergsulza vorhanden sein, der als Gerichts und Patronatsherr der Stadt, eine feste Zufahrt zu seinen Ländereien an der Emsenmühle und im Lindeloh forderte. Dazu kommt die Tatsache, dass eine Waidmühle in der Gegend des heutigen Sportplatzes stand, die durch die Wasser des Waidbaches betätigt wurde. ( der Waidbach ist der kleine Graben, der bei dem heutigen Sportplatz in die Ilm fließt d.V.).

Zu dieser Waidmühle musste für die Waidbauern der Ortschaften Auerstedt, Reisdorf, Rannstedt und Hasenhausen, sowie für die Sulzaer Bauern eine passierbare Stelle an der Ilm vorhanden sein. Wenn nun Pastor Eisenach in seiner Chronik "Das Sulzaer Tal" vermerkt, dass eine Zufahrtsbrücke zu dieser Waidmühle in der Nähe der heutigen Stadtmühle stand, also am unteren Ausgang der Waidstraße, so ist das möglich aber nicht beweisbar. Die Stadt- sowie Saline Akten, auch ältere Situationspläne und Karten der Stadt erwähnen so einen Übergang nie.

Über einen Neubau bzw. Aufbau dieser Brücke nach dem Hochwasser 1525 schweigt der Chronist. Wir lesen darüber unter dem 1613, dass wiederum ein Hochwasser die Brücke zerstörte.

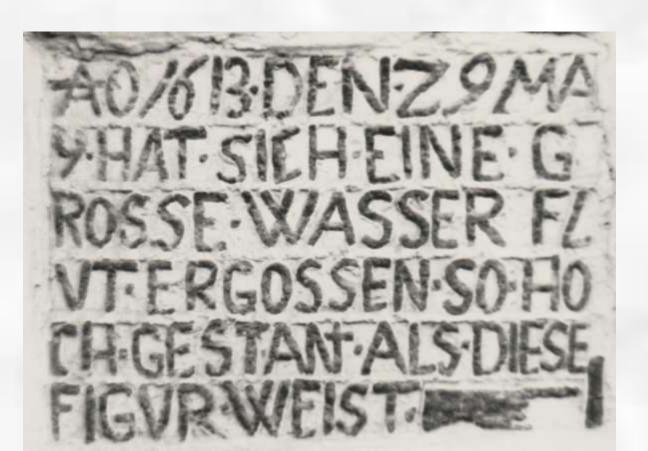
### Der Bericht Matthes Willes lautet:

Anno 1613, den 29. Mai hat sich allhiergegen Abend um 4 Uhr ein schweres und zuvor unerhörtes grausames Donnerwetter erhoben und solches bis gegen 3 Uhr gewäret ./. auch zwischen 10 und 12 Uhren am schrecklichsten gewesen ./. worauf gegen Morgen umb 3 Uhr eine schreckliche Hauptflut von dem Ilmstrome von Weimar aus entstanden ./. wodurch den armen Leuten gro0er Schade ./. ja manches umb Laib und Leben darinnen kommen. Und sind an diesem Orte allhier zu Sulsa nicht alleine 29 Wohnhäuser ./. so in zweien Gassen an der Ilm gelegen ./. die Eingebäude ungerechnet ./. Zugrunde niedergefallen und fas gänzlich hinweggeführet ./. sondern es sin auch zwölf Häuser ./. darunter sonderlich die Pfarre ./. und Stadtmühle ./. heftigtst beschädigt. Das eine Stadttor sowohl das Bräuhaus ./. item die Brücke über die Ilm ./. vor der Stadt ./. sind auch niedergeleget. In der Pfarrbehausung und anderen Häusern ist viel Vieh ertrunken. Ueberdies hat dieses grausame und überaus schreckliche Gewässer etliche Mann- und Weibspersonen ./. ehe sie es fast innen und gewahr werden ./. samt den eingefallenen Gebäuden mit großer Ungestümigkeit hinweggerissen und mit Ach und Wehe ./. Schreien und Rufen davongeführet. Sonderlich sind in der Badestuben 15 Personen verfallen ./. davon 5 ihrer sich salvieret ./. Die übrigen 10 aber sind elendiglich ertrunken ./. beneben anderen 9 Personen ./. die hin und wieder ./. neben anderen frombden Leuten ./. derer sehr viel durch die Flut vorübergefühet ./. tot wiedergefunden und begraben wurden. Das Wasser ist in den Kothäusern bis in die Lache gegangen ./. hat die Pfannen abgehoben ./. die Pfannenstätte zerissen und verwüstet ./. doch denen Gebäuden keine sonderliche Verletzung zugefügt. Alle Brücken und Stege sind hinweggeschummen. An denen Künsten ist alles entzwei und übern Haufen gebrochen ./. die Schächte haben bloß und offen ./. auch voll wildes Wasser gestanden ./. indeme die Käuwen abgehoben.

Dieses Hochwasser, ist in die Geschichte Thüringens als die "Thüringer Sintflut" eingegangen richtete großen Schaden in vielen Ortschaften unserer näheren Heimat an, besonders aber dort, wo Flussläufe waren und es zu Wasserstauungen kam. Neben Totalvernichtungen von Häusern, Scheunen und Vieh, waren auch viele Menschenleben zu beklagen.

Heute noch berichten Erinnerungstafeln von diesen schrecklichen Hochwassertagen, so die Steintafel in der Kirchstrasse, die Tafeln an der Kirche in Eberstedt und an der Mühle in Eberstedt.





# Grandlicher vnd Warhaffriger Bericht. Bes erschrecklichen Str gewitter vnd graufamen Bafferflut/so Anno 1613. den 29. Skajt gegen die Nacht die Stadt Bei mar pnd an andere Deter in Thatringen vberfallen.



Did wie der Allmachtige Gottmach feiner groffen Gute und Berm engefen / wederumb, ibrer viel metten in ber Gefahr, bep bem Leben erhalten und utrettet bat,

Die Thüringer Sintflut von 1613

Die so genannte "Thüringer Sintflut" war eine Flutkatastrophe im Jahr 1613, in deren Verlauf weite Gebiete Thüringens durch ein Hochwasser überschwemmt wurden. Am 29. Mai 1613 entluden sich über weiten Teilen Thüringens.

Schwere Gewitter ließen viele Flüsse innerhalb weniger Stunden um mehrere Meter ansteigen. Betroffen war ein Gebiet von Mühlhausen, Langensalza und Artern im Norden bis nach Stadtilm und Ichtershausen im Süden, von Erfurt und Gotha im Westen bis nach Naumburg im Osten.

Die Unwetterkatastrophe ist als "Thüringer Sintflut" in den Chroniken vieler Ortschaften beschrieben.

Dieses Hochwasser forderte 2260 Menschenleben und richtete furchtbare Schäden an.

Somit war unsere Brücke zum zweiten Mal dem Hochwasser zum Opfer gefallen. Aber auch hier schweigt der Chronist zum Wiederaufbau!

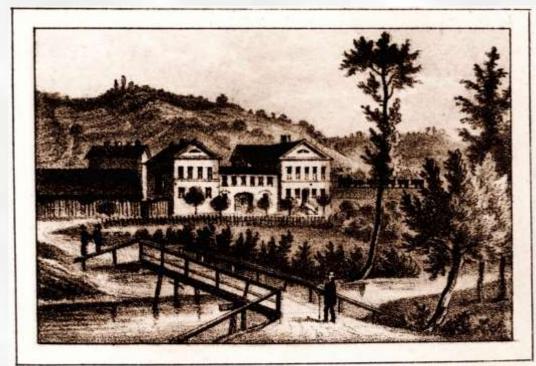
Erst 127 Jahre später, so berichtet Pastor Eisenach, wurde 1740 mit dem Neubau einer Brücke begonnen. Das es sich bei diesem Neubau um unsere Brücke handelt, beweist die Bauklammer aus geschmiedeten Eisen, an der heutigen Brücke, die die Jahreszahl 1740 trägt. (Leider war die Jahreszahl durch Korrosion nur noch schlecht lesbar)





Es ist nun kaum anzunehmen, dass in der Zeitspanne von 1613 bis 1740 keine Brücke vorhanden war. Vermutlich bediente man sich eines einfachen Fluss Steges in Fahrbahnbreite, wie er heute noch in vielen Ortschaften Thüringens vorhanden ist. Das bestätigen uns auch einige handgezeichnete Situationspläne aus dem Saline Archiv, die in den Jahren 1660 – 1700 angefertigt wurden und die neben einigen interessanten Einzelheiten des Stadtkernbildes auch deutlich das Vorhandensein eines Ilm Überganges zeigen. Wenn man diesen Darstellungen damaliger Zeit trauen darf, dann stand an der Stelle der heutigen Dachbrücke ein Übergangssteg, ohne Überdachung und Seitenwände. Eine andere Zeichnung bzw. ein primitiver Lageplan aus den Jahren 1696 – 1699 zeigt als Ilm Übergang eine einfache Strichzeichnung, die aber als Brücke bezeichnet ist und bestätigt, dass zwischen 1613 und 1740 eine Brücke vorhanden war.

In dieser Zeichnung finden wir auch eine zweite Brücke vermerkt, die der Lage der damaligen Gradierhäuser und der alten "Radstube" nach etwa da gestanden hat , wo die heutige Brücke (beim Saline Museum) steht. Das wird erklärlich, da die Saline einen festen Ilm Übergang von den damaligen Gradierwerken (etwa auf dem Gelände des heutigen Bahnhofs) aus der Radstube mit den Kunstgestängen und dem Holzlagerplatz mit den Siedehäusern (etwa das Gelände um das Gradierwerk "Karl-Marx – Louise" herum) benötigte. So darf man also sagen, dass eine überdachte Brücke, so wir wie sie heute kennen, erst 1740 gebaut wurde. Akten und Unterlagen über den Bau von 1740 gibt es leider nicht.



Salinen- Gasthaus.

1799 Karte über die Fürstlich Sächsischen Länder – Ausschnitt Sulza



Diese Brücke war es, die dann 1813 ein Opfer der Flammen wurde. Pastor Eisenach hat uns in seiner Chronik "Das Sulzaer Tal" einige Notizen über diesen Brand hinterlassen, die durch einige Berichte von Augenzeugen damaliger Zeit ergänzt werden. Wir lesen, dass in den Tagen der Völkerschlacht bei Leipzig ein Detachement französischer Reiterei fluchtartig die Gegend von Leipzig verließ und durch einen Pulk kaiserlich russischer Kosaken verfolgt wurde. Aus der Naumburger Gegend kommend, sprengten sie die "Altenburg" hinunter, erreichten unsere Holzbrücke und befahlen den anliegenden Bauern, die Brücke mit Stroh und Heu voll zu stopfen, um sie anzuzünden. So wurde die Brücke ein Opfer der Flammen. Wie die Akte im Stadtarchiv betitelt:

Acta

Die in hiesiger Stadt über die Ilm führende, vom französisch Militär abgebrannten Brücke und deren Wiederherstellung betr.

Repert.Nr.7

Loc. 36

Ergangen vor dem Statd-Rathe

zu

Stadt-Sulza

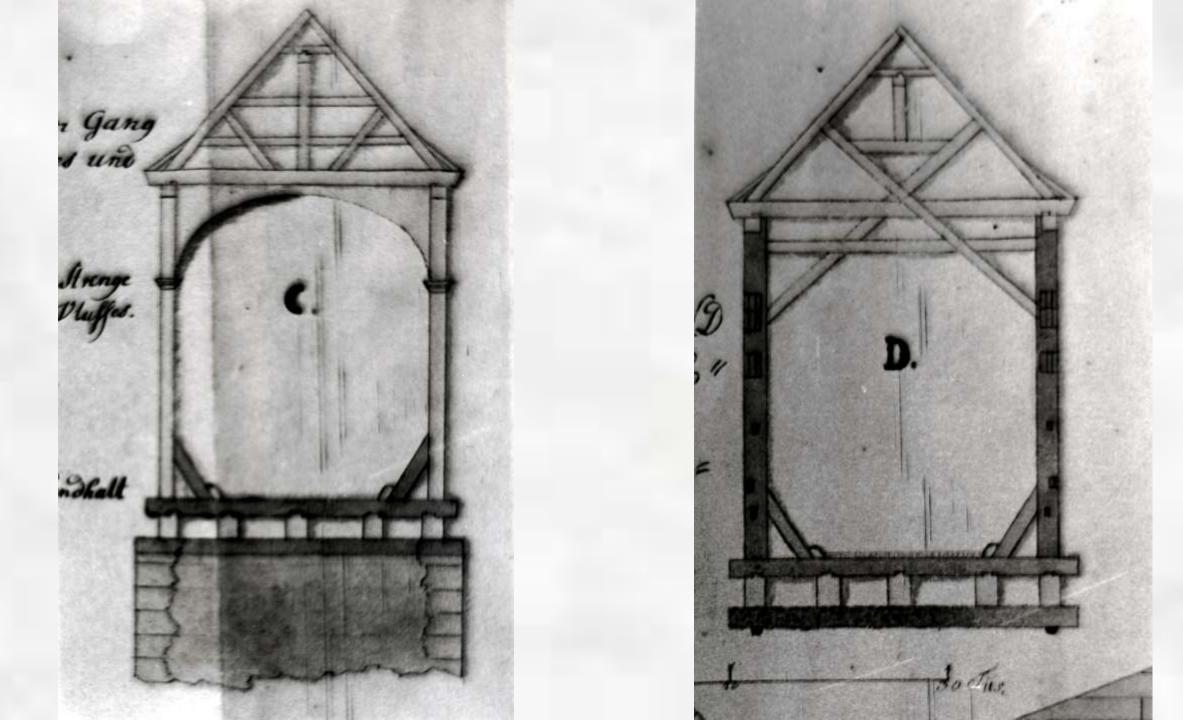
1813

berichtet, wurde durch den Brand am 21 Oktober 1813 die Brücke nicht restlos niedergebrannt, Die Unterteile, Brückenpflaster und Teile der der Seitenwand-Konstruktion blieben erhalten und konnten beim Brückenaufbau mitverwendet werden. Nach einigen sofort eigeleiteten Maßnahmen zur Ausbesserung, konnte die Brücke für Fußgänger und Fuhrwerke weiter benutzt werden.

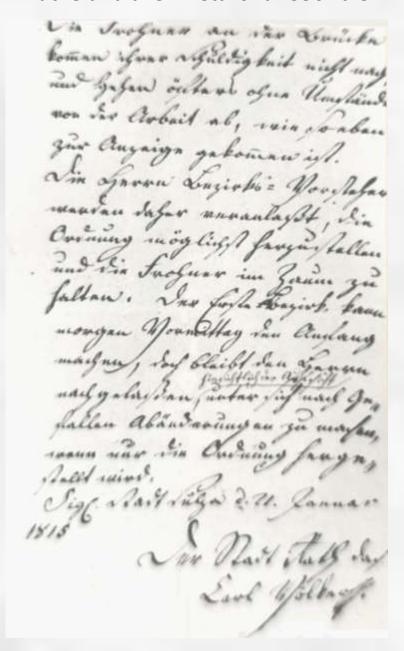
Schon am 2.11.1813 richtete der Stadtrat von Sulza an das herzogliche Polizei Collegium in Weimar ein Gesuch zum Neuaufbau dieser Brücke. Der Rat berichtet über den Brand der Brücke durch französisches Militär und über die Vorkehrungen die zum Löschen des Brandes geführt haben. Weiter erzählt uns der Bericht, dass die Brücke notdürftig hergestellt werden konnte, um Ross und Wagen dennoch passieren zu lassen. Aber wir lesen auch, dass die darüber liegenden Balken und Bäume (gemeint sind wohl die Unterzüge) sehr gelitten haben und eine Reparatur dringend notwendig wäre. Gleichzeitig macht aber der Stadtrat darauf aufmerksam, dass die entstehenden Kosten unmöglich von der Gemeinde getragen werden könnten, da die Stadt durch die Kriegslasten sehr verschuldet sei und kein Fond zur Wiederherstellung ermittelt werden könnte. Am 29.12.1813 antwortet die Behörde in Weimar, dass sie die Notwendigkeit eines sofortigen Wiederaufbaues erkenne, die Stadt Sulza aber Vorschläge zur Bezahlung der entstehenden Unkosten unterbreiten möge, da der Wiederaufbau allein der Stadt zustehe.

Die Sitzungsprotokolle damaliger Zeit geben uns ein sehr genaues Bild über die Beschaffung der Finanzmittel und wir lesen von einer "freiwilligen Collekte", welche anlässlich eines Flurumganges im Jahre 1810 gegeben sei und welche zum Aufbau der Brücke verwendet werden soll. Nun stellt sich aber heraus, dass diese freiwillige Spende nur die Summe von 15 Talern erbrachte, die bei weiten nicht die Unkosten decken würden.

Dem Rat der Stadt wurde von dem Sulzaer Zimmermeister Bergmann ein Kostenvoranschlag von 110 Talern vorgelegt, der jedoch eine unbedachte Brücke vorsah. Darauf wurde am 6.2.1814 eine Rücksprache mit dem Holzhändler Frahnert in Großheringen geführt, der sich zu dieser Arbeit bereit erklärte, aber nur der Bau des Holzwerkes der Brücke, nicht die Bedachung und die Eisenkonstruktion ausführen konnte. Dieser Kostenvoranschlag sah die stattliche Summe von 352 Talern und 12 Gulden vor.



Meister Friedrich Wal aus Dorfsulza lieferte der Stadt am 4.2.1814 einen Kostenvoranschlag mit einer präzisen Zeichnung der Brücke und allen Details für 350 Taler.



Interessant ist ein Schreiben das Bürgermeister Völkner an die Bezirksvorsteher, worin er aufmerksam macht, dass Ihm zur Anzeige gebracht wäre, "dass die "Froner an der Brücke ihrer Schuldigkeit nicht nachkämen, ohne Erlaubnis von der Arbeit fortgingen und somit die Arbeit in Frage stellten".

Diese Unterlagen, versehen mit eine Bittschrift um Unterstützung gingen nach Weimar und der Herzog Carl August von Sachsen-Weimar-Eisenach genehmigte der Stadt einen Zuschuss von 200 Talern aus der Kriegskosten-Kasse durch ein Schreiben vom 14 Oktober 1814.



Carl August Herzog von Sachsen-Weimar und Eisenach



Wir erfahren also aus diesem Dokument, dass an dieser Brücke Fronarbeit geleistet werden musste. Wer die Fronarbeiter waren, wissen wir nicht, aber man darf mit aller Wahrscheinlichkeit sagen, dass es die Sulzaer Kleinbauern, die Tagelöhner und Arbeiter waren, die mit Fuhr- Gespann und Handdiensten Unterstützung zum Brückenbau geben mussten. Bezahlt wurden diese Arbeiten nicht, nur für die gestellten Pferde und Wagen wurde eine kleine Abfindung gezahlt.

Die Fertigstellung der Brücke fällt in die Monate September bis Oktober 1815, denn ein beigefügtes Ratsprotokoll erzählt, dass bis zur Zeit der Einquartierung durch Militär, die in den Tagen des 13. bis 15.Oktober erfolgen solle, die beiden Seiten des Brückenaufganges aufgeschüttet und die Bedeckung der Schwellen mit Pflaster erledigt sein müsse.

Bei dieser Brücke befand sich eine Brückengeld-Einnahmestelle, die schon Anfang des 19.Jh. (sicher schon viel früher) bestand und bis in die Jahre um 1890 nachweisbar ist. Eine Akte im Stadtarchiv zählt uns die Namen der Sulzaer Bürger auf, die als Brücken. Und Pflastergeldeinnehmer vom Rat der Stadt dazu bestellt waren. Die Höhe des Brückengeldes wurde nach der Größe der Fahrzeuge und Anzahl der Zugtiere, bzw. Anzahl des getriebenen Viehes berechnet. Ausgenommen von dieser Zahlung waren die Gespanne des Rittergutes und die der Ratsherren. Den Brückenpassanten wurde ein Passierschein ausgehändigt, der von Mitternacht bis Mitternacht galt und den er bei Rückfahrt zur Stadt bzw. am Stadtausgang beim Befahren der öffentlichen Straßen vorzeigen musste. Solche Scheine sind uns erhalten.

Das Amt Roßla, dem Sulza unterstand zahlte der Stadt das Geld aus, wollte dann den Versuch unternehmen. Die königlich sächsische Behörde in Eckhartsberga, die das Hauptgeleit des Straßenzuges durch Sulza verwaltete, an einen finanziellen Beitrag zu interessieren.



Wappen Herrschaft Roßla

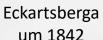




Ernst Helbig Ansicht von Roßla 1841

Das Hauptgeleitsamt Eckhartsberga, dass für eine ordentliche Straßenführung und feste Brücken verantwortlich war, kassierte auch die Geleitsgelder für diese Straße und erhielt auch einen Teil des Brückengeldes. Es wäre somit im Interesse des Hauptgeleitamtes gewesen, das Unterhemen finanziell zu unterstützen, da die Geleitstraße ohne die Brücke über die Ilm nicht mehr passierbar gewesen wäre. Die Akten bringen aber keinen Hinweis, dass derartiges geschehen ist.









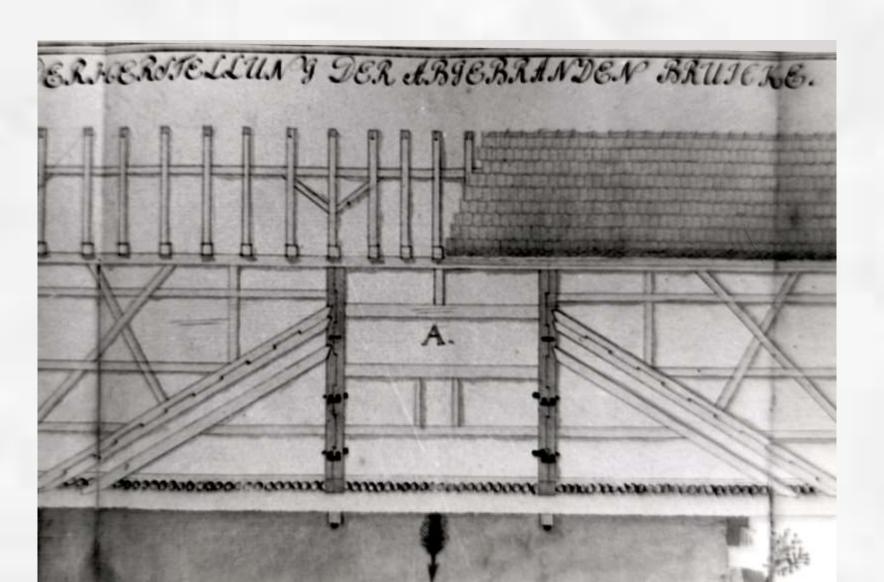
Eckartsberga.

a met as la care al ea

Ferner veranlasste das Amt Roßla die Gemeinden Dorf- und Bergsulza diesen Bau durch Hand- und Fuhrdienste zu unterstützen. So berichtet der Roßlaer Amtsbrief vom 22 Oktober 1814:

In einer Ratssitzung am 29.01.1815 befasste sich der Rat mit den Vorarbeiten und dem äußeren Bild der Brücke. Herr Frahnert aus Großheringen erhielt den Bauauftrag und der Zimmermeister Wiegand begann mit den Arbeiten. Beanstandet wurde von einigen Ratsmitgliedern, dass Baumeister Frahnert der Brücke ein Dach mit gebrochenen Giebeln aufsetzen wollte. Das wäre an der alten Brücke nicht gewesen, so sagten die Ratsherren und die gebrochenen Dachgiebel würden mehr Ziegel erfordern und die Ausgabe damit erhöhen. Frahnert erklärte dazu, die gebrochenen Giebel wären eine Verbesserung, da bei Regenwetter die Nässe nicht in die Brücke hineinschlagen könnte.

Aus diesen Protokollen erfahren wir, das die vorherige, 1740 erbaute Brücke, eine Dachbrücke ohne gebrochene Giebel war. Das ist insofern interessant, da Georg Judersleben in einem seiner heimatgeschichtlichen Artikeln behauptet, unsere heutige Brücke ist genau nach alten Konstruktionszeichnungen erbaut und hat das selbe Aussehen wie ihre Vorgängerin. Das ist also nicht der Fall.



Der Brückengeldeinnehmer wohnte zumeist bei der Brücke, so das er von seiner Wohnung aus den Betrieb auf der Brücke ständig beobachten konnte, Seine Abrechnungen tätigte er jährlich beim Stadtkämmerer.

Aus dem Jahre 1840 liegt uns ein Brückengeld-Tarif vor, aus dem folgende Brückengeld Gebühren ersichtlich sind:

1. Für jedes Zugtier vor einem beladenen Fuhrwerk	5 Pfennig
---	-----------

2. Für jedes Zugtier vor einem unbeladenen Fuhrwerk	4 Pfennig
---	-----------

- 3. Für jedes nicht bespannte Tier: Pferd, Maultier, Ochse, Kuh und Esel 2 Pfennig
- 4. Für einen beladenen Schubkarren 1 Pfennig
- 4. Für je 3 Stück: Kälber, Rinder. Fohlen, Ziegen, Schafe, Lämmer, und Schweine 1 Pfennig

Wenn diese Einnahmen auch nur aus kleinen Beträgen bestanden, so ergab die Gesamtsumme des Jahres doch den Durchschnitt von 40 – 60 Talern. Dazu kamen noch die Einnahmen der Wege- und Pflastergebühren. Diese Brückengelder wurden zur Aufrechterhaltung und eventuellen Reparaturen der Brücke verwendet.











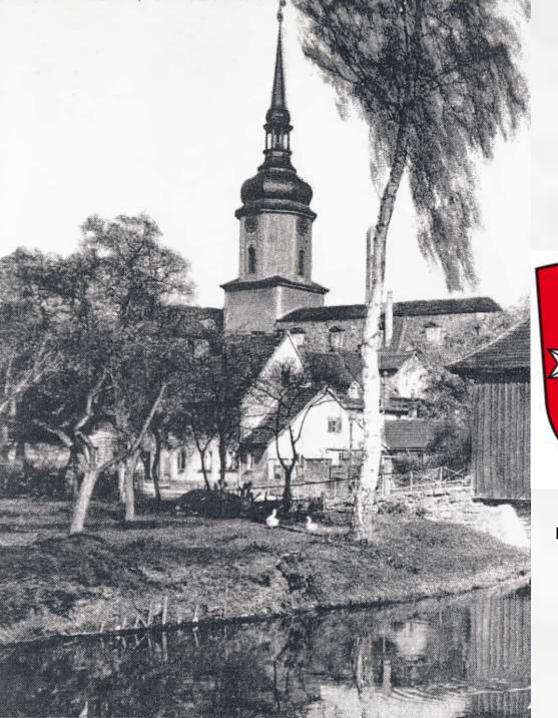


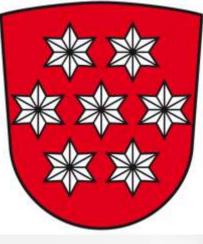






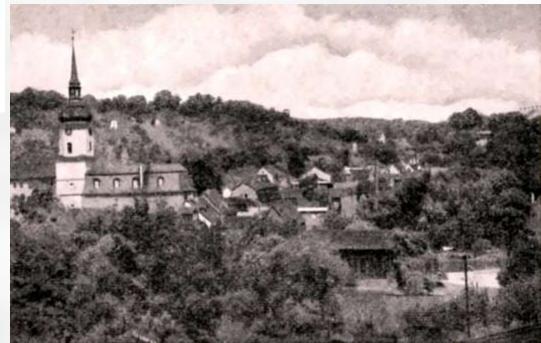






In den 20er Jahren im Land Thüringen







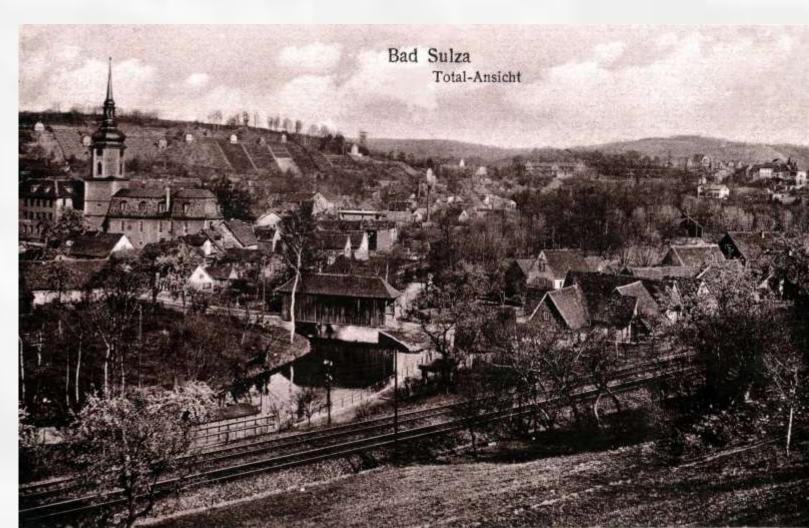
BAD SULZA.



Schweigen auch die Stadtakten über weitere Verbesserungsarbeiten an der Brücke im 19. Jahrhundert, so ist dem Chronisten durch Berichte älterer Sulzaer Bürger bekannt, dass in den Jahren des 1. Weltkrieges (1914 -1918) Verbesserungsarbeiten an der Dachkonstruktion durch geführt wurden und die Brücke Eisenunterzüge zur festeren Tragfähigkeit erhielt. Die daran befestigten Eisbrecher, die erst vor einigen Jahren wieder entfernt wurden, stammten aus den 20er Jahren unseres Jahrhunderts.



Die Fahrbahn der Brücke wurde auch erneuert, die alte Pflasterung beseitigt und vermutlich neue Unterzugs-Balken eingesetzt oder ausgewechselt.











1941 Hochwasser













Passepartout Postkarten von 1943 / 44



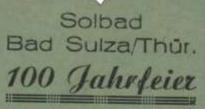
1945 musste unsere Brücke noch einmal eine Belastungsprobe überstehen, als sie bei Kriegsende amerikanische Panzer, Teile der 6. amerikanischen Panzer- und Kavallerie Division unsere Brücke passierten. Es kam dabei zu einigen Verschiebungen der unteren Tragbalken und zu leichten Schäden der Seitenverkleidung, die aber sofort und ohne großen Aufwand ausgebessert werden konnten.





Im Zuge dieser Reparaturarbeiten wurde auch ein Teil des Brückendaches neu gedeckt und zwei Seitenträger des Sprengwerkes neu verankert. Diese Arbeiten führte Herr Zimmermeister Meißner aus, der damals den Vorschlag zur Erneuerung der Fahrbahndecke unterbreitete. Eine Überprüfung der Deckenlage ergab aber die Sicherheit der Tragfähigkeit für noch viele Jahre. So lies man die alte Fahrbahndecke bestehen.





15.-17.8.1947

Allen zum Wohle Bad Sulzas Sole.

Genehmigt v. d. Militärkommandantur d. Kreises Weimar

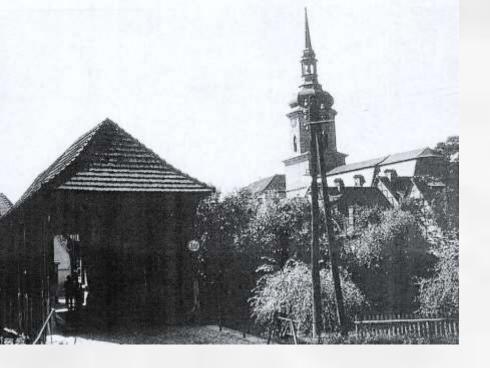
011













Postkarten aus den 50er Jahren









1962 Hochwasser

















Volkssolbad Bad Sulza Alte Dorfbrücke über die Jlm





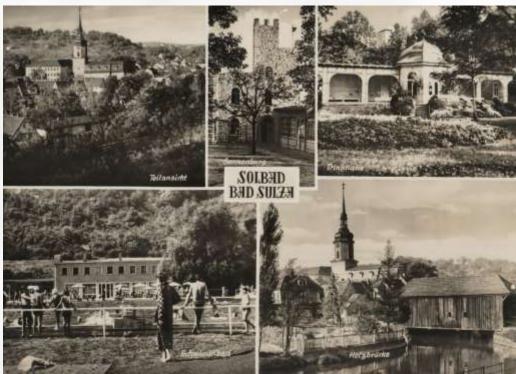




# SOLBAD SULZA Das Bad der heilungsuchenden Werktätigen





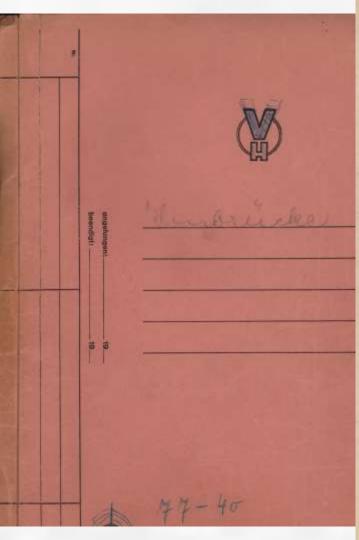


Ein größeres Hochwasser der Ilm, Anfang der 60er Jahre, beschädigte die zwischen den Tragpfeilern verankerten Eisbrecher, die darauf teils beseitigt, teils erneuert wurden. Die erneuerten Eisbrecher geben der Brücke keine Tragfähigkeit, dienten nur dem Spalten und Verschieben der Eisschollen. Sie fielen, bedingt durch eine zu schwache Ausführung, einem Hochwasser Mitte der 60er Jahre zum Opfer und wurden nicht wieder erneuert.

Eine gründliche Überprüfung der Brücke am 4.6.1968 durch Herrn Dipl. Ing. Preises, Dresden, ergab, dass die beiden Querträger zu schwach bemessen seien und durch Stahlträger mit verbolzten Stahllaschen abgefangen werden müssten. Außerdem wurden erhebliche Schäden an der Tragkonstruktion und an den im Flussbett stehenden Abstützungsjochen festgestellt.

Nach diesem Gutachten, dass dem Rat der Stadt Bad Sulza schriftlich vorliegt, wäre die Brücke selbst nach einer sehr kostspieligen Reparatur, nur noch für kleinere Fahrzeuge mit wenig Belastung benutzbar. Auf Grund dieses Gutachtens gab das Institut für Denkmalpflege in Erfurt die Brücke zum Abbau frei.

Schriftverkehr aus dieser Zeit:



## Abschrift

Benirksdirektion für Strallenwesen

-Erfurt -

- Technische Direktion -

Erfurt, den 22.1966 Regierungsstraße 64 Telefon 24895

III/¶/Geo/Rii

Verteiler siehe Rückseite

Betr.: Seubau der Brücke über die Ilm in Bad Sulsa im Zuge der LITO 158 bei km 5,386, Bw 2

Der Rat des Benirkes Erfurt plant für das Jahr 1967 den Bau der o.a. Brücke. Durch diesen Brückenneubeu ergeben sich verschiedene Fragen, die unbedingt einer Klärung sugeführt werden missen. Im Zusaumenhang hiermit muß die alte hölserne Brücke über die Ilm, die z. Zt. unter Denkmalsschutz steht und verschiedene hochwertige Versorgungsleitungen trägt, abgerissen werden.

Ann dienem Grund macht sich eine Anlaufbesprechung erforderlich, die am 28. Februar 1906, 10.00 Uhr in Bad Sulsa durchgeführt werden soll. Als Treffpunkt hierfür ist die in Frage kommende Holmbrücke vorgesehen. Der genaue Tagungsraum wird von Sat des Kreises Apolds, Abt. Verkohr, Straßenwesen, Wanserwirtschaft an Ort und Stelle bekanntgegeben.

Wir bitten Sie, einen verentwortlichen Vertreter Ihrer Dienststelle zu entwenden.

P.d.R.d.A. Bad Salsa, d. 4. 2. 1956 ges. Heine

You'll (Friede) Bekretärin

Thee Budta

Eur Heinteinnahme.

An 1.2.66

## Merteller:

- Rat des Kreises Apolda Abt. Verkehr, Straßenwesen, Wasserwirtschaft - Koll. Weiß Apolda, Bahnhofstraße 44
- Rat des Kreises Apolda
   Kreisbauamt
   Apolda, Bahnhofstraße 44
- Rat des Kreises Apolda
   Kreisplankosmission Apolda, Bahnhofstraße 44
- 4. Büro für Städtebau, Weimar, Graben 4
- 5. Wasserwirtschaftsdirektion worra - Gera - Unstrut Oberflummeisterei Rudolstadt - Koll. Peter -Rudolstadt, Mühlgraben 1
- 6. VE Projektierungsbetrieb des Straßenwesens Berlin, Ast. Erfurt - Koll. Schucherst -
- 7. Rat der Stadt Bad Bulsa Abt. Verkehr. Straßenwesen, Wasserwirtschaft Bad Sulsa, Markt
- 8. VIB Energieversorgung Erfurt, RB Weimar Weimar, Schwanseestr. 13
- 9. Vil Energieversorsung Erfurt Gasbetriebsstelle Weimar - Koll. Halbauer -Weimar, Ferd.-Freiligrath-Str. 16
- 10. Institut für Derkmalspflege, Arbeitsstelle Erfurt Erfurt, Krämerbrücke 9

Lt. hentiger mündlicher Rücksprache mit Koll. Hanf ist die Brückenveränderung im Moment und in nächster Zeit nicht akut und swar solenge, bis die Umgehungsstraße, die in Obertrebra angefangen wird, nicht fertig gebaut ist.

28.4.1966.

Institut für Denksslpflege Arbeitsstelle Erfurt

Rat der Stadt Bad Sulsa Herrn Bürgermeister Rockenschuh

5322 Bad Sulsa

Unser Zeichen Str/Bo 50 Erfurt, Krämerbrücke 9 13. Februar 1968

Denkmalgeschützte Ilmbrücke in Bad Sulza im Zuge der L II 0 158

'Sehr geehrter Herr Bürgermeister I

Ueber die denkmalgeschützte Ilmbrücke in Bad Sulza hat es in den letzten Jahren bis auf den heutigen Tag eine ganze Reihe von Beratungen gegeben, aus denen hervorgeht, daß die Erhaltung der Brüßke trotz ihres eindeutigen Denkmalwertes erhebliche und unter den gegenwärtigen Umständen wohl kaum überwindliche Schwierigkeiten macht. Im Anschluß an eine Beratung, die kürslich auf Einladung der Bezirksstraßendirektion stattgefunden hat, an der aber seitens der örtlichen Räte kein Vertreter für die Belange der Denkmalpflege und des Denkmalschutzes anwesend war, haben wir unsere Meinung zu der Sache in einem Gutachten vom heutigen Tage zusammengefaßt, das wir Ihnen anbei zur zuständigen Entscheidung übermitteln.

Anlage

F.d.R.d.A.1 (Graf)

Mit freundlichen Grüßen

Bad Sulza, den 15.2.1968

ges. Dipl.-Ing.Stier Stellv.d.Konservators

# Absohrift!

Direktion für Straßenverkehrsanlagen Prod. Direktion Abt. Brücken

V/2 Gr/Leu

Graul

16.2.68

Tragfëhigkeitsbeschilderung der überdachten Holsbrücke über die Ilm im Zuge der L II 0 158 km 5,386 in Bad Sulza, Br. Nr. L II 0 158 Bw 2/Er

Wegen der bei unseren letzten Prüfung festgestellten weiteren Verschlechterung des Bausustandes sind umgehend an o.a. Bauwerk sowie an den Straßenabzweigen Tragfähigkeitsbeschränkungsschilder "1,5 t " (Gesamtmasse) anzubringen. Die Umleitung des schwerenen Verkehra erfolgt im Ort. Eine diesbezügliche Aussprache wurde am 14.2.68 in Bad Sulza durchgeführt.

Die Aufstellung der Beschilderung ist vom Straßenmeister gemeinsam mit dem Leiter der VK, Leutmant Barth, yem VPKA Apolda vorzunehmen.

Wir bitten um Vollzugsmeldung.

Bezirksdirektion für Etraßenwesen Erfurt

ges. Hennicke

Direktor für Straßenverkehrsanlagen

D/ Rat d. Bes. Erft., Verkehr Rat der Stadt Bad Sulza KMS Apolda üb. Prod.Dir. Rat d. Krs. Apolda Kraftverkehr Apolda VPKA Apolda üb. EDVP Erft. Staatl. Bauaufsicht V/2 Beschilderung " sdA.

Für die Richtigkeit der Abschrift: Bad Sulsa, d. 20.02.1968

( Hanf ) amt. Bürgermeister

Verteiler:

2.) Abt. Kultur
3.) Ständ. Komm. Ordnung u.Sicherheit
4.) Abschnittsbevollmächtigter der VP

5.) m.d.A.

Institut für Denkmalpflege Arbeitastelle Erfurt

> Unser Seichen Str/Rei

50 Erfurt, Erämerbrücke 9 13. Februar 1968

Gutachtliche Stellungnahme zur Ilm-Brücke in Bad Sulza im Zuge der L II 0 158

Die überdachte Holsbrücke über die Ilm in Bad Sulsa, erstmalig schon um 1426 errichtet. 1813 von französischen Truppen bei ihren Rickzug über die Ilm abgebrannt und 1815 in der vermutlich ursprünglichen Form wieder aufgebaut, ist eines der wenigen erhaltenen Brückenbauwerke dieser Art in Thüringen. Im Benirk Erfurt gibt es als ühnlich konstruierte und gestaltete überdachte Holzbrücke außer ihr nur noch das Bauwerk in Buchfart. Da sie Bedeutung als Beispiel zur Geschichte der frühen Handwerkstechnik hat, liegt ihre Erhaltung in gesellschaftlichem Interesse. Sie ist deshalb als Denkmal (techn. Denkmal) im Sinne der Verordnung über die Pflege und den Schutz der Denkmale vom 28.9.1961 - GBl. T. II. 2. 475 - 477 - ansusehen.

Wegen der erheblichen Beufälligkeit der Brücke haben schon seit Jahren, veranlaßt durch die Bezirksdirektion für Straßenwesen Erfurt, Beratungen stattgefunden, die jetzt folgendes Ergebnis gebracht haben.

- 1. Die Baufälligkeit der Brücke ist so stark, daß sie für den Fahrverkehr unter allen Umständen gesperrt werden muß und für den Fußgängerverkehr nur mit Vorbehalt augslassen werden kann.
- 2. Es liegen Studien bzw. Variantenuntersuchungen den Entwurfbüros für Straßenwesen vor, nach denen Verbesserungen in der Führung der LHI O 158 erwinscht und grundsätzlich auch ausführbar sind. Dies kime den Vorstellungen des Institutes für Denkmalpflege entgegen, die denkmalgeschäe Erücke in ihrer Holzkonstruktion instandzusetzen (u.u. mit Einbringung einer nicht sichtbaren Stahltrügerkonstruktion, ähnlich wie in Buchfart) und dann nur noch als Fußgängerbrücke benutzen zu lassen, während die neue Straßenbrücke für den Fahrverkehr an die anderer Stelle in Zuge der Straßenumlegung zu errichten wäre.
- 5. Mach dem Perspektivplan des Straßenwesens ist aber in absehbarer Zeit mit einer Änderung der Straßenführung nicht zu rechnen. Die Ilmbrücke muß also an der jetnigen Stelle wieder tragfähig gemacht werden. Dies ist wegen der geringen Bauhöhe über Wasser und der in einigen Teilen anderen Konstruktion als in Buchfart nicht nach dem dortigen Modell möglich; außerdem ist die Brücke in Bad Sulza zu schmal, selbst für Prw-Verkehr.

Hiernach wird es nicht zu umgehen sein, daß die denkmalgeschützte Brücke aufgegeben wird. Die Entscheidung darüber liegt bei den Räten der Stadt Bad Sulza und dem Kreis Apolda als den Organen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege.

Vor einer Veränderung der Brücke ist ihre genaue Dokomentation in Form von Lichtbildaufnahmen 13 x 18 und Aufmaßzeichnungen (mit Details) zu fordern. Die Fotos sollen die Brücke im ganzen wie in den Details und in ihrer Lage zum Ortsbild zeigen. Ein Satz der Fotos und der Aufmaßzeichnungen ist dem Institut für Denkmalpflege, Arbeitsstelle Erfurt, für das Denkmalarchiv zur Verfügung zu stellen.

Dipl.Ing.Stier Stellv.d.Konservators

## Verteiler:

- 1. Rat der Stadt Bad Sulza Herrn Bürgermeister Rockenschuh
- 2. Rat des Kreises Apolda Abt. Kultur, Mitglied des Rates Herrn Schwade
- 3. Bezirksdirektion für Straßenwesen Erfurt
- 4. Vertrauensmann für Denkmalpflege Herrn Lothar-Joachim Radig, Bad Sulsa

F.d.R.d.A. ( Graf 5 Sekretärin

Bad Sulsa, den 15.2.1968

über die Sperrung der überdachten Holmbrücke in Bad Sulta, Leopold-Bing-Stresse, im Zuge der L II 0 158 em Mittwoch, dem 14.2.1968 um 10,00 Uhr im Clubraum des Rates der Stadt

Anwesend: BezirksetraSendirektion Erfurt - Kell. Graul und Kell. Mengel -Kreisbaudirektor Cohofelder Rat des Kreises Apolda - Abtl. Verkehr - Koll. Ramach Volkapolizeikraisamt (polda - Leiter der Verkehrspolizei - Toll. Berth VPA Bad Sulza - Koll, Bluschke und Koll, Raab Amtierender Bürgermeister Hanf · Stadtrat Denmler Studtrat Harder Stadtrat Beyer Wasserwirtschaft Großberingen - Moll. Wroblewski -Energie and Gebversorgung Bad Sulsa - Koll. Tohlmann -Energieversorgung Apolda/Zweisstelle Bad Sulsa - Koll. Muller -Gesundheitswesen Wismut Bed Sulsac - Moll. Weißenborn -Volkseolbad Bad Sulsa - Koll. Jahnel -XG Pusts Bad Sulza - Kolln. Born -LPS Typ I Bad Sulka - Koll. Matel -PGH " BaSu" Bad Sulza - Koll. Holle -

## Tagesordnung:

Sperrung der überdachten Holzbrücke im Bed Bulza, Leopold Bing Strappe.

Koll. Graul eröffnet die Beratung im Auftrage der Bezirkestraßendirektion Erfurt für Straßenverkehreanlagen Erfurt, Regierungsstraße 64 und begrüsst die Vertreter des Rates der Stadt Bad Sulsa, des Rates des Kreises Apolda und alle erschienen Vertreter der Betriebe und gesellschaftlichen Einrichtungen. Koll. Graul teilte den Anwesenden mit, das über die denkmals= geschützte Ilmbrücke in Bad Sulsa in der letzten Zeit eine ganze Reihe von Beratungen stattgefunden haben, aus denen hervorgeht, das die Erhaltung der Brücke trotz ihres eindeutigen Denkmalwertes erhebliche Schwierigkeiten macht. Koll. Graul gibt weiterhin bekannt, das im Anschluß en eine Beratung, die kürzlich auf Einladung der Bezirksstraßendirektion stattgefunden hat, an der aber seitens den örtlichen Organe keine Vertteter für die Belange der Denkmalspflege und des Denkmalsschutzes anwesend weren, wir unsere Meinung au der Seche in einem Gutschten susa mengefasat beben, und wir Ihnen zur zu.

stundigen Entscheidung übermitteln. Koll. Graul verlas einige wichtige Schwerpunkte aus den Baulichen Gutachten der überdachten Holzbrücke in Bad Sulsa. Er wies daraufhin, das die Baufülligkeit der Brücke so stark ist, das sie für den Pahrverkehr unter allen Umständen gesperrt werden muß und für den Fußgüngerverkehr nur mit Vorbehalt sugelassen werden kann. Die Instandsetzungsarbeiten an dem Bauwerk sind night mehr dereksuführen. durchführbar. (Minsichtlich ihrer Tragfähigkeit. Wir stehen vor dem schwierigen Problem die Brücke zu sperren. Wir haben die Vorstellung, daß wir das Bauwerk noch für den Pulsungervorkehr offen halten und swar für einen begrensten Zeitraum evtl. von einem Jehr. Ziel unserer Beratung soll es sein, die Umleitungestracke festaulegen, bei der Sperrung der überdachten Holzbrücke, die sofort durchsuführen ist. Kollege Graul betont, das sie von Seiten der Brückenprüfung els erates die Betriebssicherheit sehen müssen. Die Belastbarkeit der Brücke ist zu groß und wir müssen mit Gefahren rechnen. Es können Verkehrsgefährdungen auftreten, die wir von Seiten der Brückenprüfung nicht verantworten können. Es ist nicht zu umgehen, die denkmalageschützte Brücke aufzugeben. Die Entscheidung derüber liegt swar bei den Häten der Stadt Bad Sulza und dem Kreis Apolda als den Organen des Denkmalsschutzes und der Denkmalapflege. Nach dem Perspektivplan des Straßenwesens ist in absehbarer Zeit nicht mit einer Änderung der Straßenführung zu rechnen. Die Ilmbrücke mus also an der jetzigen Stelle wieder tragfähig gemacht werden. Dies ist wegen der geringen Bauhöhe über Wasser und der in einigen Teilen anderen Fonstruktion als in Buchfarth, nicht nach dem dortigen Modell möglich; außerdem ist die Brücke in Bad Sulza zu schmal, selbst für Pkw-Verkehr. Kollege Graul ist der Meinung, das wir in Bad Sulza mit einer Dauerbehelfsbrücke arbeiten müssen, die evtl. 5 - 10 Jahre dort stehen bleibt, um weiterhin den Verkehr an der gleichen Stelle durchgehen zu lassen. Augenblicklich müssen wir uns Gedanken darüber machen, wie wir den gesamten Verkehr umleiten. Re gibt Schrierigkeiten dahingehend, das wir nicht so ohne Weiteres in der Lage sind, kursfrietig ein anderes Bauwerk als Dauerbehelfsbrücke aufzubauen. Kollege Graul bittet den Koll. Beyer um eine kurze Mitteilung, wie die Angelegenheit beim Hat der Stadt behandelt worden ist und welche Vorstellungen der Rat der Stadt Bad Sulza hinsichtlich der überdachten Holsbrücke hat. Kollege Hanf, amtierender Bürgermeister, nimmt dazu Stellung, Die Mitteilung von der Sperrung der Ilmbrücke kommt für uns als Rat der Stadt sehr überraschend. Vir als örtliches Organ können nicht aust zustimmen, bis eine begründete Zielstellung für das kommende Objekt vorliegt. Wir als Rat der Stadt vertreten die Betriebe und Einrichtungen unserer Stadt und machen uns Gedanken über die perspektivische Entwicklung unsere Kurortes. Der 1. Schritt inBezug auf das Straßenwesen wurde 1967 in unserer Stadt getan. ( Bau der Clemens Denhardt - Strasse.

Wir haben uns Gedanken über die Beschlüsse des Ministerrates vom 3.8.1967 gemacht und wie wir diesen gerecht werden können. Vir woren der Meinung, daß der gesamte Verkehr aus dem mittleren Kurortbereich entfernt bezw. umgeleitet werden muß, um den Pragen der Bicherheit gerecht an werden. Be sollte die Variante - Umgehungsstrange - in Bad Sulza geläst werden. Jetst soll aber das Gegenteil geschehen, so das bei der Sperrung der Ilmbrücke der gesamte Verkehr durch die Stadt geleitet werden müsste. Nach Konsultation im Rat der Stadt stellen wir die ernstliche Prage, wie soll es weitergehen. Es mus unbedingt eine Variante erarbeitet werden, die für die Perspektive der Stadt Bad Sulza richtig ist. Es muß sofort etwas geschehen. Wir können nicht die Brücke sperren und haben nichts anderes zur Verfügung. Der Umgehungsweg ist zu weit und zu geführlich. 1966 wurde vom Rat des Kreises festgelegt, das 1967 eine neue Brücke für 400 000,- Mark gebaut werden sollte. Es ist leider bis heute nichts geschehen. Koll. Graul und Mengel betonen, das sie voll und ganz verstehen, des der Rat der Stadt die Perspektive anschneidet. Wir atchen hier vor einem heiklen Problem, zumal im Pesirk Erfurt wichtige Schwerpunktaufgaben zu lösen eind. Das Hauptaugenmerk wird suf die Bezirkshauptstatet gelegt. Wit der vorhandenen Kapazität können wir in den nächsten 10 Jahren mit einer Lösung des Verkehrs in Bed Sulsa nicht rechnen, daher münsen wir uns mit einer Dauerbehelfsbrücke für 5 - 10 Jahre behelfen. Ihnen als Rat der Stedt ist je der schlechte Zustand der Brücke schon lange bekannt. Vor einigen Jahren wurden schon Anker angebracht und die Brücke von allen Seiten gestützt, da sich Verschiebungen am Bauwerk ergaben. Eine Erhaltung der Brücke ist technisch nicht mehr miglich. (Tragfihigkeit) Ausserdem int das Holz erheblich angem fault. Es ist sur Zeit unmöglich im Hinblick auf die Perspektive eine dauerhafte Brücke zu bauen, da keine Kapazitht vorhanden ist. Kollege Graul und Kollege Mengel betonen immer wieder, das nur die eine Lesung des Baues einer Behelfsbrücke besteht. Kreisbaudirektor Schönfelder bittet um Erläuterungen, wie das Erdolenbauwerk einer Behelfebrücke aussehen soll. Er bringt zom Ausdruck, das sie als Kreis bemüht sind, gern zu helfen, so weit as in ihren Kriften steht und inwieweit die Betriebe des Kreises in der Lage sind, das Brückenbauwerk zu erstellen. Er ist der Meinung, wenn unsere Betriebe eine derartige Baumaß= nahme durchführen können, werden sie es selbstverständlich tun. Kollege Graul und Kollege Hengel geben den Anwesenden einige Erliuterungen , wie das Brückenbauwerk aussehen Boll. Die Trager werden auf 2 stählerne Hauptträger verankert. (Holzjoche) Die Pahrbahnbreite wurde dann 3.70 m betragen. Diese Fahrbahnbreite Uwrde für eine gewisse Zeit ausreichen und alle Versorgungefahrzeuge könnten sie benutzen. Die B helfsbrücke könnte dann an anderer Stelle wieder verwendet werden. Montageteile - Fertigteile ) Die Kosten für die Behelfsbrücke würden sich auf 60 - 70 TM beisufen. Dagegen würden die Kosten für eine Massivbrücke 1/2 Million betragen. Koll. Ramsch vom Rat des Areises, Abtl. Verkehr, nimmt zu dem Problem der Sperrung der überdachten Holsbrücke Stellung.

or teilt mit, das gegenwirtig die Verkehrsentwicklung im Ereis seplant und geklärt werden soll. (Verkehrsplan soll erstellt werden) Er bringt gum Ausdruck, das es sicher sein wird, das die Brücke gesparrt werden wird. Ob wir nun heute gusti men, oder nicht, das ist nicht das Entscheidenste. Aber er stellt die Prage, warum so lange gewartet worden ist. bis der schlechte Zustand der Brücke eingetreten ist, daß sie sofort gesperrt werden mus. Die guständigen Stellen müssten dafür verantwortlich gemacht Die Brücker verbindet eine Hauptverkehrsatradse. Des weiteren ist sie eine Verbindungsstrasse nach Schmiedehausen - Camburg und Lachstedt: Einen großen Anteil bei der Sperrung trägt die LPG " Glückauf " in Bergsulza, die viele Felder auf der anderen Seite Bad Sulmas hat. Für eine verkehrsmässige Absicherung müssen wir unbedingt sorgen. Die Lösung, die sugenblicklich vorgesehen ist, den gesamten Durchgangsverkehr durch Bad Sulsa zu schleusen, ist nicht der richtige Weg, zumal Bad Sulza ein Kurort ist. Wir müssen uns Gedanken machen, wie mit geringen Aufwand und Mitteln eine richtige Lösung des Problems gefunden wird. Kollege Ramsch betont, das einige Beschwerden nicht nur von den beiden Kureinrichtungen, sondern auch viele von der Bevölkerung Bad Sulwas in Apolda eingegangen sind, betreffs des umfangreichen Verkohrs durch Bad Sulsa als Kurort. In Zukunft mus unbedingt eine Ungehungsstrasse für Bad Sulza eingeplant werden, was soger als dringend empfohlen werden mus. Koll. Hanf weist daraufhin, das in diesem Jahr der II. Bausbe schnitt der Clemens- Denhardt - Strange begonnen werden soll. bei einer Sperrung der Ilmbrücke würden dann simtliche Versorgungsgebiete indiesem Teil tot liegen. Er teilt mit, da? man es doch schon jahrelang weiß, in welchem Zuntand sich die Holmbrücke befindet und nichts ist unternommen worden. Man kann nicht amhin, dem Bezirk Vorwürfe zu machen. Werum hat man sich nicht schon einmal eher mit diesen Fragen beschiftigt. Es kann nicht sein, das man sagt, hente mus die Brücke gesperrt werden und nichts anderes steht zur Verfügung. Kollege Mengel teilt den Anwesenden mit, das sie im Bezirk Erfurt einige solche Probleme wie sie hier auftreten haben, wo es Uhnlich au sicht. Wo sie bebenfalls seit Jahren an Brücken Note abstützungen vorgenommen haben. Im Besirk Erfurt sind 8 - 10 Dauerbehelfsbrücken errichtst worden. An erster Stelle steht aber immer wieder die Frage, welche Baukapazität steht zur Verfügung. He gibt für Bad Sulsa keine andere Lösung, als die einer Dauerbehelfsbrucke. Die Vorstellungen, die der Rat der Stadt Bed Sulze für die Perspektive hat, können ja abgesehen davon, weiter laufen. Das ist ja hier ein anderes Problem. Stadtrat Harder ist der Meinung, das wir nicht an der alten Brücke hangen, aber wir können uns nicht erlauten, den gesamten Verkehr durch die Stadt gehen zu lassen. Wir erklären uns einverstanden, wenn 3 - 4 Monate eine Sperrung erfolgen soll, zwecks Bau einer Dauerbehelfsbrücke. So lange muß und wird es gehen. Des weiteren nimmt Kollege Berth, Leiter der Verkehrspolisei Apolds sur Sperrung der überdachten Holsbrücke Stellung. Er weist deraufhin, das die Verkehrssicherheit nach wie vor an 1. Stelle steht. Wir können nicht aulassen, daß die Verkehrsteilmehmer set brdet sind. Aber trotaden können wir uns nicht einverstanden erklären, dal wir einfach vor die vollendete Tatssche geatellt werden.

Wir können unter keinen Umständen für eine längere Zeit die starke Verkehrsbriebung im Stadtinneren zulassen. Wir fordern, das unbedingt in diesem Jahr mit dem Bau der Dauerbehelfsbrücke begonnen werden muß. Wir können uns nicht erlauben, die überdachte Holzbrücke in den nicheten 4 Wochen zu sperren und erstellen keine Behelfsbrücke. Fir müssen uns auch darüber im klaren sein, wie deen die Diskussionen unter der Bevölkerung sein werden, wenn die Brücke gesperrt wird und nichts unternommen wird. Kollege Ramsch bringt sum Ausdruck, daß es keinen Zweck hat, su suchen, wer die Schuld an diesem Problem hat. Unsere Aufgebe ist es, zu kluren, wie kann Bad Sulza geholfen werden. Damit auf der einen Seite den beiden Kureinrichtungen und auf der anderen Seite dem Verkehr Rechnung getragen wird. Hier zu dieser Aussprache gehürte der Rat des Bezirkes her. Dieser ist defür verantwortlich und er hat als erster zu vertreten, was suf seinem Straßennetz geschicht. Kollege Ramach ist der Meinung, das das Verkehrsproblem mit der Nothrucke in Bad Bulza nicht gelöst sein wird. Er macht einen Vorschlag. Wir kommen zu keinem Ergebnis, wenn wir such alle unsere Meinung sagen, sher damit ist doch das Problem nicht gelöst. Als crates mus die Frage geklürt werden, wie lange kann man den Verkehr noch über die Brücke gehen isesen. Der Rat des Bezirkes, der Rat des Kreises und der Ret der Stadt Bad Sulza midsen ihre Grundsätze feetlegen und unterbreiten, einschliesslich der Berücksichtigung der Denkmalspflege. Kollege Graul unterstreicht, nach der Meinung der Brückenprüfung mus eine alstaldige Sperrung der Brücke vorgenommen werden. Br ist der Ansicht, das man für eine Zeit evtl. die Erlicke für 1 - 1/2 to Fahrsenge in Einzelfahrt noch zulassen könnte, aber es kann dann kommen, das die Brilcke überhaupt vorzeitig auch für den Pusgungerverkehr gesperrt werden misste. Stadtrat Demmler, LPG-Vorsitsender der LPG Glückauf Bergaulga betont, das er seinen Genossenschaftsbauern und überhaupt der gesamten Bevölkerung Bad Sulzas nicht zumuten kann, für längere Zeit simtliche An- und Abtransporte durch den Eurort absuwickeln. (Mistfehren asw.) Stadtrat Harder weist darsufhin, das sofort im Kreismasstab Reprist werden musets, inwieweit die Betriebe in der Lage sind. Arbeiten an der Brücke durchzuführen. Kollege Mengel ist der Meinung, das die PGH in Erfurt im Stande wire, die Danerbehelfsbrücke zu erstellen. Nur die Tiefbaumion in Erfurt und die Fa. Hagemeister in Mühlbausen eind in der Lage. die Raumkapasität au erstellen. Wir müssen es als Katastrophenfall betrachten, um dadurch die Baumasnahme schneller zum Zuge zu bringen. Stadtrat Herder ist der Ansicht, wenn wir die Materielien bekommen, wird es kein Problem sein. Kollege Hanf stellt die Frage an die Plusmeisterei Großheringen. Mollegen Wordlewski, ob sie irgendwelche Einwände zu diesen Fragen Follege Wroblewski betont, das es ja klar ist, des die Brucke gesperrt werden mus und der Landschaftsschutz aufgehoben werden mus. wenn volkswirtschaftlicher Nutsen vorliegt. Sie haben keinerlei Kollege Ramsch unterbreitet den Anwesenden den Vorschlag, die Beratung abzubrechen und in einem kleineren Kreis im Anschluß weiterauführen. Die Anwesenden stimmten dem Vorschlag des Kollegen Ramsch zu und Kollege Graul dankt allen für ihre Teilnahme an der Beratung.

Nach einer kurzen Pause wird die Beratung in einem kleineren Ereis weitergeführt. Kollege Ramach gibt die Empfehlung, das eine Beratung bei der Bezirskstradendirektion in Erfurt in Zusammenarbeit mit dem Rat des Kreises Apolda, Abtl. Verkehr geführt werden sollte. Kollege Hanf teilt ihm mit, daß er die volle Unterstützung des Mates der Stadt Bad Sulza hat. Wollege Ramsch ist der Meinung, um die Problematik der Sperrung der Ilmbrücke absuschliessen, müssen wir zu einer Schlußfolgerung Wir mussen unter allen Umständen die Katastrophenkommission davon unterrichten, um evtl. über diese etwas zu erreichen. Die Behelfsbrücke muß an der gleichen Stelle errichtet werden, darüber sind wir uns im klaren, das keine Straßenkapasität benötigt Kollege Hanf - bittet darum, daß es wirklich dringend ansusehen let. de wir doch die 2 Kureinrichtungen haben und 2 Großbaustellen. (Wismut und AVG) we such das gange Material zur Zeit durch den Kurort geschleust werden mus. Der Bau der Behelfsbrücke müsste in kurter Zeit von statten gehen. Kollege Graul gibt noch bekannt, das in kurzester Zeit die Stellungnehme bezw. die Genehmigung zum Abbruch der Ilmbrücke vorliegen mus. (Vom Rat der Stadt Bad Sulsa und des Kreises Apolds.) Alle Anwesenden kamen zu dem Entschluß, daß am Mittwoch, dem 13.3.1968 um 10.00 Uhr die endgültige lärung der Sperrung der überdachten Holzbrücke erfolgen soll. Die Binladungen zu dieser Beratung soll vom Rat der Stadt Bad Sulna vorgenommen werden. Des weiteren wurde festgelegt, daß bis sum 29.2.1968 die Ergebniese der Verhandlungen des Rates der Stadt Bad Sulsa, des Rates des Areises Apolds und einiger Vertreter der gesellschaftlichen-Einrichtungen festzulegen sind. Ris sum 5.3.1968 soll dann weiterhin eine Abstimmung mit der Besirksetragendirektion Erfurt erfolgen. Die endgültige Entscheidung soll dann am 13.3.1968 herbeigeführt werden. Rollege Graul weist noch daraufhin, das das Material für die Behelfsbrucke als Katastrophenmaterial anzusehen ist. Daher mus ein Schreiben vom Ret der Stadt Bad Salza an die Bezirkskatas= trophenkommission gerichtet werden und die Zustände der überdachten Holzbrücke mitgeteilt werden. (Inhalt: Welche Ausmaße bezw. Polgen die Sperrung der Holzbrücke hat.) Mollege Mengel betont, das in kürzester Frist die Brücke mit 1 1/2 to heschriftet wird. Kollage Graul führt am Anschluß an diese Beratung noch eine Kurse Adsaprache mit der VP Bad Sulza, bezw. dem Straßenmeister, wo die Schilder für 1,5 to B e f a h r b a r aufzustellen sind. Kollege Graul schliesst die Beratung und dankt für die Teilnahme aller Anwesenden.

(Graf) Protokollführerin Anwesend: Bezirksstraßendirektion Erfurt - Koll. Eichmüller und Koll. Graul -

Rat des Kreises Apolda

- Koll. Ramsch - Mitglied des Rates und Abteilungsleiter Verkehr

- Koll. Mepelt - Mitglied des Rates - Koll. Reab - VP Bad Bulze

- Koll. Rohde - OF-Sekretär

- Koll. Wustrow - Mitglied des Rates

- Koll. Harder - Mitglied des Rates

- Koll. Estel - LPG "Typ I" Bad Sulza

## Entschuldigt:

Kreisbaudirektor Schönfelder Kreisvolkspolizeiamt Apolda - Koll. Barth - Leiter der Verkehrspolizei

- Koll. Schlitter - VP Bad Sulma

## Tagesordnung:

Sperrung der überdachten Holsbrücke in Bad Sulsa, Leopold-Bing-Straße im Zuge der L II 0 158

## Zusammenfassung der Beratung:

In der Beratung ging es darum, daß die Vertreter der Bezirksstraßendirektion Erfurt am Standort der abzureißenden überdachten Holzbrücke eine Behelfsbrücke bauen wollen, die Vertreter des Rates der Stadt und des Rates des Kreises jedoch eine andere Lösungsvariante vorschlagen, die der perspektivischen Entwicklung der Stadt Bad Sulza Rechnung trägt.

Der Vorschlag des Rates der Stadt und des Rates des Ereises wird wie folgt begründet:

Der Bau der Behelfsbrücke am Standort der jetzigen Holzbrücke erscheint unzweckmäßig, weil seitens der Deutschen Reichsbahn vorgesehen ist, den schienengleichen Bahnübergang der L II 0 158 auf Grund der dichten Zugfolge zu sperren. Damit wird der Verkehr zwischen der Stadt Bad Sulsa und dem Ortsteil Bergsulsa unterbrochen und muß zwangsläufig über die Straße, Unter den Herlitzenberg und Lachenberg ungeleitet werden. Abgesehen von dem damit verbundenen Umweg, würde sich im Gegensatz zu allen bisherigen Vorstellungen, der gesamte Verkehr einschließlich des Durchgangsverkehrs wieder durch den engeren Eurortbereich abwickeln.

Die im Jahre 1967 ausgebaute Umgehungsstraße (Clemens-Denhardt-Straße - Unter den Herlitzenberg - Salzstraße) zur Entlastung des Stadt- und Kurortverkehrs wird somit nicht wirksam.

Deshalb sollte erreicht werden, daß beim Bau der neuen Ilmbrücke sowohl der vorhandene Bahndurchlaß an der Ziegeleistraße, als auch der zweckmäßige Anschluß an die Mühlstraße, entsprechend der Lösungsvariante der Abteilung Verkehr des Rates des Kreises Apolda berücksichtigt wird. Auf diese Weise würde ein wichtiger Teilabschnitt, der für die Ferspektive vorgesehenen Straße, verwirklicht.

Dieser Teilabschnitt wirde zunächst den Bau der Brücke am neuen Standort und die Verbindung zwischen Brücke und Mühlstraße umfassen.

Kollege Ramsch, Abteilung Verkehr des Rates des Ereises ist der Auffassung, daß bei Bereitstellung der hierfür erforderlichen Mittel in Höhe von ca. 1 Million Mark, die Durchführung mit kreislichen Baukapazitäten durchaus möglich ist.

Hierau der Standpunkt der Vertreter der Besirksstraßendirektion Erfurt:

Nach Ricksprache mit dem Rat des Bezirkes Erfurt ist es ausgeschlossen, die von den örtlichen Organen vorgeschlagene Variante vor 1970 zu verwirklichen.

Sie muß auch deshalb abgelehnt werden, da zur Zeit die generelle Verkehrsuntersuchung für die Stadt Bad Sulza noch nicht abgeschlossen ist. In diesem Zusammenhang wird er auch eine Klärung über die beabsichtigte Schließung des Bahnüberganges herbeiführen.

Über das Ergebnis dieser Bemihungen soll in der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bad Sulza am Donnerstag, dem 21.5.1968 berichtet werden, um zu einen baldigen Abschluß dieser Angelegenheit zu kommen.

( Graf /) Protokollführerin ( Liepelt ) Mitglied des Rates

# Bezirksdirektion für Straßenwesen Erfurt

- Direktion für Straßenverkehrsanlagen -

Postanish Ric Berkinderhouse for Strofferwasen Erfort, 501 Erfort, Regionages: 64

thre Husbridg com

An den Rat der Stadt Bürgermeister



5322 Bad Sulga

**501 ERFURT** 

Bei Antworten bitte unsere Zeichen angeben

Regierungstraße 64 Postschließfächer 273 und 241

Bra Zeiden

Unsere Machalda som

V/2 Gr/Leu

18.3.68

Gutachtliche Stellungnahme zu einem evtl. Wiederaufbeu der überdachten Holzbrücke über die Ilm im Zuge der LIIO 158 km 5,386 in Bad Sulza. Brücken-Nr. LIIO 158 Bw 2/Er

Bezw: Beratung am 13.3.68 beim Rat der Stadt Bad Sulza

Wegen Baufälligkeit müßte o.a. Bauwerk mit unserem Schreiben vom 19.2.68 für Fahrzeuge über 1,5 t Gesamtmasse gesperrt werden. Die Zulassung für die Belastungsklasse 1,5 Mp wurde unter Vorbehalt ausgesprochen und hat nur für einen begrenzten Zeitraum Gültigkeit. Etwa in einem Jahr ist in Abhängigkeit vom Ergebnis der nächsten Hauptprüfung mit einer Vollsperrung zu rechnen. Damit ist dann eine Nutzung des Bauwerkes als Fußgähgerbrücke auch nicht mehr möglich und das Bauwerk muß im Interesse des Hochwasserschutzes abgerissen werden.

Von einem Wiederaufbau der überdachten Holzbrücke als Fußgängerbrücke an anderer Stelle unter Nutzung der im Bauwerk vorhandenen Hölzer muß wegen Holzverwerfungen, erheblichen Schäden an den Traggliedern und insbesondere an den Verbindungspunkten abgeraten werden, ebenso von einer Verstärkung des Bauwerkes unter Beibehaltung des Standortes, da zu viel Konstruktionsteile ausgewechselt werden müßten, was fast einem Wiederaufbau gleichkommt.

Denkbar ist eine Rekonstruktion der überdachten Holzbrücke als Fußgängerbrücke nach den Bestandszeichnungen unter Verwendung von neuem Holz, jedoch muß hierbei ein echtes Verkehrsbedürfnis vorliegen. Ein Wiederaufbau allein zur Erhaltung des technischen Denkmals, ohne daß das Bauwerk eine bestimmte Funktion erfüllt, ist u.E. nicht zu vertreten.

Nach der letzten Besprechung am 18.3.68 beim Rat des Bezirkes Erfurt, Abt. Verkehr, erfolgt nach Zusicherung der erforderlichen Kapazität durch den Rat des Kreises Apolda im Jahr 1969 der Bau einer Dauerbehelfsbrücke in der Ziegeleistraße mit Straßenanschluß an die LIO 60.

Im Zuge dieser Baumaßnahme muß der Abbruch der überdachten Holzbrücke aufgrund des Hochwasserschutzes mit eingeplant werden.

Dr. p. T. Pres B. W. W. Squatrett (Graul)

Abt Letter Brückenprühing

Foregonden 1857 - Grillenburg

Britannenschang

Der Grillenburg

Britannenschang

Der Grillenburg

Der Gri

Absohritti

Desirkedirektion für Straserwesen Srfurt - Direktion für Straserverekehresnlagen -

> 501 % r f u r t Regierungsstraße 64

V/2 Gr/Leu

19.3.68

An den Rat der Stadt Bürgermeinter 5322 Bed Sulsa

Betr.: Gutachtliche Stellungnahme zu einem evtl. Viederaufbau der " überdachten Holzbrücke über die Ilm im Zuge der LIIO 158 km 5.385 in Bad ulsa, Brücken-Nr. 1 IIO 158 De 2/2r

Besug: Beratung am 13:3.68 beim Rat der Stadt Bad Sulsa

Wegen Baufälligkeit münste o.a. Bauwerk mit unserem Schreiben von 19.2.1955 für Pahrneuge über 1,5 t Gesemtmasse gesperrt werden. Die Bulannung für die Belantungsklasse 1,5 kp wurde unter Vorbehalt ausgesprochen und hat nur für einen begrensten Beitraum Gältigkeit. Stwa in einem Jahr ist in Abhängigkeit von Argebnis der nächsten Hauptprüfung mit einer Vollsperrung zu rechnen. Da it ist dann eine Mutmung des Bauwerkes als Fungskngerbrücke auch nicht mehr möglich und das hauwerk mus im Intereuse des Hochwesserschutzes abgeringen werden.

Von einem Wiederaufban der überdachten Holsbrücke els Pusgingerbrücke en änderer Stelle unter Mutsung der im Beuwerk vorhandenen Hölser mus wegen Holsverwerfungen, erheblichen Schäden an den Traggliedern und insbesondere an den Verbindungspinkten abgeraten werden, ebense von einer Verstärkung des Bauwerkes unter Beibeheltung des Standa ortes, da zu viel Konstruktionsteile ansgewechselt werden müssten, was fast einem Wiederaufbau gleichkommt.

Denkbar ist eine Rekonstruktion der überdachten Holabrücke als Pußgingerbrücke nach den Bestandsseichnungen unter Verwendung von neuem
Hols, jedoch muß hierbei ein echtes Verkehrsbedürfnis verliegen.
Ein Viedersufbau allein zur Erhaltung des technischen Denkmals, ohne
das das Bauwerk eine bestimmte Punktion erfüllt, ist u. S. nicht zu
vertreten.

Nach der letzten Besprechung am 18.3.69 beim Hat des Bezirkes Erfurt. Abtl. Verkehr, erfolgt nach Zusicherung der erforderlichen Kapazität durch den Hat des Kreises Apolda in Jahr 1969 der Bau einer Dauerbehelfsbrücke in der Ziezelsistrasse mit Straßenanschluß an die LIO 66. Im Enge diemer Bausmönning muß der Abbrüch der überdachten Holzbrücke aufgrund des Rochensserschatzes mit einzeplant werden.

ges. Groul

Abtl. Leiter Brückenprüfung

r.d.a.d.l.

Überdachte Holsbrücke in Bad Sulsa

Schreiben des Kreisdenkmalpflegers vom 14.3.68

Am 3.5.68 besichtigte ich mit Herrn Dr. Wagen breth (Hochschule für Bauwesen Weimar) die obige Brücke, um den Bauzustand in konstruktiver Hinsicht zu beurteilen. Über das Ergebnis dieser Besichtigung fand anschließend eine Besprechung mit dem Kreisdenkmalpfleger, Herrn R a d i g , statt.

## Befund

Die rund 18 m lange Brücke, die die Ilm in einer Flußkrümsung überspannt, hat nur etwa i m lichte Höhe über dem Wasserspiegel. Die Pugen des aus Kalksteinquadern gemauerten Widerlagers sind teilweise ausgewaschen und bewachsen, lassen aber keine Setsungsschilden erkennen.

In den beiden außen verschalten Fachwerkwänden beiderseits der Fahrbahn liegt je ein doppeltes Hängewerk, dessen Streben aus je drei Hölsern bestehen, während die Hängesäulen aus zwei miteinander verzahnten Hölmern hergestellt sind, zwischen denen die schmiedeeisernen Zugbänder mit Eisendübeln eingepaßt sind. Der angeschwiedete Kopf dieser Zugbänder hält je einen Querträger. auf dem die sechs Rundhölzer ruhen, die die Bohlen der Fahrbahn tragen. Diese Fahrbahntrager haben keine Diagonalaussteifung, wie dies sonst bei derartigen Holzbrücken üblich ist.

Die Spannweite der zwei Querträger wurde ursprünglich durch Kopfbander vermindert, von denen aber nur noch die beiden auf der Nordseite vorhanden sind.

Auf den Fachwerkwänden ruht das beiderseits abgewalmte Sparrendach, das Flachziegelkronendeckung hat. Kopfbünder zwischen Dach und Wand steifen die beiden Portale und die beiden Hängesäulen aus. Die Diagonalverstrebung auf den Dachbalken ist nachträglich eingefügt worden.

Von den waagerechten Druckspreizen, die ursprünglich den Kopf der Eingesäulen faßten, sind nur noch die Zapfenlöcher zu sehen. Sie sind wahrscheinlich entfernt worden, weil sie die Durchfahrtsböhe verminderten, die jetzt laut Beschilderung mit 3,70 m angegeben ist.

Das gesamte Tragwerk mit der Fahrbahn hängt leicht durch und ist offenbar deshalb mit zwei Stahlträgerjochen auf Holzpfählen unterstutzt worden. Diese Joche behindern den Durchfluß, so daß es im Winter zu Eisstau gekommen ist, der sich gegen das Holmwerk der Brücke gelehnt hat.

Die geringe Lotabweichung der Tragwände nach Norden soll auf diesen Eisstau zurückzuführen sein. Um dieser Verformung entgegenzuwirken, ist oben am westlichen Portal ein Rundstahlanker befestigt worden, der schräg nach unten in das angrenzende Gartengrundstück gespannt ist.

Die Portalsäulen sind mit Brettern verschalt, weil sie vermutlich durch anfahrende Fahrzeuge beschädigt wurden. Die nördliche Stule des östlichen Portals hat sich leicht gesenkt, was auf verdeckte Schäden am Auflager des Untergurtes schließen läßt.

Die Brücke ist jetzt laut Beschilderung für Fahrzeuge bis 1,5 t Gesamtgewicht zugelassen, soll aber in Zukunft nur noch von Fußgüngern benutzt werden, weil der in Fortsetzung der Straße liegende schienengleiche Bahnübergang gesperrt werden soll.

## Bearteilung

Bei den alten Holskonstruktionen wird die Tragfähigkeit meist nur durch das Versagen einzelner überlasteter Bauteile begrenzt, während die übrigen Hölzer reichlicher bemessen sind.

Obwohl die genaue Beurteilung erst auf Grund des statischen Nachweises an Hand von Aufmaßzeichnungen möglich ist, sind im vorliegenden Fall offenbar nur die folgenden Konstruktionsglieder mangelhaft:

Die beiden Querträger sind zu schwach bemessen, um die Biegemomente durch die Fahrbahnlasten aufzunehmen. Sie sind außerdem ungenügend an den Hängesäulen befestigt, zumal auf einer Seite die der zusätzlichen Aussteifung dienenden Kopfbänder fehlen.

Bei dem Strebenversatz in den beiden Untergurten können Überlastungsschäden entstanden sein, die wegen der Verbretterung der seitlichen Borde nicht zu sehen sind. Die ungenügende Beluftung der durch das angrenzende Erdreich befeuchteten Holzteile kann hier an den Auflagern zu verdeckten Holzschäden geführt haben.

Im Ubrigen ist das tragende Holzwerk noch weitgehend in Ordnung. Abnutzungsschäden sind lediglich am Fahrbahnbelag und an der Hußeren Verbretterung zu sehen. Perner ist die Dachdschung schadhaft.

## Empfehlungen

Um die Brücke, die als Baudenkmal das Ortsbild bereichert, als Fußgängersteg zu erhalten, empfehle ich folgende Maßnahmen:

1. Bei der Bezirksdirektion für Straßenwesen, Abteilung Brücken, ist nachzufragen, ob dort auch für diese Brücke ein Brückenbuch mit Aufmaßskiszen und statischen Nachweisen vorhanden ist, das die Vorbereitung der nachstehenden Instandsetzungen erleichtern wurde.

- 2. Im Schutze der jetzigen Absteifungsjoche können die hölzernen Querträger durch ausreichend bemessene Stahlträger ersetzt und mit fachgerecht verbolzten Stahllaschen an den Hängesäulen befestigt werden.
- 3. Die Strebenversätze an den Auflagern sind freisulegen. Sollten dort die vermuteten Schäden angetroffen werden, können sie ebenfalls durch seitlich angebolzte Stahllaschen und durch Anschuhen der serstörten Balkenköpfe behoben werden.
- 4. Nachdem die genannten Mängel in der Tragkonstruktion beseitigt sind, können die im Plumbett stehenden Abstützungsjoche entfernt werden. Allerdings muß dann die weitere Benutsung der Brücke durch grüßere Fahrzeuge verhindert werden (Sperrung der Pahrbahn durch je einen Pfahl in der Mitte des Portals).
- 5. Falls die Wasserwirtschaftsdirektion den Durchflußquerschnitt unter der Brücke für zu gering erschtet, obwohl dieser such früher nicht größer gewesen ist, kann die gesamte Brücke durch hydraulische Pressen oder Bauwinden, die unter die Auflager gestellt werden, um etwa 0,5 m angehoben werden.
  - Die Demontage der Brücke und ihr Aufbau an anderer Stelle ist nicht zu empfehlen, weil hierbei erfahrungsgemäß die Holzverbindungen so gelockert werden, daß sie nur zum geringen Teil wiederverwendet werden können.
- 6. Die übrigen Instandsstzungen erstrecken sich auf das Ausfugen der Widerlager, auf die Erneuerung der Dachhaut und auf die Verklammerung kleiner örtlicher Lockerungen im Holzwerk. Diese Arbeiten brauchen hier nicht im einzelnen erläutert zu werden.

Weitere Auswechslungen, wie die Erneuerung des Fahrbahnbelages, sind jetzt noch nicht erforderlich und können je nach Bedarf und je nach den verfügbaren Mitteln später ausgeführt werden.

Ohne das Erscheinungsbild der Brücke zu beeintrüchtigen, kann ihr Bausustand durch die vorgenannten Verstärkungen und Auswechslungen mit vertretbarem Aufwand wesentlich verbessert werden. Weitere Einzelheiten der Instandsetzung können nur an Ort und Stelle oder an Hand von zeichnerischen Unterlagen erläutert werden. Die Bauarbeiten bedürfen daher der fachkundigen Anleitung und Überwachung.

Vom Ministerium für Bauwesen der DDR nugelassener Bausachverständiger Statik und Konstruktion Bulancage-Ne. 35

DIPL .- ING. W. PREISS . DREEDEN PROJEKTIERUNGS-ZULASSUNG 24-65 VOM MINISTERIUM FOR BAUWESEN ZUGELASSENER BAUSACHVERSTANDIGER FOR KONSTRUKTIVE SICHERUNG VON BAUDENKMÄLERN

- Minliegand: lichtbilder Kolfbrücke

















Bod Sulza Thur.



Aktanyermark

Bad Bulsa/Kr. Apolda - Oberiachte Holabricke Goor die Ilm

Amino ich einer Aussprache vogen Kompler Saline Bed Sulsa sm 7. April 1971 in Anweschheit von Herre Buller, stellv. Abt. Leiter Kultur, des Antes des Salines erfürt, Herre Beimede, Abt. Leiter Kultur, Rat des Areines Abolda, Herre Ronservator Schoder und des Univerzeichneten, Institut für Denkmelyflege, Arbeitsatelle Erfurt, stellte der Bürgermeister von Bad Sulsa, Herr Liepelt und dessen Stellvertreter, Herr Hamf unter Berurang auf unsere Stellungusbae vom 11.2. 1968 den Antrag, die Benkmeleigenschaft für die überdachte Wolstrücke über die Ital aufsuhaben, weil hieruber am 12.4.1971 der Rat der Stadt beschilden will.

Am Tage suvor (6.4.71) het eine erneute Beratung mit der Besirksdirektion Stradensssen in Bed Sulsa stattgefunden, bei der von verantwortlichen Kollegen der Sesinksdirektion die Forderung aus Gründen der Verkahrssicherheit nach einer Vollsperrung sowie einem späteren Abrid der Brücke gestellt wurde.

Fir haben deraufhin am 8.4. mit dem nuständigen Abteilungsleiter für Brücken bei der Besirkudisektion für Streibenweben Brück, Herrn deine, verhandelt und unsere Bedenken vogen der denkmalgeschiltsten Brücke begründet und versucht, eine Dispens zu erlangen. Von Aerrn Heine (BDSTr) wurde erwähmt, den die schienengleiche Streibenüber-führung der Beichebahm (Bühe der Brücke), sus Sieberheitsgründen in diesem Besmer geschlossen und aufgelöst wird. Für den Fußgängerverkehr wird eine neue Unterfährung unter dem Gleiskörper geschaffen. Die Brücke 1st z.Zt. nur noch bedingt für Fahrzeuge bis zu 1,5 to und für Fußgänger zugelansen.

Für dem bebende Wolmgebiet swischen Ilmlauf und Babnkörper ist die Aufrechterhaltung der Vermorgung, Feuerwehr usw. nur über diese Brücke möglich. Von der Wasserwirtschaftsdirektion sird schon seit Jahren besnetandet, das die Brücke eine akute Gefahrenqueile bei Hockwasser (durch zu geringen Durchlass in Breite und Höhe und sweitslich zwei Stablträgerjoche auf Holmyfählen) ist.

Anch much einer resien Sinschätzung der gubechtlichen Stellungnahme von Dipl. Ing. Preiß von 4.6.1968 durch die EDESTW. könnte die Brücke nich Ausonatzuktion nur für den Pußgängerverkehr nuclinftig erhalten werden. De aber das durch den Flußlauf ebgeschnichtene schngediet versorzt werden muss (Forderung der Fauerlöschpolizei - Tragfähigkeit bie su 12 to) mus eine neue Brücke under Aufgebe der elten überdachten Holsbrücke, errichtet werden. Ein anderer Standort (flußener-oder unterströtig) kann wegen der Trasenfuhrung der Straße (bewegtes und bebauten Gelämis) nicht in Betracht komman. Eine grundsätzlich neue Straßenführung ist nicht zu erwartem. Aus diesen Grunds die Forderung des Rates der Stadt Bad Sulme mur aufhabung des Schutzes für dienes Objekt. Die Satscheidung liegt untärlich beim Rat des Kreises und der Stadt als den nuntändigen stantlichen Organ der Denkmalpflese und des Denkmalandunens.

Unacre Forderung - wie in der Stellungnahme vom 13.2.1968 schon erwähnt, bevor irgend eine Veränderung getroffen wird, ist eine genaue Dekumentation (Fotos mindestens 13/18 cm) und Destandauelchnumgen mit sumrelchenden Detaile) durelführen au lassen, woven wir ein Exempler erhalten minsen.

Diesen Bachverhalt dem Rat der Stedt Bed Bulse, Herra Bürgermeister Edepelt, = 12.4.1971 fermeimelten übermittelt.

Merurt, den 15.9.1971

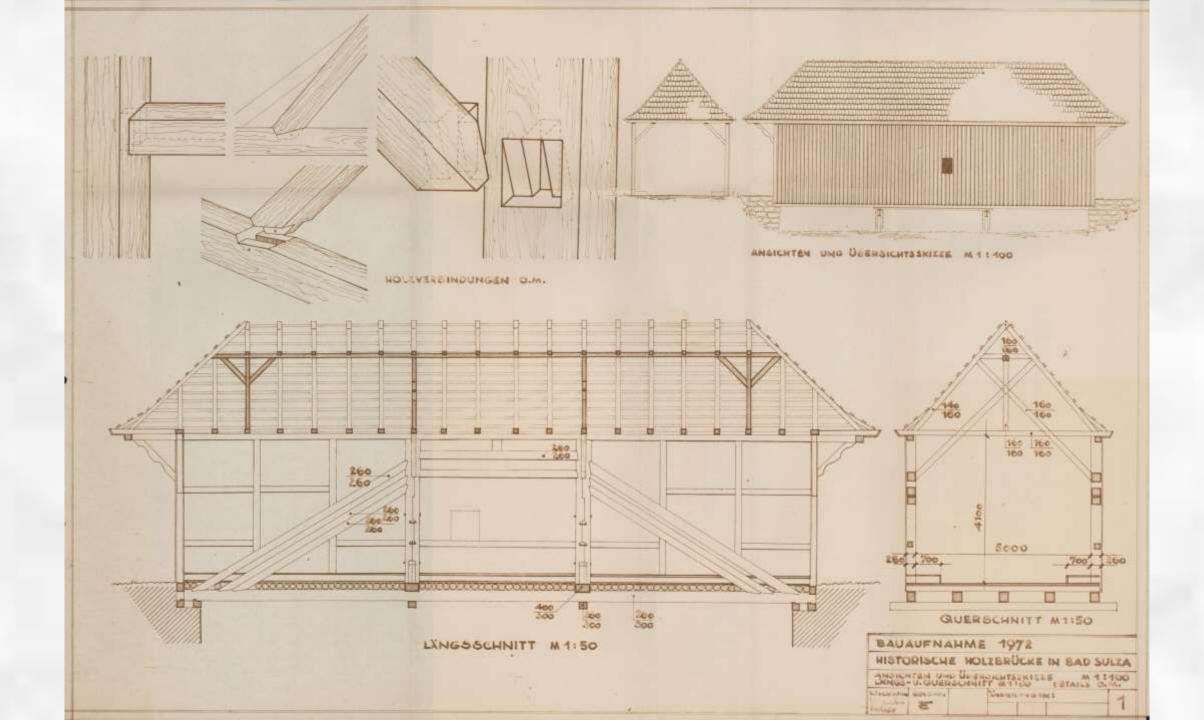
DADLING ALDERS

Durchenhylften my

1. At der Strak Bed Sulse Herrn Bürgemseinter Mapelt

2. Hat des Kreises Apolda Abbeilung Kulbur, Herrn Abb. Leiter Schwade

3. Vertrauennumn für Denkmalpflege Reite Uhrmanberweister Radig, Bad Sulsa



## Niederwohrift

über die Standortberatungen am 14.5. und 2.6.71 auf Britchtung einer Fußgängerunterführung auf Schließung das Wegüberganges in km 61.720 Weißenfels-Erfurt – Posten 28 – in der Ortslage Bad Salta.

Tellnehmer: Siebe Anwesenheiteliste

#### Vorbamerkung:

In der Berstung am 6.4.71 beim Ret der Stadt Bad Sulsa wurde unter Teilnahme des Stellvertreters des Vorsitzenden u. Leiter der Abt. Verkehr beim Ret des Bezirkes Prfurt, Koll. H a n f. Vertreter des BdK Apolds, VPIA, Bet der Stadt Bad Sulsa und anderer sowie Vertreter der DR unter Leitung des Vizepräsidenten Gen. Ta u b e u.a. die Errichtung einer Phägängerunterführung als Ereats für die Schließung des schienengl. Wegüberganges Posten 28 beschloseen, um den volkswirtschaftlichen Aufwand für die Errichtung einer zuggesteuerten doppelssitigen Halbschranke mit einem Kostenaufwand von 26c TM im Rahmen des Automatisterungsvorhabens zu Gunsten eines schienenfreien Pußgingerkreusungsbauwerkes zu verwenden und gleichzeitig der Weisung des Ministerrates zur Reduzierung von Wegübergängen Rechnung au tragen.

## Peststellungen:

Abmessungen des Bauwerkes (3-opurig) 1W = 2.75 m, 1H = 2.25-2.50 m

#### Variante 1

Ereusungestelle in km 61.700 stwn 20 m Ustl. des Uberweges mit geraden Troppennu- und -abgang auf der Südseite und in 90° abgewinkelter Troppenführung parallel zum Gleis auf der Nordseite mit Troppensu- und -abgang in westl. Richtung zur Hauptstraße. Dieser Standort bedingt

- Verlegung der Straßenwässer aus der steil abfallenden Camburger Straße (z.Zt.ungefaßt in voller Straßenbreite mit starker Schlamm- u.GerUllführung) und der Rb.Entwässerung aus dem westl. Einschnitt um den südl. Treppensu- u.-abgang durch Kanalizierung mit Anschluß an den Rb.Durchlaß in

km 61,68.

 Verbreiterung des nördl.Seitenweges (Zufnbrt sum Pestwiesengelinde) im Bereich des Treppensu- u.-abganges unter Inanspruchnahme von Premdgälunde (Sollbreite = 3,5 m).

- Vennyhouse day the Durchlauses by 61 680

- verrouring des Ho-Durdulauses Em 01,000	
Kostenschätzung: Baugrundaufschillese	6 TM
Vermassung u.Frojektierung	24
Kompl. Unterführungsbauwerk (Vollrahmen)	325
Fahrleitungsbau	10
Wasserwirtschaftliche Veränderungen Feilver-	35
rohrung Wageverbreiterung u. Genetiges	5
Ausbau Wegübergang pp.	405 TM
Verohrung Durchlaß sebst Einlaufbauwerk	515 TM

#### Variante 2

Kreuzungsstelle in km 61,670 etwa 8 - to m 5atl. des derzeitigen Rb.Durchlasses. Dieser Standort ernöglicht atufenlose Zu- u.Abgänge mit geringen Anpassungen an bestehende Wege. Der hochwasserfreie Zu- u. Abgang auf der Nordseite ist gewährleistet. Dieser Standort bedingt

- Berrohrung des Einlaufbaumerkee des Rb. Durchlesses

- Wegbefestigungen auf der Stimmite

- Verrohrung des Rh. Durchlasiss

Kostenschätzung: Baugrundaufschlüsse	6	THE
Vermessung u. Projektierung	18	100
Kompl. Unterführungsbauwerk (Vollrahmen)	286	
Pahrleitungsbau Verrohrung Hinlaufbauwerk, Wezebefesti-	20	
gungen n.Sonstiges	45	
Ausbau Wegilbergang pp	5	-
Verrohrung des Durchlasses	90	TM
Terrorating des Descritaises	450	996
	-	THE PERSON

## Variante 3

Nutzung der etwa 130 m von Wegibergang gelegenen Mühlgrabenbrücke in km 61,583 durch Einbeu eines Pungingerstegen über der Plutöffnung und en der nörel. Stützmauer sowie Mutrung der beiderseitigen Seitenwege.

Diese Variante wurde von allen Teilnahmern (elnschl. det Vertreters der Abt. Erücken der Rbd) aus Gründen der verkehresicherheit und bautechnischen Gründen grwiestzlich abgelehnt.

Uber die Varianten 1 u. 2 ist meitens der DR (Vimepräsident für Bahnanlagen) eine Entscheidung zu treffen und mit den staatlichen Organen zur endgültigen Entscheidung besonders zu beraten.

Auf die alsbaldige Bekanntgabe eines leistungsfähigen Benbetriebes zur Durchführung der Arbeiten (Projektierung 1972, Ausführung 1973) wurden die Vertreter des Bates des Bezirkes Erfurt und RdK Apolda nochmals aufmerkasm gemacht.

Anlage: Teilnehmerliste

Erfurt, den 4.6.1971 5 12 31 App. 426 Deutsche Reichsbahn Reichsbahndirektion Erfart Verweltung der Bahnanlagen Abt. Oberbeu u. Strecken

I.A. down .

Teilnehmer

an der Standortberatung am 14.5.71:

Pinke				rfurt, Abt. Verkehr	
Barth	VPKA	Apolds	a. Vez	rkehrspolizei	
Liepelt	Rat o	ler Stac	it Bad	d Sulza, Bürgermeister	
Hanf	18	11 11	n	" stellvertr. "	
Schnallinger	W	W 18	**	" , Sachbearbeiter	
Weilepp	VEB 1	Snergiel	combin	nat. M.B. Apolda	
Schenk	Bahnr	meister	ei Wei	imar	
Keck	Pahr!	teitungs	emeist	terei Weißenfels	
Aderhold		Srfurt.			
Beer	11	W	**	Bau	
Schmeider	**	18	-16	BV-Bt	
Besier	11.	**	**	Re	
Schuchardt	**		**	SP-P	
Taubert	18	11	**	SP-Rat.	
Harms	**		**	A-Str	

an der Standortberatung am 2.6.71:

Hanf Rat der Stadt Bad Sulza, Stellv.d.Bürgermatr.
Lohse " " " " "
Hedner Rbd Erfurt, Abt. A-Br
Harms " " A-Str

Vertreter des VEB Wab Apolda, Ofm Rudolstadt (Ast Großheringen ) waren trots ergangener Einladungen nicht anwesend.

## Aktenyourserk

and Sulan, Er. spolds - Uberdoubte Solsbrücke ther die Ilm anongradus bein that can bestrass before Abs, Sermbly, as S. Mull 1971

Twi Luchmers

Barr Pinchar, But due Senirham, Abt. Farkahr

\* Helms, Bestynsdirection file Strudensesses Sefurt, abt. Lofter Hichmillion. " Buf. Planum:

Har. Brickeny virtug Figure. " Dr. Lucis und der Unterseichnete - Institut für Dunkmulpflege.

Arbeltestwille Mefurt

Dio Annaproche beim aut due Sezirhan vur's auf Vernalannung unmerer Arbeitestelle and unter finnels for thicklung setter one dates des finises spolds (Schweiben von 17.5.71) durchgeführt. Dabei solline nich Höglich meiben. die hedeke in with mu ofmalton, kow, Variantes winer myt, somehitentianen these things als rungingerbricks in Park von Bad Belon pescelet corden.

Buch Eberminstimmender Durlugung der Abietlang Terkehr und der Beriractiveltion for Stratemenon hat also at der Foststellung ompares Aktensormerta was 13.4.1971 michts geskaurt. Tavanche ist, die schienengielehe Shopfuhrung (Seichebahn) wird singestallt, Sine ness Verhabrahründe (12 mp.) nus gombaffes worden, un die Versorgung des abgebrachten Vehngebintes zu gewillerstan.

Rach Annithran das Collegen Bishellier hat die hit, on 24.5. festpolart. the surhandana Schalriche logisanowitig ven der Sid. abanbonan, Stoner Satleguing hat dor has der Stadt had Cultu am 0,0,1971 appresiment, based int am priffun, inployeit sine victureursundung der abgebeuten Bilner für den Instaulogenden Bedekensufhen zu noteen wind, dellie die Wylichheit eines Wiederuniformen verhouses note - was unnerver Vacatelling anteprische -, so milita von stanti, Organ 6 at her stadt) entercochanter Repeting garant worden mit Printelerung der Verentwertlichteiten, Das bistoppeche Brichenbeuterk, benhant he binne der Jenemalechetswer ranng von 20.9.1961, were als Padymournellene Ther sines Sebraars des Ilelaufue in Fara von Sed Salas whoter as errichten; - Or das Visconssidade hinter des enseus eis sett, neuen stennort, helten vir uneseigneb.

Versusustann, beter die briese abgemut wird, ist die Berehfihrung siner genamen and realigenous beamentation, werea wir je i sammylar für des Backmalarchiv ernelten missen; wie dieses bereite in chower gutantilishen bierlangnahms was 1), 2, 1965 and in Akkenvernerk com 1).4, 1971 gefordert.

hatens were, somer des verlandes Fotos 13/18, eine exakte Saugufnahus mit wilso astarday) ishom Sataile durah/dhren au lassem; such von Helawerstodungen withrend dam abbourg, wir haben awiochensmittlich "arbindang sit Marra architext Erfenberger, whosesschaftlisher diterbetter der cochachele for sometimetur and demonstr, writter, sufgencesson, Disser wire sit sinigne Studenten bereit, diene Sanguranhoe au machen. Der Auftrag milite mattrillen von Seente-Struger un Berrn arenitent Pipl. Inc. bother Effenburger, 53 colmer, Jan-Sibelius-Sir. B. ortallt surden.

his Storengoung das fachgerochten Abbauen solbet millte deue durch einen unsichtigen und vermierten, vielleicht egenneigen, Altmermann coenshau, der die Measurements, Autremaport and Lagarang to leiten hitter

Befurt, dan 18.7.1971 AL/Hal

Besirksdirektion für Straßenwesen Brfurt Abt. Planung d. Brhaltung u. Erweiterung v. Strasenverkshranlagen



über die Beratung am 9.7.1971 beim Rat der Stadt Bad Sulza zwecks Bau der Brücke über die Ilm im Zuge der LIIO 158 in Bad Sulza

#### Anwesend waren:

Kell. Liepelt Bürgermeister Koll. Hanf Stellvertreter d. Bürgermeisters Koll. Radage Leiter des Museums Bad Sulsa Koll. Schwade Rat des Kreises Apolda, Abt. Kultur BDS Erfurt Koll. Pura Koll. Grabe RDS Briurt Moll. Michmiller BDS Erfurt

Infolge der geringen Trugfähigkeit und des schlechten Bauzustandes muß das unter Denkmalschuts stehende Bauwerk durch eine neue Stahlbetonverbundbrücke ersetzt werden. Mit den Ban der neuen Brücke soll im Jahre 1972 begonnen werden.

In einer Beratung am 2.7.1971 beim Rat des Bezirkes Erfurt, Abt. Ver kehr, StraBenwesen und Wasserwirtschaft, mit Vertretern des Denkmalschutzes des Bezirkes und der BDS Erfurt wurde festgelegt, daß ein Wiederaufbau der Holzbrücke aufgrund des schlechten Bausustandes volkswirtschaftlich nicht vertretbar ist und absevissen wird.

Der Rat der Stadt Bad Sulsa stimmte dieser Lösung nicht zu, da das überdachte Bauwerk an einer anderen Stelle entsprechend eines gefalten Ratsbeschlusses durch den Bat der Stadt Bad Sulza wieder aufgebaut werden soll.

Die BDS Erfurt kann jedoch keine Garantie übernehmen, inwieweit das alte Material mach dem Abbruch wieder verwendet werden kann. Die Abbruchkosten überniest die BDS Erfurt. Das Material wird dem Ret der Stadt Bed Sulza unmittelber am Reumerk übergeben. Bein Abbruch ist ein Vertreter des Denkmalschutzes mit enwesend, der die Arbeiten überwacht.

Das noch brauchbare Hols ist ordnungsgenäß vom Rat der Stadt Bad Bulsa zu stapeln und vor einen weiteren Verfall zu schützen.

Einwände gegen den Inhelt der Miederschrift sind innerhalb 14 Tager nach Erhelt an die BDS Erfurt, Regierungsstraße 63 zu richten.

> - Bichmüller-Bau-Ing.

## Verteilers

Kell. Liepelt - Bürgermeister Koll. Radage - Leiter d. Mussums Bad Sulsa Rat d. Stadt Bad Sulsa

Koll. Schwade - Rat d. Kreises Apolda, Abt. Kultur

Koll. Pura - BDS Erfurt Koll. Bichmüller - BDS Erfurt Rat d. Besirkes Brfurt. Abt. WHW

-2-

## Protokollauszug

Bezirksdirektion für Straßenwesen Erfurt Abt. Planung d. Erhaltung u. Erweiterung v. Straßenverkehrsanlagen Erfurt, den 12.7.1971

## Niederschrift

über die Beratung am 9.7.1971 beim Rat der Stadt Bad Sulza zwecks Bau der Brücke über die Ilm im Zuge der LIIO 158 in Bad Sulza

## Anwesend waren:

Koll. Liepelt

Koll. Hanf

Koll. Hanf

Koll. Radage

Koll. Radage

Koll. Schwade

Koll. Pura

Koll. Gräbe

Koll. Gröbe

Koll. Bichmüller

Koll. Bickmüller

Koll. Bickmüller

Infolge der geringen Tragfähigkeit und des schlechten Bauzustandes muß das unter Denkmalsschutz stehende Bauwerk durch eine neue Stahlbetonverbundbrücke ersetzt werden. Mit dem Bau der neuen Brücke soll im Jahre 1972 begonnen werden.

• • • • • • • • •

gez. Eichmüller Bau-Ing.

F.d.R.d.Abschrift: Bad Sulza, den 7.9.1971

Friede Sekretärin Einwände gegen den Inhalt der Miederschrift sind innerhalb 14 Tager nach Erhalt an die BDS Erfurt, Regierungsstraße 63 zu richten.

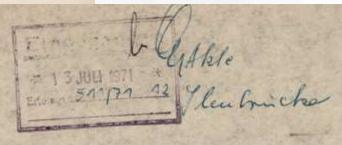
> - Bichmill, - Bichmüller -Bau-Ing.

## Verteiler:

Koll. Liepelt - Bürgermeister Koll. Radage - Leiter d. Museums Bad Sulza

Koll. Schwade - Rat d. Kreises Apolda, Abt. Kultur

Koll. Pura - BDS Erfurt Koll. Bichmüller - BDS Erfurt Rat d. Bezirkes Erfurt, Abt. WSW



Verteiler:

1. Bat der Stadt Bad Sulsa Herrn Bürgermeister Liepelt, Bad Sulsa

- 2. Kat des Kreises Apolda Abt. Kultur Herrn Abt. Leiter Schwade, Apolda
- 3. Verträuensmann für Denkmalpflege Berrn Uhrmachermeinter Radig Bad Sulsa, Kirchstruße
- 4. Herrn Dipl.ing. L. Bifenberger, Weimar, Jan-Sibelius-Str. 8

5322 BAD SULZA Kreis Apolda (Bezirk Erfurt)



Rar der Stadt Bad Sulza - 5322 Bad Sulza

An

Bürgermeister Liebelt . . . . . . . . . . . .

Bad Sulza

(in der Antwert angeben)

Tag. 24.3.7

Betriffit

## Einladung

Nach Festlegung des Rates des Bezirkes, Abteilung Verkehr und Straßenwesen, wird am 30. März 1971 eine Problemdiskussion zu Frägen des schienengleichen Überganges am Posten 28 und Schaffung eines Ersatzbauwerkes mit anschließender Standortberatung durchgeführt.

Die Problemdiskussion mit dem Vizepräsidenten der Reichsbahn Erfurt beginnt um 14.00 Uhr im Clubraum des Rates der Stadt.

Zur Teilnahme laden wir Sie herzlich ein.

6. Wysm ? 1971

Liepelt Bürgermedster

Bud Sulsu das Bad der Werktütigen!

Alestione: Начищиния

Fernaposition 321 and 322

IHB Apolds Haushaltskinner 4001-33-8501

## Verteiler

1. Bürgermeister Liepelt

2. Stelly. Koll Hanf

3. Stadtrat Dietzsch

4. Kollege Lohse

5. Stadtrat Raab 6. Stadträtin Halusa

7. Stadtrat Heßner

8. Stadtrat Wustrow Knöfel

10. Herrn Kurt Müller

11. Frau Helga Müller Ou. S

12. LPG "Glück auf, Koll. Demmler

13. VP. Gen. Schlitter

14. Dr. Fröhlich 15. POS Frau Steinwender

16. PGH "Ba-Su", Herrn Carl

17. PGH "Empor", Herrn Rauschke

18. KG Pusta, Herrn Klas

. The last was a last were the bear of

. are delicated and the deput outline or .

Aktenvermerk Aussprache mit dem Institut für Denkmalspflege Erfurt Koll. Schoder

Betr.: "Uberdachte Holzbrücke

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Regelung des schienengleichen Uberweges wurden die Kollegen des Instituts auf den evtl. Abbruch der Brücke aufmerksam gemacht und auf deren Einwendungen unter Berufung auf die erfolgte Lösung im Falle "Buchfarth", um Stellungnahme bis Montag, Mittag zu folgenden Fragen gebeten:

- 1. Wie war die technische Lösung in "Buchfahrt" möglich und welcher Kostenaufwand ware notwendig, um die Brücke in Bad Sulsa wieder im vollem Umfang für den Fahrverkehr bis 12 t zuzulassen .
- 2. Was wirde an Mosten notwendig sein, um anstelle der Holzbrücke ein den Erfordernissen entsprechendes Ersatzbauwerk zu schaffen.

Aus dem Vergleich wird sich der Ausgangspunkt für die Entscheidung des Rates der Stadt zu ergeben haben!

Koll. Schoder wird sich deshalb umgehend mit der Bezirksdirektion für Straßenwesen Erfurt, Direktion für Straßenverkehrsanlagen in Verbindung setzen und den Rat informieren.

Im Hinblick auf die drängende Zeit für die Entscheidung des Rates muß der oben vereinbarte Termin unbedingt eingehalten werden!

(Teilnehmer am Gespräch, Koll. Hanf)

Liepelt

Tel. Anruf des Instituts für Denimslapflege Erfurt, Koll. Albrecht am 12. 4. 1971

Betr.: "[berdachte Holzbrücke" (siehe auch Aktenvermerk v.7.4.71)

Entsprechend der Festlegung vom 7. 4. 1971 hat zwischen Koll. Albrecht, Institut für Denkmalspflege und Koll. Heine, Besirksdirektion für Straßenwesen eine Aussprache stattgefunden.

Braebnis: Die Bezirksdirektion sieht keine Möglichkeit zur Erhaltung der Überdachten Brücke.

Die im Zusemmenhang mit der Schliefung des schienengleichen Überganges en dieses Bauwerk gestellten Anforderungen sind zu groß.

Wenn der Rat der Stadt diese Brücke erhalten will, muß der bisherige Rechtsträger (Bezirksdirektion für Straßen-"esen) die künftige Verantwortung ablahnen)

Devon ausgebend bæeibt für das Institut für Denkmalspflege Erfurt die mit Schreiben vom 13. 2. 1968 gegebene Stellungnahme gültig. Es wird jedoch darum gebeten, eine Dokumentation des Bauwerkes angufertigen!

Uber das Gesprich zwischen Denkmalspflege und Bez .- Direktion Straßenwesen geht uns noch eine schriftliche Mitteilung zu!

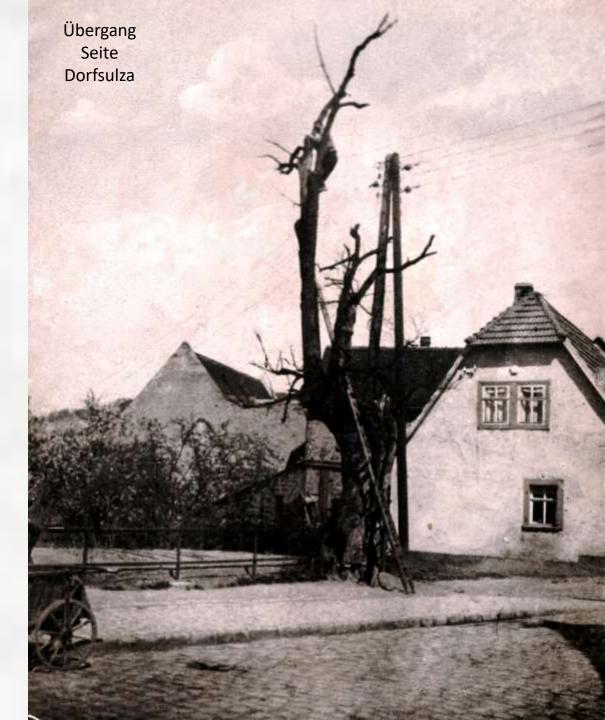
Bed Sulsa, den 12. 4. 1971

Liepelt Bürgermeister



Bahn-Übergang Posten 28





(Bexirle Educt) Abt. Kultur

Eingeganger

Institut für Denkmalspflege s. H. Dipl. Ing. Albrecht

Brfurt

Werter Koll. Dipl. Ing. Albrecht!

Ihren Aktenvermerk vom 13. 4. 71 habe ich dankend erhalten. Bingangs möchte ich eine Ungenauigkeit korrigieren, die darin formuliert ist. Während ich selbstverständlich an der Aussprache über den Komplex Saline Bad Sulsa an der Aussprache teilnahm, war ich bei dem Gespräch über die künftige Behandlung der überdachten Holsbrücke/Ilm über einen längeren Zeitraum nicht sugegen. (Muste den Pkw wegen dringender Rückfahrt heranholen).

Um mir eine übersicht über den gegenwärtigen Stand in dieser Angelegenheit su verschaffen, war ich am 12. 5. in Bad Sulma und führte dort ein längeres Gespräch mit dem Bürgermeister, Herrn Liepelt. Im Ergebnis mußte ich festatellen, daß der Beschluß des Rates der Stadt über den Abriß der Brücke s. Z. noch nicht gefaßt ist. Herr Bürgermeister Liepelt fühlt sich verantwortlich für das denkmalspflegerische Anliegen. Er unterbreitet den Vorschlag, die Abriffarbeiten so fachgerecht vornehmen zu lassen, daß no einem späteren Zeitpunkt die erhaltungswürdige und interessante Substanz dieser Brücke später an anderem Ort wieder aufgebaut werden kann. (Dabei unterbreitet er den Vorschlag au prüfen, ob dafür nicht das Wiesengelände minter dem Museum genutst werden könnte).

Sicher ist es notwendig, diese Überlegung durch Fachleute prufen su lassen. Gleichzeitig müchte ich an Sie die Frage stellen, ob Sie eine Höglichkeit sehen, wegen der Abbauarbeiten eventuell einen geeigneten Fachmann zur Verfügung zu stellen, der den Abbau, Abtransport und die Lagerung sachkundig leitet. Um diese Variante su prüfen ist sicher auch eine Rücksprache mit der Bemirksstraßenmeisterei sowie eine nochmalige Konsultation mit dem Rat des Besirkes, Abt. Werkehr, erforderlich.

Ich möchte Sie bitten, diese hier dargelogte überlogung su prufen.

Mit dom Bürgermeister, Herrn Liepelt, bin ich so verblieben, daß er bis su einer Antwort Ihrorocits den Beschluß im Rat nochmals suruckhalt. Allerdings muß ich Sie darum bitten, diese Prüfung sehr beschleunigt durchsuführen, damit bei dem Gesamtbaugeschehen (Neubau der Brücke) keine größere Vernögerung eintritt.

Bitte haben Sie Verständnis dafür, daß ich mich in dieser Weise an Sie wende. Ein persönliches Gesprach war mir nicht mehr möglich, da ich burnfristig Urlaub angetreten habe. Allerdings bin ich Anfang Juni wieder verfügbar.

Mit sozialistinohem Gruß

i.v. Stly Mitglied des Rates und Leiter der Abt. Kultur

## Aktenvermerk

Telefongespräch am 24. 5. 1971 mit Koll. Bichmüller, Bezirksdirektion für Straßenwesen Erfurt!

Koll. Bichmüller erinnert an die Beschlußfassung des Rates der Stadt über die Genehmigung zum Abris der Holzbrücke zu Gunsten der für 1972 vorgeshenen neuen Brücke an dieser Stelle.

Koll. Eichmüller versichert in diesem Zusammenhang, daß auf Wunsch des Rates der Stadt Bad Sulza der Abbau der Holzbrücke so erfolgen kann, das diese für Museumszwecke wieder aufgebaut werden kann. Darüberemalten wir noch eine schriftliche Bestatigung.

Burgermeister

# Bezirksdirektion für Straßenwesen Erfurt

" Betrieb der Deutsch - Sowjetischen - Freundschaft ' Taking Ilan brucker Fastanautriffe: Bestrholtrektion für Stroßerwesen Erket, 501 Erken, Begienergetz 64 About an love history An den Rat der Stadt is bider towards Mathew

5322 Bad Sulsa - 2 6 MAI 1971 manufer upwarence

sere Zeichen angeben

Regierungstraße 64 Fostschließlöcher 273 und 241

III/1-1 Ei/St

24.5.1971

Zustinmung zum Bau der Brücke über die Tim im Zuge der LIIO 158 in Bad Sulta

Im Auftrage des Bates des Bezirkes Erfurt, Abt. Verkehr, Straßenwesen, Wasserwirtschoft bereiten wir den Bau der o.a. Brücke im Jahre 1972 vor.

Die unter Denkmalschutz stehende alte Brücke soll abgebaut und durch eine Dauerbehelfsbrücke für Kraftfshrzeuge bis 12 Mp Butzlast ersetzt werden.

Aufgrund unseres Telefongespräches am 24.5.1971 erklären wir uns bereit, die Brücke so abzubauen, daß diese wieder neu errichtet werden kann. Der Abbau der Brücke wird kostenmäßig im Brückenprojekt ausgewiesen und durch die RDS Stradenmesen finanziert. Der Aufbeu des Bauwerkes muß durch Sie vorgenommen und finanziert werden.

Wir bitten Sie, uns baldmöglichet die Zustimmung zum Bau der Dauerbehelfsbrücke in 2-facher Ausfertigung zuzusenden.

Abt.-Leiter

Ret des Kreises Apolda Abt. Kaltur, Koll. Schwade

Andlda

liberdschte Ilmbricke Warter Kollege Schwade !

In der anlege überreichen wir die Abethr sines Schreibens den Bezirksdirektion für Straßenwesen zur Vervollstendigung Ihrer Unterlagen (Schr. v. 17.5-1971 an das Institut für Denkmalspflege)

Wir hoffen, das damit die Angelegenheit im Interesse des Denkmalschützes eine gute Lösung gefunden hat! Mit sozialistischem Gris

Lievelt

Anlage

Burgermeister

Beschlufterlage Nr.: ...... ...7.6.1.97 Vom:

1. Bezeichnung der Vorlage:

Abbau der denkmalsgeschützten überdachten Holzbrücke zu Gunsten einer Dauerbehelfsbrücke für Kraftfahrzeuge bis 12 Mp Nutzlast. im Zusammenhang mit der Schließung des schienengleichen Übergangs am "Block 28"

2. Begründung der Zu-ständigkeit des Rates der Stadt:

Ordnung über Aufgaben und Arbeits-weise des Rates der Stadt

3. Vorlage wurde beraten mit:

Rat des Bezirkes, Abt. Verkehr Rat des Kreises, Abt. Verkehr Stelly. Vors.d. Rates des Kreises Apolda, Koll. Unbekannt Vors.d.Ständ.Komm. der StVV Sad Bulza Institut für Denkmalspflege Erfurt Rat des Kreises Apolda. Abt. Kultur Besirksdirektion für Straßenwesen brfurt

4. Abweichende Meinungen:

5. Zur Beratung der Vorlage hinguruziehen:

Mitglieder des Rates der Stadt

6. Verteiler:

Mitglieder des Rates der Stadt Rat des Kreises, Abt. Verkehr Rat des Kreises. Abt. Kultur Bezirksdirektion für Straßenwesen Erfurt Abt. Kultur und Denkmalspflege des Rates der Stadt Bad Sulza

Veröffentlichung:

Information der Wohnbezirksausschüsse der Nationalen Front Information der StV/ Bad Sulza

Beschluß

Nr. ...... Vom: ......

In Wahrnehmung seiner Entscheidungsbefugnis als Organ des Dankmalschutzes beschließt der Rat der Stadt Bad Sulza:

Dom Abbau der denkmalgeschützten überdachten Holsprücks über die Ilm im Zuge der L II 0 158 wird su gestimmt. Die Trücke is : so abzubauen, daß diese für

" n marwoolb wicd r nor arrichtet warden

Im Musaamenhang mit der Schließung des schienengleichen Bahnübergungt um Alock 28 wird diese Brücke. durch eine neue Dauerbehelfsbrücke für Kraftfahrzauge bis 12 Mp Nutslast erdetzt. Das gesamte Vorhaben ist für 1972 geplant und wird von der Bezirkudirektion für Straßenwesen Refurt im Auftrage des Rates des Bezirkes Arfurt. Abt. Verkehr, Straßenwesen, Wasserwirtschaft durchgeführt.

Segrundung des Beschlusses:

Vielfältige Eingaben der birger? Betriebe und Einrichtungen über die langen Wartezeiten am schienengleichen Rahnübergang Block 28 und die zu erwartende weitere Verdichtung des Zugverkehre, veranlaßten die in dieser Vorlage genannten zuständigen Organe, wemeinsam mit der Reichsbahndirektion Erfurt eine zwecksäßige Lösung herbeiguführen. Sie besteht in dem Rou eines Fußgängertunnels bei gleichgeitiger Schließung des schienengleichen Übergauges.

Dadurch wird die Anfuhr aller Versorgungsfahrzeuge im Ortsbereich "Balzstraße - Ziegeleistraße und Brühlgrunde swischer Bahnübergang und Ilmbrücke" unterbrochen.

Die künftige Benutzung der bestehenden überdachten Horrbrücke ist wegen Baufälligkeit sicht mehr möglich. (Schreiben des Instituts für Denkmalpflage, Arbeitsstelle Erfurt, vom 13. 2. 1968 und Schreiben der Bazirksdirektion für Straßenwesen Erfurt vom 18,3,68) Mine Wiederinstandsotzung dieser Brücke wähe nach dem Gutachten von Dipl.-Ing, W. Preiss vom 4,6,1968 nur im Interesse der Fußgähmer nöglich und würde die Bonutzung durch Kraftfahrzeuge ausschließen-

Die Errichtung eines neuen Brückenbauwerkes an anderer Stelle zur Erhaltung der Holzbrücke im Interesse der Denkmalspflege ist auf Grund des Bedarfs an Baukapazität und Kosten volkswirtschaftlich nicht zu Vertreten-

Um den berechtigten Eingaben der Bürger, Betriebe und Einrichtungen hinsichtlich des schienengleichen Uberganges am Block 28 und den Erfordernissen der Sicherheit im Straßenverkehr an diesem Schwerpunkt Rechnung zu tragen, gleichzeitig aber auch die Versorgung im genannten Ortsbereich voll zu gewährleisten und die Belange der Denkmalsoflege zu berücksichtigen, bisse sich dies- un semiante als die effekt.vste an-

> Liepelt Bürgermeister

Rezirksdirektion für Straßenwesen Erfurt

501 Erfurb Regierungsstraße 64 Postschließf. 273 und 241

III/1-1 Bi/St

Beu der Brücke über die Ilm im Zuge der L II 0 158 in Had Sulza

Wir danken Ihnen für das in Ihrem Schreiben Rezeigte Entgegenkommen hinsichtlich des Abbaus der genannten Brücke und erteilen hiermit auf der Grundlage des Ratebeschlusses des Rates der Stadt Bad Sulza Vom 7. 6. 1971 die Zustimmung zum Bau der Dauerbehelfsbrücke.

Bürgermeister

Bachdon in der Standertheratung von of. April 1979 im medentlichen der Durchführung der Verlente 2 ( Erustelbeung für den Tungingerverwhe an Block 28 ) sugartimet wards, logt die Majohtenharipektion Erfort oine 4. Variento vor, velche devon ausceht, das leut Sentralen Festlogungen bei Schliebung eines Therespec file die Ballginger ein Ummeg von 1 km minutber ict. Pannah int vor mechen, einen als Denn aufgeschitteten Russeg maisonen Hous "Flore" und Ilm beginnend, durch den Jehn-brachlas mi filhren und Senseits des Bahndonses bis hin sur Schrwiesenbrücke unterhalb des Blookes 28.

Von den Vertretern der Beichsbalm wird betook, das die Vertante 4 die Gronbeiden ginetigute ich und ouch perceiber der Nevelkerung als sugstion erecheints

Me Shoven für die Sueführung der Var. 1 oder 2 wirden bei ca 500 You linger, word die bewrichlichen Conrobaten - die Janguesfahren, Uslaftungen und Fehlenenergaturerkeur - noch nicht bephotocontist sind. Deboi ist zu berichsiehtigen, dal es fant aussignvelou espaheint, für die burenglimung der Ver. 1 oder 2 mine Mentions of goodsman and festatent, dest dis gigeous Kapesituten der Reichebalm für diene Vorhaben nicht gebunden werden kunnen. In discen Thesamenhous wird van den Vertretern der Beichebohn durant hingswichen, das die Automaticierung der balmannecko bereigs 1975 derohostilars and don't der nomismengielene Charwas an Block 20 outschoom worden and, foldlich fat die Bronts-Linung his an diesen Seitenuht unbedinct abenochlieben.

You let der andt werden gegen die Ver. 4 Einsendungen erhoben. wolche von dem Verbretern der Pat "Lena", den Sates for Secitor. des Mindergestens II und for Volkspolined Unperetiteung fanden. Tolympia Opliade gibt on deflire

- Die Ungehang der Var. 4 liegt auf der gumen Länge in Gen--car garantainda wabacallargani bad ware bad unganilarander Abaioharang unpassiorber, due whole bedeutes, dus den Wirgern jemeite der His der Weg in die Stalt vernphust ist.

hel einer Dannestfrihlttung des Velatiblies meinehen Hiblereben. und Intructo whrie bet Hostersman ein erteblicher eten entetelen. called daim, were in diosen burn urchlime elegabent wrom. In ist dealt me recense, del des sesser dedurch in den serk georgiskt Wird.

in becommichtison bloist waiter, das diener der taglien was mindestance 200 Schillern der POS Just Jules and 30 Sleinkindern See Hindergustess II begutet wird and south bei Hochesees erhoblishe Cernispes bentehen.

Mir die Seconifrigien der POS "Beog" wire mit der Durchebtsung der Var. 4 sane unkneutbure Selanting vertenden, went diese was withoutiesk is vertragagebundenen "Inus des Asadverus" den Unway in Jour nemme miston. Him Verinderung der grootweett wire Clw Phlan.

Right maleter bleist on boundon, den die mit der Var. 4 vorgeselape Calciting in Staffpentrum liegt and Sunderte was Minners discon Useog thelich sebesals mechen glaren.

Für den Bet der Staft melbet ergibt nich nich eine medtaltobs Bismong durch die Friege-and Unterhaltungsarbeiten für diesen Nog, welche subitriiche forten und arbeitsbrafte verurenchen, für die keine Flanfortechreitungen nur Verfüsung atchan.

Not allow Verstlamnio and Missish& in die Skonsmische Batwendighalt convict on dock prooten as main, den Medistalemen der Mingar possib wie our miglich Sechnung in tragen. Tembalb int am unbedingt experientiah, ther die var. 4 in cheer himchnervermenting aft den betreffenden Airgern pu begeten und den sehen mit der Grande, seil bislang pur über die Furchführung der Var. 2 beraton words, weighe such alignmaine Spotisment food.

the Brichsteinelrobides brings non Emetrock, dan die vom fur der Stadt binker vorsatrashten impumente hinsichtlich der Siaberweitdes Ungelangeveges bei der Desausführung berücknichtigt werden Winner und die Jrynnerte besiglich der zu weiten Unrerum durch die Zentreien Zertisgungen ( für Funginger 4 hm samther - totobalslightfaher butter jedech mer 620 m ) enthriftet werden.

De dher die Darentihrung der Var. 4 beine Binirung graielt werden hemrte, surden folgende Festlegungen getroffens.

4. The Reichsbehndtrektion Refurt partert you Tennervirtechnftsdirektion Scale/Scide Sister Salle, Sperfichetotopei

sodolabedt oin schriftliches Opunchten Mber die Miglichiest Ger for, a vertembases Jufnobibling and thereistelt see but dar ditest sine furchmeterift hiseyon his 19. 05.4971.

43 w

- 2. Der Ant des Seniries Abt. verkehr billet bie zum ob.ob.1991. 60 für die burch inring der Var. 2 bin 1975 die nobsendien ben-RepartuEt mur. Veriliging gustellt corden home.
- 5. Joch Vorliegen der Ergebniese zu 4) und 2) eine faren den mit dus that sine Timobasversember einberufen, in welches von den Vartretten der Beleinbahn die vergeseinen und entgiltige Boung erigitary and mar Discussion mescally wird.

204 Full DE. Con 06.06.1971 F.d. R.d. Probombling

## Vertellor:

mother testing Sequences seignately - Apr. Cherleliungund Parestien (Senith Sertselle Malchabelm - Set. det Delmotione Sircibracia. Belicken und Mendaline Countries Priegel VOCUL DIV Pleaher Mat der Kestrices Arrort - Abb. Vermin.

13 Carrell engineerin Gonlone. Must des Aredaes apoldo - Set. Youtshy

Doblishtar. ANY - Rad Sules

Parth u. Botovec Volterolinsi - Vaccount alised Apolds

Hollo u. Sammer Will "Bonn" Bed John

Restron. Ettolied das Datum der Stadt Ded Splant

Em. Horneschelb-Similar company of

biobusch u. Londe Mat der Etadt Had Tulun

Lienolt blimgersw Later

One mobilities Experience the Se Sand has Yilly Troppings with . leaven (con in voil 474) Organ superition Beer Harms) It bot Hollen in Freder DR, Abt BY-Bt Chneicles DR Alt Banke a Bear Muchan TRUBUST Friedel DR 12W 31 Fischer Rol Cks Buzieties Hat Vertiche Stane Ald Vedale h d. K &. tally premi . I hadapar he Horovec 3/2/4/4 Edino -Kinfl Mander Willia II I slibble 13

Rat der Stadt Bad Sulza

Protokoll

über die am 30. 7. 1971 durchgeführte gemeinsame Beratung mit der Deutschen Reichsbahn und der Flußmeisterei Großheringen.

#### Anwesend:

Bürgermeister Liepelt Stellv.d.Bgm. Koll. Hanf Kollege Heßner, Abt. Wo Wi Kollege Ritschel, Oberflußmeisterei Rudolstadt Kollege Friedel, Deutsche Reichsbahn Erfurt und Kollege Deutsche Reichsbahn Erfurt

Zu Beginn der Beratung bittet Kollege Ritschel den Bürgermeister dafür Sorge zu tragen, daß die Jungtiere der LFG so untergebracht werden, daß nicht die Uferböschung an der Wehrwiese zertreten wird.

Am 20. 7. 71 hatte die Wasserwirtschaft ein Gutachten über folgende Punkte abzugeben:

a) Mihlgraben Durchlaß b) Veränderungen Ilm Wehr

c) Welche Forderung muß die Wasserwirtschaft stellen?

Kollege Ritschel zu a) Der Mihlgraben ist zur Abführung von Hochwasser gedacht. Darauf kann nicht verzichtet werden sonst müssen die Bogen der Unterführung erweitert werden. Auch die Fußgängerbrücke zur Pusta müßte verändert werden.

- Zu b) Das Weimar Werk hat für 1972 das Wasserrecht löschen lassen. Es ist vorgesehen, die Auflage des derzeitigen Wehrs aus Kanthölzern abzutragen. Dadurch wird eine Absenkung des Wasserspiegels der Ilm um 80 cm erfolgen.

  Dadurch wäre die Hochwassergefahr gebannt.
- Zu c) Die vorgeschlagene Variante 4 durch die Reichsbahn wäre für die Wasserwirtschaft die beste Lösung.

Kollege Liepelt:
Wenn der Damm am Mihlgraben ausgebaut wird, daßn wirde das
Hochwasser in den Kurpark hineingedrückt werden.
Dadurch würde das eintreten, was vermieden werden soll.
Man muß auch von den Bedürfnissen der Bevölkerung ausgehen.
Die Variante 2, die bereits in der Stadtverordnetenversammlung diskutiert wurde, ist auch von der Bevölkerung am besten aufgenommen worden.

Kollege Friedel
Es gibt allerdings auch solche Meinungen in der Bevölkerung,
daß das Projekt genommen werden soal, welches am billigsten ist,
und das ist die Variante 4.

Kollege Liepelt stellt die Forderung, daß das Projekt der Variante 4 in Wohnbezirksversammlungen der Wohnbezirke III und IV durch die Deutsche Reichsbahn diskutiert werden soll.

Damit waren die Kollegen der Deutschen Reichsbahn einverstanden.

Der Rat der Stadt wird diese Einwohnerversammlung einberufen, wenn ihm durch die Beichsbahndirektion Eruft die schriftliche Stellungnahme der Oberflußmeisterei Rudolstadt zugestellt ist und das Ergebnis vom Rat des Bezirkes, Abt. Verkehr zur Gewinnung einer Baufirma für die eventuelle Durchführung der Variante 2 vorliegt.

> Liepelt Bürgermeister

Finder 24.8

Friedel

# Einladung

634/71 10/1

Betreff Posten 28 in der Ortslage Bad Sulus, Schließung des Wegüberganges hier: Schlemenfreie Führung des Pusgängerverkehrs

Zur endgültigen Entscheidung über die Führung des schienenfreien Fußgüngerverkehrs bei Schließung des Überweges Posten 28 lade ich zur Berstung am

> Proitag, d. 3.9.1971 um 8,00 Uhr in der Neichsbahndirektion Erfurt, Bahaborstr.23, Simmer 341

oin.

Ich bitte um Toilmahme:

Rot dos Benirkos Erfort, 1.Stelly.d. Vorsitzenden und Leiter der Abt. VSW

50 Frfurt

Bat des Kreises Apolds, Leiter der Abt. VSW

532 Apolds

Hat der Stadt Bad Sulza, Herrn Bürgermeister

5322 Bod Bulsa

Vika Apolda, Abt. Verkehrspolisei

532 Apolda

FOH Bau Obertrebra, Kell. Vorsitzenden

5321 Qbertrebra/iib. Apolds

Hod Abt. 71, A-Br, A-Str, B-V-Et, ABI Gen. Mundler, S+F-S, Ro

Frurt, den 25.8.1971 51231 App. 307

Deutsche Reichsbahn Reichsbahndirektion Erfurt Visepresident f. Bahnenissen

(Taube)
Reichabahn-Direktor

# Mitteilung

An Kollegen Liepelt

Anruf am 25. 8. 71 durch die Deutsche Reichsbahn, Kollegen Trüber, um 7.45 Uhr

Die noch ausstehende Beratung über "Block 28" findet am 3. 9. 71 um 8.00 Uhr in Bad Sulza, Rathaus, statt.

aufgenommen:

Friede Sekretärin 81 d. 28 8 7

PGH BAUWERK · OBERTREBRA

Deutsche Reichsbahn Reichsbahndirektion z.H. Koll. Taube

50 Erfurt

# - 6 SEP 1971 # Energy 7/4/14

OBERTREBRA,

Telefon Apolda 441

Bank für Handwerk und Gewerbe Apolda,

Bankkonto:

Kto.-Nr. 520

2.9.71

Ihr Zeichen

thre Nachricht vom

Unser Zeichen

Schienenfreie Führung des Fußgängerverkehrs, Posten 28 in der Ortslege Bed - Sulze, Schließung des Wegüberganges

Wir erhielten Ihre Einledung vom 25.8.71 zum 7.9.71 und teilen Ihnen hierzu folgendes mit :

Wir sind außerstande, die von Ihnen geplante Baumaßnahme durchzuführen, da die Struktur unseres Betriebes die Übermahme eines solchen Objektes überhaupt nicht zuläßt. Auch kräftemäßig wären wir dieser Aufgabe keineswegs gewächsen, Aus diesem Grund erübrigt sich unsere Teilnahme an der von Ihnen einberaumten Entscheidungssitzung.

PGH Bauwerk

5321 Obertrebia (Kr. Apolda)

gez. Müller Vorsitzender

## Vermerk

über die Beratung am 7.9.1971 in der Rbd Erfort beim Gen. Vizeprasidenten Bahnanlagen betreffs Posten 28 Bad Sulra,

- Ergebnie der Festlegungen aus der Beratung beim Rat der Stadt Bad Sulza am 20.7.1971:
- 1.1. Die wasserwirtschaftliche Stellungnehme der Oberflusmeistered Obere Saale, Studtilm vom 5.8.1971 zur Variante 4 (Memorervorschlag) besegt, daß gegen diese Variante keine Binwands bestehen. Abschrift geht dem Rat der Stadt Bad Sulza zu.
- 1.2. Der Rat den Begirkes, Abt. VEW teilt der Ebd Erfurt mit Schreiben vom 70.3.71 m.a. mit, daß mach Konsultation des Bezirksbauamtes eine Zusage über ein Baubetrieb für die Variante 2 s. Et. noch micht erfolgen kenn, jedoch die PGW Bauwerk Obertrebra vorgasshon warden soll. Die PGH erklärte sich mit Bohrb. von 2.9.71 aus kapasitäts-und strukturellen Gründen sor Durchführung der Bauleistungen außerstande. Der RoB hat sich desbalb mit dem Str Erfurt in Verbindung gesetzt; das Ergebnis bleibt absuwarten und soll Gegenstand der Baubilanuterung der Vorhaben 1972/75 beim RdB werden.
- Die Vertreter der staatlichen Organe lehnen die Variante 4 in prinzipieller Hinsicht nicht generell ab, erheben aber ernete Bedenken, das diese Lüsung (die sich an die technischer -organisatorischen, ökonomischen und planmethodischen Grundsatze des Ministerrates vom 25.9.1959 anlehnt) von den Einwohnern micht angenommen wird; d.h. Grundlage für die Entscheidung des Bates der Stadt ist ims Ergebnis eines Binwohnerforums (stwe Anfang/ Mitte Oktober).
- Unter Hinweis auf zur erwartende große Schwierigkeiten in der einenbahnbetrieblichen Durchführung, der Espasitätefrage, einer Koordinierung des terminlichen ablaufes aller anstehendan Problems wird vom Gen. Vize, rüsident angeregt, die Möglichkeiten der Errichtung einer Stählernen Pußgänger-Sberfihrung ( am Posten 28) in Verbindung mit der Variente 4 nebst terminitchen Ablant gemainschaftlich örtlich zu profes. Als Termin, su dem keine besonderen Einladungen ergehen, wurde der 17.9.71. Treffpunkt Po 28 S.co Uhr feetgelegt.
- Eur Koordinierung aller Baumannahmen und Fizierung des Schließungstermines für den Uberweg am Poete. 28 ist erforderlich, des die stantlichen Organe den Seita den der Rekonstruktion der StysSen-Ilmbrücke im Zuge der Salvstraße (holz.Sprengwerk) oder einer ErentalSeung (Veg musion) umgehend festlegt.

arfort, den 7,9,1971 Rof: 51231 App. 426

Deutsche Reichsbibn Reichsbahadirektion Effurt Verwaltung der Batoenlagen

Anleger Anwesenheitsliste Mt. Oberbau und Sirecken 1.A. (Nayler) -RA-

Anwesenheitsliste (zugleich Verteiler)		
Koll.	Finke	Rat des Bezirkes Erfurt, Abt, Verkehr 50 Erfurt Beethovenplatz
11	Nölder/Allex	Rat des Kreises Apolda, Abt. VSW 532 Apolda
11	Hotoveo	VPKA Apolda, Verkehrspolizei 532 Apolda
" -	Hanf/Liepelt	Rat der Stadt Bad Sulza 5322 Bad Sulza
10	Putache	Transportpolizei Erfurt
n	Taube	Rbd Bri'urt, Vizepräsident Bahnanlegen
H	Schoroh's	" " Abt. Recht
81	Aderholdt	" " Abt. Planung
17	Trübner	" Abt. Brücken
-tr	Friedel	" verw. By
н	Harms	n n A+Str-I-2

grading , glock 18" am 17 9 1471 aux: lines lolless are best 20 hor lace. Ritsche, Trapo Apolos Hove Horum, A. Hr. I-2 RBD Efect Nace tribus, Alst. Junken 280 HOR Emider, VERW BV RBD low Hodobec, VK Aprolie low Plant Volhnoclove live or briller. here Horgenson " how Nove gala have Hours Rat of House lace hole " have before Exclusi, 1) Nan and 5 ( Trips joing a bury am flock 28 lind sections lister line sace son RBD of 1972 voyesolen werden (Koshen ca 100 0 TM berow van XBD fetragen) 2) bariouse 4 ( timeny) sour charge es 1972 elins fifthet werden (trater raso ott) Werden ram RBD jetragen) U RBD And believal for Apolera Projected and his filming bereits fine 4/1979 Sufrage 3) Mind Generalizating Obs Nantanto 4 mings Total mengleson to bury generation we never,

damid Abbain Glock 18 whoepen Ram. de hack and Fed pleesing on main Her brucke (Hotebrucke) bis tim occiren Could notivenery 4/ fin Variente 4 (800TM) in Non only 5 (12 0 TM friending) die der Mant. by an bereit: fulver weren sole (Buit / bres) wie gad to fa . New Journays had - His drinkles blen bers -5) trage dissam arbeit ber babere Lung - The limbe - lomante 4 bis bis bers and the for (Van one 5) Davis valence givery mind - Melioradialus pen - 80K - Ros. Bes buches - 12 of hrs. 11 Motherway (Temin ) hard lever Emple Outes int ein trage ele fants up us toil Sure Runt 4 and fully in bline! Tennin Chirolander ben fullgen.

# RAT DER STADT BAD SULZA

#### 5322 Bad Sulza

Kreis Apolda (Bezirk Erfurt)



But the Stady Bad Suize - 3332 Bad Suize

Int Zeichen

Dir Schreiben vom

Unser Zeichen its der Autwest engeben) 05.10.1971

E'inledung

Hiermit laden wir Sie rocht herslich zu einer Einwehner-. . . vereamm! ung

> am Dienstag, d. 12,10,1971 um 19.30 Uhr in den Saal der Gaststätte mQuallem Salzetr.

ean.

In dieser Versarmlung wollen wir gemeinsem mit den Bürgern der Stadt Bad Sulza und den zuständigen Fachorganen When die vorgesehenen Lösungevarienten für den schienenglaichen Uberweg am Posten 28 beraten.

Burgarmelster

Bad Salza das Bad der Werktätigen!

Hb G 81.104 69 - V 19 8 800

Hausapparat Fernanuchez 321 und 322 Bankkonto: IHB Apolds Haushaltskonts 4091 - 22 - 6301

Verteiler: Rat des Bezirkes Erfurt, Verkehr, Koll. Finke Koll. Taube dutaletel of Bertin Punky Rbd Erfurt - Vizepräsident RbD Erfurt -Koll. Trübner RbD Erfurt -Koll. Harms Erfurt Bewirsdirektion Straßenwesen Rat des Kreises, Kreisbauamt, Ap. Koll. Jacob and des line and water Ret des Kreises Verkehr, Apolda Koll. Nöldner Meliorationsgen. Apolds Koll. Sohde Mitglied des Rates Koll. Derunler dgl. Koll. Enerel Kell. Heiner Kelln. Heluse Kell. Rasb Koll. Wustrow - Urkkub Koll. Rauschke ogl. - Urlaub Panteisch. Koll. Dietzsch - Kur Koll. Hanf dgl. Koll. Liepelt Koll. Meißner FFW Kolin. Tittel Pusta KG LPG Glück auf PGH Empor PGH- Basu Deutsche Post Deutsche Reichsbahn Großheringen, Vorsteher Volkeeclbed-Gesundheitswesen Wismut Volkspolizei, Dienststelle B.S. zur Weiterleitg. VPKA Helous euhdafahrt Kalksteinwerk Wagner Fa. Harder Pa. J. Thiel Weimar-Kombinat Konsumgenossenschaft Gen. Ebert SED Ortsleitung Vors.d.WB III Dr. Frölich Vors.d.WB IV Herrn K. Miller lm filr Fachabteilung lx fur Wahlakten POS Bad Sulza Kindergarten II lx for Protokoll

#### REICHSBAHNDIREKTION ERFURT

Vizepräsident für Bahnanlagen

Geschäftsseichen in der Altwort bitte empeben

Deutsche Reichabscho - Reichsbedreitren Erfart - Sil Erfart, Bahetatin: 21

Rat der Stadt Bad Sulza z.Hd.Gen. Bürgermeister Liepeli

5322 Bad Sulza (durch Boten)

Hrw Zeidler

The Noboditson

Livery Mudiciple and

Union Zeither

50 ERFURT 12.10.71

\*\*\*\* Wegübergang Posten 28 Bad Sulza

Werter Genosse Bürgermeister Liepelff

Ich beziehe mich auf unsere heutige fernmündliche Unterredung, in der ich Ihnen mitteilen mußte, daß meine Anwesenheit an der heute stattfindenden Einwohnerversammlung wegen meiner persönlichen Vorsprache beim Minister leider nicht möglich ist. Ich bitte Sie deshalb, die Teilnehmer der Einwohnerversammlung hiervon in Kenntnis zu setzen.

Meine Konzeption der Lösung des Problems zur Überwindung der Wartsseiten vor den Schrankenanlagen durch die schienenfreie Gestaltung und damit Beseitigung des Gefahrenpunktes Behnübergang, ist nach den vorausgegangenen vielfältigen Beratungen mit den territorialen Organen folgende:

Die Realisierung erfolgt in 2 Bausbschnitten bis Ende 1973.

#### 1. Bauabschnitt:

Bau eines Umgehungsweges unter Ausnutzung der Ilmbrücke 3 in Höhe des Hauses Flora mit Parallelführung zwischen Rb-Damm und der Lache einschl. eines Brückensteges über die Lache. Baujahr 1972 Projektierung und Ausführung durch die Meliorationsgenossenschaft Apolda, Finanzierung Rbd Erfurt Pertigstellungstermin für Projektierung bis 1.12.71 " Ausführung " 30.09.72

2. Bauabschnitt:

Errichtung einer st. Pußgüngerüberführung mit Standort am Schrankenpostengebäude.
Baujahr 1973

Projektant: EVDR (E) Ast Schwerin

Ausführung des Stahlbaues: Stahlbau Dessau

" der Massivarbeiten: PGH Bauwerk Obertrebra Pinanzierung Rbd Erfurt Pertinatellungstermin für Projektierung bis 31.05.72

Fertigetellungstermin für Projektierung bis 31.05.72
" Ausführung " 31.10.73

Ferrigrader 1121 - Hannel -302- Commentendury Busyllane der Keldoballs

Kommindung: Huspitanse der Keidvässinstrekten Erfunt INB Erfunt Konto-Nr. 4221-19-181 Zur Herstellung der Be-ufreiheit ist vor Beginn der Arbeiten zur Errichtung der st. Fußgängerüberführung die Beseitigung des Postengebäudes und damit die endgültige Schließung des Wegüberganges notwendig.

Mir ist bekannt, daß die Schließung des Wegüberganges die Rekonstruktion der Wehrbrücke erfordert undd amit die derzeitige
Beschränkung der Tragfähigkeit entfällt. Dies setzt voraus,
daß die Rekonstruktionsarbeiten an der Wehrbrücke bis zum
31.08.73 abgeschlossen sind. Rb-seitig könnte die st.Fußgängerüberführung bereits im Frühjahr 1973 errichtet werden, wenn
der Aufhebung des Wegüberganges bereits zu diesem Zeitpunkt
zugestimmt wird.

Für die termingerechte Projektierung, Ausführung und die Finanzierung der Wehrbrücke zeichnet die Bezirksdirektion des Straßenwesens Erfurt verantwortlich.

Ich habe meinerseits die termingerechte Burchführung der rb-seitigen Investmaßnahmen eingeleitet und abgesichert und bitte Sie, die Koordinierung der Baumaßnahme Wehrbrücke mit den übergeordneten staatlichen Organen ebenfalls sicherzustellen und mir dies baldmöglichst, spätestens bis zum Jahresende, zu bestätigen. Desgleichen sehe ich der Übersendung eines Beschlusses des Rates der Stadt Bad Sulza entgegen und zwar gleichfalls noch im Laufe dieses Jahres, daß dieser der Schließung des Postens 28, d.h. der Aufhebung des schienengleichen Überweges am Posten 28, zum 31.08.73 zustimmt, sofern der Umgehungsweg gebaut ist und die DR in der Lage ist, am 1.09.73 - ggfls. auch früher - den Bau der st.Fußgängerüberführung in Angriff zu nehmen. Letzteres würde allerdings auch erfordern, daß bei vorfristiger Inangriffnahme der st.Fußgängerüberführung der Überweg vorher geschlossen werden muß.

Mit sozialis tischem Gruß

(Taube)
Rb-Direktor

werden mus.

Voroitsunder

2) l d. ges left as buhel text we have Finds

15-10-71

Regaling "Vahionesgleicher Starweg" an Posten 28 in Rad Culsa - Revillerungseingsben -

Wegter Hallege Woreltnender 1

In der anlage überreichen wir die abeghrift eines Schreibens des Vincorialdentes der Felchabshadirektion Erfurt von 49. 40. 1971, welshoo die Grundlage für die hieren durchgeführto Simenhowryersanning in Bad Sulma danstallto.

No beinhaltet die rb-seitig warpesekenen Hafinshmen zur Lösung des Problems, selaho von den ansesenden lürgern underer Stadt coldillist worden.

Constrictenteit Liste die Tutamene mus, dal keine waatten Vermine such für den Bau der Binbrücke an Stelle der jotnigen Helmiesieke communit worden homeben, well discon lauwerk ale wichtigate Foraussetnung für die Durchführung der rb-seitigen Sasnahmen durgtellt.

inn befürchtet, das die von der libb Brfurt genanten fernine und damit die Durchführung der rt-seitigen Turbaben geführdet mind, were might uncehend Featleyungen our Dereitatellung notwentiger lankapenitet für die neue limbriche und den Abban des alten Erünkenbauserune getroffen werden.

Wir dürfen auf das Schreiben des Vineyrüsidenten verceisen, in selsbem wom Schlichen Gryan bis sun Jahresende 1971 obenfalls Festingungen abverlangt verden, su demon vir num der Globt des Bates der Gtadt Bad Gulan nicht in der Lege sint.

Onsere Ditte richtet sigh deshalb daranf, des greenbes Forgung Bus Segmustand won Serviturges des Rates des Treises un machen und Enfacteldancen zur Ellenzierung der erforderlichen Raunzitilten su troffen.

mit busialistischen Graß Lincophit: Dirpleneinter

Abschrift

Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Erfurt Vineprisident für Sahnanlagen

Rat der Stadt Bad Sulsa z. Hd. Gen. Bürgermeister Ldepelt (durch Boten)

Hetrifft: Wegubergang Fosten 25 Had Sulsa

Werter Genosse Bürgermeister Liepelt ! Ich beziehe mich auf unsere heutige fernmundliche Unterredung, in der ich Ihnen mittellen multe, dal meine Arwesenheit an der heute stattfindenden Einwohnerversammlung wegen meiner personlichen Worsprache beim Minister leider nicht möglich ist.

Bad Sulza, den 13. 10. 1971

Erfurt 12. 10. 1971

Ich bitte Sie deshalo, die Tellnehmer der annwohnerversammlung hiervon in Kennthis su setzen.

Meine Lonzeption der Lösung des Problems nur Cherwindung der Wartezeiten vor den Schrankenanlagen durch die schlenenfreie Gestaltung und danit Beneitigung des Gefahrenpunktes Bahnübergang, ist nach den vorausgerangenen vielfältigen Beratungen mit den territorialen Organen folgende:

Die Realisierung erfolgt in 2 Bauabschnitten bis Ende 1975.

1. Rausbachnitt: Esu eines Ungehungsweges unter Ausnutzung der Fimbrücke 3 in Höhe des Hauses Flora mit Parallelführung zwischen Rb-Damm und der Lache einschl. eines Brückensteges über die Lache.

Projektierung und Ausführung durch die Meliorationsgenossenschaft Apolda, Pinansierung Abd Erfurt

Pertigstellungstermin für Projektierung bis 1. 12. 1971 " Ausführung bis 30. 09. 1972

2. Bauabschnitt: Errichtung einer st.Fullgungerüberführung mit Standort am Schrankenpostengeblude.

Baujahr 1973 Frojektant: EVDR (E) Ast Schwerin Ausführung des Stahlbaues: Stahlbau Dessau

der Massivarbeiten: FGH Bauwerk Obertrebra

Finanzierung Rhd Erfurt Fertigstellungstermin für Projektierung bis 31.05.72 " Aunführung " 31.10.73

Zur Hestellung der Baufreiheit ist vor Beginn der Arbeiten sur Errichtung der st. Fußgängerüberführung die Beseitigung des Postengebäudes und damit die endgültige Schließung des Wegüberganges notwodig. Hir ist bekannt, das die Schließung des Weguberganges die Rekonstruktion der Wehrbrücke erfordert und damit die derzeitige Beschränkung der Tragfähigkeit entfällt. Dies setzt voraus, daß die Rekonstruktionsarbeiten an der Wehrbrücke bis sum 31.8.73 abgeschlossen sind. Rb-seitig könnte die st.Fußgüngerüberführung bereits im Frühjahr 1973 errichtet werden, wenn der Aufhebung des Wegüberganges bereits zu diesem Zeitpunkt numestimmt wird.

Pur die termingerechte Projektierung, Ausführung und die Pinanzierung der Whrbrücke seichnet die Bezirksdirektion des StraSenwesens Erfurt verantwortlich.

rb-seitigen Investmallnuhmen eingeleitet und abgesichert und

Ich habe meinermeits die termingsrechte Durchführung der

übergeordneten staatlichen Organen ebenfalls sicheraustellen und mir dies baldmöglichst, spätestens bis zum Jahresende, gu Desgleichen sehe ich der Ubersendung eines Beschlusges des Rates der Stadt Bad Sulam entgegen und swar gleichfalls noch im Laufe dieses Jahres, das dieser der Schließung des Postens 26, d.h. der Aufhebung des schlenengleichen Uberweges an Posten 25, num 31.08.73 nustimut, sofern der Umgehungsweg gebaut ist und die DR in der Lage 1st, am 1.09.75 - ggfls. auch früher - der Bau der st. Fusgingerüberführung in Angriff zu nehmep. Letzteres wirde allerdings auch erfordern, das bei vorfristiger inangriffnahme der st.Fungungerüberführung der Überweg vorher geschlossen

bitte Bie, die Koordinierung der Baumalnahme Wehrbricke mit den

Mit Zorialistischen Grus

(Taube) Rb=Direkter

Beutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Erfurt Vinepriisident für Bahnanlagen

Bat der Stadt Bad Sulva s. Md. Gen. Birgermoister Liopelt Errurt 12. 10. 1971

5322 Bad Sulna

(durch Boten)

Betrifft: Wegibergang Posten 28 Egd Sulsa

Werter Genosse Bürgermeister Liepelt 1 Ich beniehe mich auf unsere heutige fernwindliche Unterredung, in der ich Ihnen mitteilen muste, das neine Anwesenheit an der heute stattfindenden Binwohnerversammlung wegen meiner persönlichen Wormprache beim Minister leider nicht möglich ist.

Ich bitte Sie deshalb, die Tellnehmer der Einwehnerversammlung hiervon

in Kenntnis zu setzen.

Moine Monseption der Lösung des Problems zur Uberwindung der Wartezeiten vor den Schrankenanlagen durch die schienenfreie Gestaltung und damit Beseitigung des Gefahrenpunktes Bahnübergang, ist nach den vormunge angemen vielfältigen Beratungen mit den territorialen Organen folgende:

Die Realisierung erfolgt in 2 Bauabschnitten bis Ende 1973.

1. Baumbschnitt:

Sau eines Umphungsweges unter Ausnutzung der Ilabrücke 3 in Höhe des Hauses Flore mit Parallelführung zwischen Rb-Desm und der Leche einschl. eines Brückensteges über die Lache.

Baujahr 1972 Projektierung und Ausführung durch die Heliorstionsgenossenschaft

Apolda, Finanzierung Ebd Erfurt

Fertigstellungstermin für Projektierung bis 1. 12. 1971 " Ausführung bis 30. 09. 1972 bis 30. 09. 1972

Errichtung einer st. Fußgängerüberführung mit Standort am Schrankenpostengebäude.

Baujahr 1973 Projektant: EVDR (E) Ast Schwerin

Ausführung des Stahlbaues: Stahlbau Dessau

der Massivarbeiten: FGH Bauwerk Obertrebra

Financierung Rhd Erfurt

Fertigstellungstermin für Projektierung bis 31.05.72 " Ausführung " 31.10.73 " 31.10.73

Zur Hepbellung der Baufreiheit ist vor Beginn der Arbeiten nur Errichtung der st.Fußgängerüberführung die Beseitigung des Fostengebäudes und damit die endgültige Schließung des Wegiberganges notwodig.

Mir ist bekannt, das die Schließung des Wegüberganges die Rekonstruktion der Wehrbrücke erfordert und damit die derzeitige Beschränkung der Tragfähigkeit entfällt. Dies setzt voraus, daß die Rekonstruktionserbeiten an der Wehrbrücke bis sum 31.8.75 abgeschlossen sind. Rb-seitig könnte die st. Fußgängerüberführung bereits im Frühjahr 1975 errichtet werden, wenn der Aufhebung des Wegüberganges bereits zu diesem Zeitpunkt zugestingt wird.

-2-

Für die termingerechte Projektierung, Ausführung und die Finanzierung der Whrbrücke zeichnet die Bezirksdirektion des Straßenwesens Erfurt verantwortlich.

Ich habe meinerseits die termingerechte Durchführung der rb-seitigen Investmaßnahmen eingeleitet und abgesichert und bitte Bie, die Koordinierung der Baumafinahme Wehrbrücke mit den übergerdneten staatlichen Organen ebenfalls sichermustellen und mir dies baldmiglichst, spätestens bis gun Jahresende, gu bestätigen.

Desgleichen sehe ich der Ubersendung eines Beschlusses des Rates der Stadt Bad Sulsa entgegen und zwar gleichfalls noch im Laufe dieses Jahres, das dieser der Schließung des Postens 28, d.h. der Aufhebung des schienengleichen überweges am Fosten 28, sum 31.08.73 sustimmt, sofern der Umgehungsweg gebaut ist und die DR in der Lage ist, am 1.09.73 - ggfls. auch früher - der Bau der st.Fußgängerüberführung in Angriff zu nehmen. Letzteres wirde allerdings auch erfordern, das bei vorfristiger laangriffnahme der st.Fußgängerüberführung der Oberweht vorher geschlossen werden nuß.

Mit serialistischem Gruß

The last of the Handard of the Paris

(Taube) Rb-Direktor Shanhrift

Stellvertreter des Vorsitzerden und Leiter der Abt. Vermehr, Strallensesen und Wagnerwirtschaft

> Hat des Sreines spolds Per Vorgietende apolds

D. Hat d. Stadt End Sulan - Pro-

14.10.71

Werter Kollege E or b 1

Die Aufhebung schienengleicher Behnübergünge ist in den nächsten Jahren für das Verkehrswesen als besonderer Schwerpunkt anzusehen. Aus diesen Grund erfolgten in den letzten Bonaten weitere Ausstrachen und Ortsbesichtigungen in Bed Bulse mit Vertretzern der atsetlichen Organe und der Rbd Srfurt, zwecks Beseitigung des Weberwesen en Sonten 25 in Zure der Begintere Erfurt - Seißenfels und der Besirkustraße Pad Sulse Bergaulza.

In der en 12,10,71 durchgeführten Einwehnerversammlung wurden den Einwehnern von Bal Sules die Vorwiellungen des Stralenwesens und der Deutscher Beichstehn über die aufhabung des o.a. Weberwepes Worgetragen.

Debei mecho sich

1. die animge einen Umgebungsweges 1972

2. der den einer Palgungernberf mrung 1973

erforderlich.

Vorsumeetwing für den Seweginn der Seberfürung und die Schließung des Seberbeges ist der Abbruck der Holzbrücke über die Ilm und der Esu einer Deuerbehelfsbrücke 1975:

Die Besirksdirektion für Stredenwesen Stürt wurde von mir angewiesen, die dafür nutwendigen Vorbereibungarbeiten/Projektistung in Auftrag zu geben und des Beuwere in den Flan der Beumafhehmen 1973 unbediegt auf sunehmen.

Absoluter Schwerpunkt ist bei der Beslisierung dieser Baguelm 1973 die Bereitstellung der defür benotigten Beskepesitit.

Fran 1973 ist mech sungreche mit den Greisbaumet durch die 198 Bau Obertrehre eine Köglichkeit in der Bereitstellung von Baumeps-

120.0 TH.

Pabei bandelt en sich un betonerbeiten dur Berotellung der Beundamente und Widerlager einschlienlich Erdarheiten. De diese Prückenbeimeinschaft, wie Dereits vorber angeführt, die Vorenssetzung für die aufbebung den schienen leichen Debeweges und den Deu der Pulgingerüberführung ist, bitte ich Die um Unterstatzung in der Bereitstellung dieser erforderlichen Baukepasiult für 1973 weitens Ihres traisbementes.

Mit monishistisches Grus

want. Band

P.O.R.S. Abeslin July

Whachmir.

Stellvertretor des Vorstzenden und Leiter der 4bt.Verrebr, Strelenmeren u. Gesserwirtschaft

> Besirkelffektion für Sträßenwesen Direktor 50 Triurt

D.: Hat der Stadt -Ngs.-Sed Bulsa s.K.

10.10.21

Man der Broake Wher die lim in Bed Solie

Hachden in der Sinwohnervergesmlung im Red sulsa en 12.10.71 von seiten der Bürger die Bustinmung zur Benliebung des schienengleichen Banmilbergengen (Posten 25) und der denit verbundens Meuben

- slies Deschingshopes 1972

- und der Fuhgangeribergimmig 1973 enfolgte, ist von ihnen sofort der Auftrag für die notwendigen Vorbereitungsarbeiten zum Esta der Inbrücke (Bauerbehelführicke) am EIFS zu geben und diese Malrahme unbedingt in den Fian 1973 auf ausehmen.

Der Vorsitzende des Fates des Kreises spolde wurde von dir un Unterstützung wegen der Dereitstellung von Benkepesität (RHR Ben Obertrebra) is Planjetor 1973 gebeten.

men.Kami

Stellvertreter des Vormitzenden m.Leiter d.Abt.Vermehr, Strammussen u.Wasserwirtschaft

Beunsche Stonzbeln Heignebelndir Frurt-Tie granzent i Salmenieren

-bgs. - Zed Dilb

Werber Kollege Toube 1

19,10,71

Machdem in der Sinwohnerverssemmlung in Sed Sulse am 12.10.71 von meiten der Bürger ite Suchlanung zur Behliebung den schlechmisleichen Zehnüberschnes (Fosten 20) und der desli verbundene Seubsu – eines Umgehungsweges 1972

- der Fallelingersberführung 1975
erfolgte, erhielt die Besträndirektion für Stradenmesen Arfurt von
mir den Auftreg, sofort die notwendigen Forbereitungserbeiten/
Frojektiorung Für den hau der grücke über die lim einzuleiten
und diese seinsches in den Flan 1973 sufmonden.
Topen der defür erforderlichen Bereitunbeilung an Beukspezität
labe ich den Foreitsenden des Beteit des Feines apolds un entsprechende Unterablitzung gebeben.

it bouldisticted Gra

P.d.R.d. absolut

Produktionsgenossenschaft im Strickerhandwerk "BeSe" Strickfleidung, 5322 Bad Sulza i Thür. Blott 2

Nach unserer Ansicht Gürften au die Steherheitsbestimmigen voll gewährleistet sein. Auf der anderen geite Wirde den Bedürfnissen der Bevolkerung Sechnung getragen und die Bauarteiten würden in sachlicher weise durchgeführt werden, shne dan ennötige Diskuseionen entstehen.

Mir teilen Thren den heute nochmals mit, dault Sie eine klare Stellungpahne unsererselts vorsuliegen haben.

"Bed gulen 1. Matte.

Niederschrift

zur Einwohnerversammlung am 12. 10. 1971, 19.30 Uhr in der "Quelle" über die Fragen der Regelung des schienengleichen Überweges am Posten 28

#### Anwesende Gesprächspartner:

Rat d. Besirkes, Abt. Verkehr, Koll. Finke Rat d. Kreises, Abt. Verkehr, Koll. Höldnar

RED Erfurt, Koli. Harms, Koll. Trübner, Koll. Friedel

Melborationsgenossenschaft, Koll. Koch

Mitglieder des Rates der Stadt Bad Sulsa

#### Verlauf der Versammlung

Das vorliegende Schreiben des Vizepräsidenten der DB, Taube, wird

verlesen und bildet die Diskussionsgrundlage.

In diesem Zusammenhang wird den Einwohnern begründet, warum die Lösungsvarianten "Umgehungsweg" und "Fußgängerüberführung" durchgeführt werden sollen und vom ursprünglich vorgesehenen Bau eines

Fußgängertunnels Abstand genommen wird.

Entaprechend den bisher getroffenen Vorbereitungen bestehen keine Zweifel darüber, daß die Durchführung dieser Vorhaben rb-seitig

für die Jahre 1972 und 1973 abgesichert ist.

Der Schwerpunkt ergibt sich aus der überdechten Holzbrücke, deren Abbau und kreatz durch eine Dauerbehelfsbrücke bis 12 t Traglast die wichtigste Voraussetzung für die Schließung des schienengleichen Überweges und damit für den Bau der Fußgängerüberführung im Jahr 1973 ist.

Die bereitstellung von 120.0 TM Baumapazität durch den Rat den Kreises entscheidet hierbei die Durchführung der rb-seitig geplanten Maßnahmen und die Kinhaltung der gestellten Termine.

Einer befristeten Butzung des vorhandenen Wasserdurchlasses am Posten 25 durch die Bürger ofe zur Fertigstellung der Ersatzlösungen kann aus Gründen der Sicherheit von den Verantwortlichen nicht zugestimmt werden, obwohl dafür seitens der Einwohner kein Verständnis aufgebracht wird (Sprecher der Einwohner u. a. Herr Carl, Fran Rost, Herr Rauschke, Herr Warwel, Herr Teichmann)

Frau Phillip erhebt Einspruch gegen den Bau des hochwassergeschützten Umgehungsweiß, weil dadurch eine Bedrohung ihres Grundstückes durch das Hochwas er zu befürchten ist und auch das Einbringen von Abflußrohren im Damm keinen ausreichenden Schutz darstellt.

Herr Halbauer spricht für die EFG Glückauf und nimmt gegen die der EFG sugemuteten Umwege Stellung, welche durch die Schließung des schienengleichen Überweges zu erwarten sind.

Die überwiegende Beinung der Bürger kann dahingehend zusammengefaßt werden, daß grundsützliche Einwehnungen gegen die Durchführung der genamnten Varianten sicht erhoben werden, daß aber die Durchführung durch die noch nicht abgesicherte Baukapanität für die Imprücke gefährdet ist und daß bis zur Durchführung der Maßnahmen eine Übergangslösung hinsichtlich der Butzung des Wasserdurchlasses durch die Burger gefunden werden müßte.

rioni.

1) RBD Wass Harris 2) Wass Haplant 3) Wallbirro Derfectes

1) D. Woodracee Cay

an Use for

2) Carlosacy word. High of

Bassa st richberteiding

Pett in st richarhandwerk

5322 B a s s u 1 a a

Ca/Ep 14.10.71 Id 20.10.71

Schienengleicher Sbergang am Posten 28

Werter Wollege Voreitsender !

Thre mchriftliche Stellungnahme sur Bismohmerversammlung am 12, 10, 1971 haben wir folgenden Stellen sur Bearbeitung Sbermittelt:

1. Rat des Ereines Apolda, Vorsitzender 2. Rat des Besirkes Erfurt, Abt. Verkehr, Stressensesen, Koll. Pinke

2 3. Reichebehndirektion Erfert, Moll. Harms

Sie werden Verstündnis dafür heben, daß der Rat der Stadt hierau keine verbindliche Entscheidung treffen kann. Die Gründe hierfür Slegten wir bereite in der Einschnerversomslung har.

Mit sozialistischem Gruß

Burgerm.

Rat des Kreises Apolda Vorsitzender

5320 Apolda

Li. 20.10.71

Schienengleicher Übergang am Posten 28

Werter Kollege Vorsitzender !

In der Anlage überreichen wir zur Ergänzung unseres Schreibens vom 13. 10. 1971 eine Eingabe der PGH BaSu. Die unter Punkt 3 ausgesprochene Forderung nach einer Übergangslösung wird von der Reichsbahmdirektion Erfurt unter Hinweis auf bestehende Sicherheitsbestimmungen abgelehnt.

Mit sozialistischen Gruß Liepelt B ürgermeister

Rh G 82 101 21 - V 10 2 10 204

#### DEUTS CHEREICHS BAHN

#### REICHSBAHNDIREKTION ERFURT

Viseprisident für Bahnanlagen

Conditionalities in the Action bills angelies

Clearache Reididustra - Reididustradirektion Erfort - SC Erfort, Bahnharati 125

Rat der Stadt Bad Sulza z.Hd. Herrn Bürgermeister

5322 Bad 5 a 1 z a

bitte Durich an amor wife on pot Botton (

thre Zeithen

Dre Kochricht som

Unsere Madwidt som

Union Zeithen

50 ERFURT, d. 25.10. Salvindered 13 1971

Betrell

Schienengl. Wegübergang Posten 28 Bad Sulza, Einwohnerversammlung am 12.10.1971

Zum Schreiben der PGH BaBu vom 14.10.1971 muß ich Sie auf die diesbesgl. übereinstimmende Feststellung in der Beratung am 6.4.1971 unter Beteiligung der Stellvertreter des Vorsitzenden und Leiter der Abt. VSW des Rates des Besirkes Erfurt und dem Kreises Apolda, der Verkehrspolizei und anderer hinweisen.

Der fragliche Durchlaß hat eine ausschließlich wasserwirtschaftliche Punktion und entspricht als Tunnel für öffentlichen Verkehr nicht den Mindestanforderungen, wie sie sich aus den TGL'en 11 585 und 23 412 ergeben.

Es besteht ferner keine Möglichkeit, ihn in einen entsprechenden Zustand zu versetzen, da dies bautechnisch einem völligen Neubau gleichkommt, was angesichts der Endlösung nicht zu vertreten ist.

Im übrigen möchte ich nicht verhehlen, das mich das Schreiben der PGH BaSu vom 14.10.1971 befremdet und der Vorsitzende der PGH trotz damaliger Barlegung der Gründe nicht gewillt ist, die gesetzlichen Forderungen auf Sicherheit anzuerkennen.

Mit sozialistischen Gruß

Rb-Direktor

Rat der Stadt Bad Sulza

PGH "Ba-Su"

m. Hd. des Vorsitzenden

5322 Bad Sulsa Balastrase Selcr.

4.11.1971

Werter Herr Carl!

Mit Schreiben vom 25. 10. 1971 erhielten wir vom Visepräsidenten für Bahnanlagen der Reichsbahndirektion Erfurt folgende Stellungnahme zu Ihrem Schreiben vom 14. 10. 1971:

.... Der fragliche Durchlaß hat eine ausschließlich wasserwirtschaftliche Funktion und entspricht als Tunnel für öffentlichen Verkehr nicht den Mindestanforderungen, wie sie sich aus den TGL\*en 11685 und 23412 ergeben. Es besteht ferner keine Möglichkeit, ihn in einen entsprechenden Zustand zu versetzen, da dies bautechnisch einem völligen Neubau gleichkommt, was angesichts der Endlösung nicht zu vertreten ist.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Mit sozialistischem Gruß!

Liepelt Bürgermeister



Deutsche Reichsbahn Reichsbahndirektion Erfurt Vizepräsident für Bauanlagen, Koll. Taube

50 Erfurt Bahnhofstraße 23

Id/Fr

2.12.71

Posten 28 Bad Sulsa

Werter Kollege Vizepräsident Taube!

Ich komme zurück auf Ihr Schreiben vom 13. 10. 1971 und überreiche Thnen hierzu in der Anlage die Durchschrift einer Mitteilung an verschiedene Dienststellen, auf welche ich bis zum Zeitpunkt noch keine verbindliche Antwort erhalten habe. Ich bin lediglich im Besitz des Schriftverkehrs des Stellvertreters des Vorsitzenden und Leiters der Abteilung Verkehr, Straßenwesen und Wasserwirtschaft des Rates des Bezirkes (Schreiben vom 14.10.71), der Ihnen auch bekannt sein dürfte. Davon ausgehend werden Sie Verständnis defür haben. daß ich nicht in der Lage bin. Ihnen eine verbindliche Auskunft über die Bereitstellung von Baukapazität zu übermitteln. Weiterhin darf ich Ihnen mitteilen, daß die Beschlußfassung des Rates der Stadt über die Schließung des Posten 28 gegenwärtig vorbereitet wird und wir Ihnen diesen Beschluß umgehend zustellen werden.

Mit sozialistischem Gruß!

Liepelt Bürgermeister

Reichsbahndirektion Erfurt Verwaltung der Bahnanlagen Abt. Brücken- u. Kunstbauten Koll. Trübner

50 Erfurt Bahnhofstraße

> Li/Fr 8.12.71

Werter Kollege Trübner!

Wir beziehen uns auf unser Telefongespräch mit Ihnen am 7. Dezember 1971 und übersenden Ihnen in der Anlage den Beschluß

> " Schließung des Posten 28 und Aufhebung des schienengleichen

Uberwegs".

Liepelt Bürgermeister

1 Anlage

Beachluß

Rat der Stadt - Bad Bulna -

Bad Sulsa, den 2.12.71

# Beschluß Rr.: 61-42/71 yon 6. Desember 1971

1. Beseichmung der Vorlage:

Schließung des Posten 28 und Aufhebung des schienengleichen Ober-

2. Begründung der Zuständig-

Ordnung über Aufgaben und Arbeits-weise des Eates der Stadt

3. Vorlage wurde beraten mit:

Rat des Bos. Errurt, Abt. Verkehr Rat des Ers. Apolda, Abt. Verkehr Beichsbahndirektion Briurt

Bürger der Stadt Bad Sulsa in der

Rinwohnerversamalung am 12. 10. 1971

4. abweichende Meinungen:

keine

5. Zur Beratung der Verlage hinpusumiehender Personenkreise

Mitglieder des Rates

6. Verbeiler:

Eitglieder des Estes der Stadt

End Sulva

Rat des Bes. Erfurt, Abt. Verkehr Bat des Krs. Apolda, Abt. Verkehr Vors.d. Batss des Krs. Apolda Bezirksdirektion Erfurt für Straßen

Reichsbahndirektion Erfurt Viscordsid.

Rat des Krs., Plankommission Meliorationsgenossenschaft Apolda

7. Weröffentlichung:

Information der Styv und WB-Ausschüsse der Nationalen Front

## Text des Reschlusses:

Unter Berücksichtigung vielfältiger Hingaben der Bürger der Stadt had Sulsa hinsichtlich der langen Warteseiten am Fosten 28 und in Auswertung der Ergebnisse der Ainwohnerversamlung an 12.10.71 stimmt der Rat der Stadt der Schließung des Fosten 28, das heißt, die Aufhebung des schienengleichen Überweges am Fosten 28 zum 31. 8. 1973 (oder früher) su, wenn folgende Bedingungen erfüllt sinds

- 1. der Hau des Ungehungsweges ordnungsgemäß abgeschlossen ist.
- 2. das Ersatsbauwerk für die absubauende überdachte Ilabrücke fertiggestellt ist.
- 3. mit der Schließung des Sberweges gleichseitig der Ban der Fußgängerüberführung an Posten 28 begonnen und güzig abseschlossen wird.

Die Gewährleistung dieser drei Bedingungen ist den Rat der Stadt Bad Sulza durch die verantwortlichen Organe bis spätestens 34. Mai 1972 schriftlich zu bestätigen.

#### Rat der Stadt Bad Sulza

Ortliche Versorgungswirtschaft

#### Niederschrift

über die Beratung vom 15.02.1973 9.00 Uhr - Bauvorhaben Abbau Ilmbruoles

Anwebend: Koll. Bichmiller Bezirkedirektion f. Straffenwesen

Koll. Keller

Koll. Gaspaul Koll. Miller Tiefben Obertrebra

Roll. Lischker Rat d. Kreises Abt. Verkehr

Holl. Schreier Kolln. Bayer

" " Eultur

Koll. Lucke

Institut f. Denkmalspflege Wrfurt Energievezergung Apolda Batt Bulsa Bad Bulsa

Koll. Weilepp Koll. Miller

Roll. Franks

Koll. Hemson

WEB Was ereirtschaft Apoloa Bad Bulza

Koll. Solga

Holl. Dietasch Rat d. Stadt Bad Salze Abt.-Deiter CVW

5 Burger des Wohnbenirkes III und IV davon 2 Frauen u. 3 Manner

An heutigen Tage surde mit der BDS Erfurt und den oben genannten Personenirels eine nochmalige Beratung durchgeführt, wobel fort-gelegt wurde, das die Energieversorgung die Riederspannungsleitung Eu verlesen het.

Ober die Verlegung des 10 KV Reckebels wird Koll. Sichmiller und Koll. Keller bei der Emergieversorgung Weimar vorsprechen. Ubbreinstimming bestand bei den Vortretern der WAB über die Trink-

wasserverserping. Die Vertreter der Gesversorgung Maunburg waren auf Grund der kurt-

Inistian telefonischen Minisdung micht erschienen. Der beusueführende Betrieb klärt mit der Gesversorgung diese Angelegenheit.

Machdam diece Fragen goulart weren, wurden die Verser ungeträger von der weiteren Berahmg entbenden.

Die waitere Ansuprache erfolgte beim Wat der Btadt.

Bo warde der Ratebeschluß behandelt, selcher besagt, des die Ilnbrildke absutragen ist.

Der anwesende Personenkreis erzielte Binigkeit daris, des es ait Schwieriskeiten verbunden ist, so ein Bauwork abautragen.

Rat der Stadt Bad Sulza

Amerikalich sprech su dieser Thematik der Investbeuleiter Koll. Keller von der BDS. Alle Anseconden stimmten den Ausführungen den Investbenleiters gu.

Moll. Meller seichnete nochmals sehr kler den Ablauf der Arbeiten an der brücke auf.

Besonders ging er auf die Unterplie des Beuwerkes und des Borens-

werkes ein.

Die enwasenden Fachleute sehen keine Höglichkeit diese Brückenconstruction beis Abbss su erallten. Der Sersetsungsgrad der Untersine ist soweit fortgeschritten, das ein Schalten diener Selten-anlage unmöglich ist, da beim Abbeu oder Abril die Bicherheit im Vordergrund stehen mas und mit Bauwinden oder sonstigen Hilfsmitteln zeine Ebglichkeit besteht, dieses Sprengwerk zu läsen. Be kann mur noch für einen Abrid plädiert werden.

Eine besondere Begründung über den Zustend des Benwerkes wird schriftlich von der BDE erarbeitet, damit die Deminsispflege und der Bat der Btadt Unterlagen besitten un nachweisen zu können.

warum nicht abgebeut, sondern abgeristen werden multe. Koll. Distanch vom Bat der Stadt appelierte nochmals am die Anwessanden, diese erarbeitete Stallungnahme wirklich klar und ein-

deutig much allen Michwungen him zu vertreten. Herr Dr. Lucke stimmte den Ausfährungen der Gesprächspertner voll zu. In seiner weiteren Aussprache kan der Vorschlag, eine Ministur-bricks aus den gewonnenen Hols zu erstellen. Den Anbau bzw. Abrid

wird ein Vertreter vom Benimalsschutz Erfurt übermichen. Die Kostenfrage für den Transport und die Binlegerung der Brickenteile wurden dehingsmend geklart, daß die BDS vertreben durch den Koll. Bichmiller und Koll. Weller sich bereit erklärten, diese zu Ubernehmen. Die Einlagerung goll in Hofe des Hausen "Glück ouf"

errolpen. Bei einer Mittelbereitstellung sollte der Vorschlag des Herrn Dr. Lucke realisiert worden.

Binen Blaren Standpunkt, wer dieses Chieft erstellen soll und die Rostenlrage konnte mit diesem Personenkreie nicht seklärt werden. Der Bombeginn der neuen Bricke über die Ihn soll leut Abeproche un

Monteg, den 19.2.1973 beginnen. Der Bat der Statt wurd beauftragt, eine Ausgweche mit dem Bierverleger Herrn Rahmis wegen Anfahr der Veroormingefahrseuge su führen. Bei den Umfang der Baumshammen ist es sus sicherheitstechnischen

Gründen netwendig, eine Unnäunung zu schaffen. Die Befahrung der Biegeleistraße ist einepurig gewährleistet. Der Betriebeleiter von Fierbau Holl. Gespaul informterte über die terminmäsise Abaprache mit der HBD. Ab 1.70.1975 breucht die RBD Montagefreiheit für den Streckensuschnitt am Slock 28. Bis so diesen Zeitpunkt missen die anderen Mannahmen abgeschlossen sein. Die Montagssrbeit für diese Pulgungerüberführung führt der Stehlbau Dessou durch.

And Sulma, don 19.2.1975 4.d. R.d. 2.

Sandlings

Besirksdirektion für StraSenwesen Betrieb der DSF

50 Erfurt Regierungsstraße 64

L1/Fr

2.3.72

III/1-1 E1/St

Bau der Brücke über die Ilm im Zuge der L II 0 158 in Bad Sulma

Werte Kollegen!

Wir besiehen uns auf den Beschluß des Rates der Stadt Bad Sulss Nr. 61-42/71 vom 6. Des. 1971, den wir Ihmen mit Schreiben vom 10. 12. 1971 überreicht haben und bitten Sie um Mitteilung über den gegenwärtigen Stand der Vorbereitung sum Abbau der überdachten Holsbrücke baw. sum Bau der Dauerbehelfsbrücke in Bad Sulsa.

Diese Anfrage ergibt sich aus einer Beratung, die wir am 1. 3. 1972 mit der Reichsbahndirektion Erfort durchgeführt haben und in der uns das Projekt für die Ersats15sung am schienengleichen Überweg - Posten 28 vorgelegt wurde.

Bekanntlich kann dieses Projekt erst nach Durchführung Ihrer Bauma Snahme (Dauerbehelfsbrücke) verwirklicht

Beitens der Reichsbahndirektion Erfurt sind nach den uns vorliegenden Informationen alle Vorsussetzungen getroffen, um den Punkt 3 unseres Ratebeschlusses im Jahr 1973 su erfüllen.

Mit sozialistischem Gruß!

Liepelt Bürgermeister

# 50 Erfurt

Li/Fr 7.3.72

Übersichtszeichnung für Fußgängerbrücke Posten 28

In der Anlage senden wir Ihnen die Übersichtszeichnung der Fußgängerbrücke für Posten 28 zurück.

Die Zeichnung wurde im Rat behandelt und

bestätigt.

1 Anlage

Liepelt Bürgermeister

## Rat der Stadt Bad Sulza

Abschrift

Bezirksdirektion für Straßenwesen Erfurt 501 Erfurt Regierungstraße 64

Eingang: 16.03.1972 317/72 10/4

Rat der Stadt 5322 Bad Sulza

Li/Fr

2.3.1972

V/4-2 Ei/St

14.3.1972

Betr.: Bau der Brücke ü.d. Ilm im Zuge der L II 0 158 Bad Sulza

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 2.3.1972 teilen wir Ihnen mit, daß wir entsprechend der Festlegungen des Rates des Bezirkes Erfurt, Abt. Verkehr, Straßenwesen und Wasserwirtschaft im Jahre 1971 mit der Vorbereitung der o.a. Baumaßnahme begonnen haben.

Der Auftrag zur Ausarbeitung des Projektes wurde dem VE Entwurfs- und Ingenieurbüro des Straßenwesens, BT Erfurt durch uns am 26.10.1971 erteilt.

Im Mai bzw. Juni dieses Jahres werden wir den geplanten Brückenbau mit den Anliegern beraten bzw. eine öffent. liche Einwohnerversammlung in Bad Sulza durchführen.

Am 29.lo.1971 haben wir gleichfalls den erforderlichen Baubedarf beim Kreisbauamt Apolda angemeldet. Die Bestätigung zur Limitierung für das Planjahr 1973 erfolgte am 5.11.1971 durch den Rat des Kreises Apolda. Damit sind unsererseits alle erforderlichen Maßnahmen eingeleitet, daß der Bau der Brücke im Jahre 1973 vorgenommen werden kann.

Der Bauablauf wird nach Vorlage des Projektes bzw. nach der Baubilanzierung mit der Deutschen Reichsbahn abgestimmt.

Wir hoffen, daß wir Ihnen mit unserem Schreiben die notwendigen Auskünfte erteilt haben.

gez. Heine Dipl.-Ing. Abt.-Leiter

F.d.R.d.Abschrift: Bad Sulza, d. 16.3.1972 Hanf

amt. Bürgermeister

Fußgängerbrücke Posten 28 um 2002



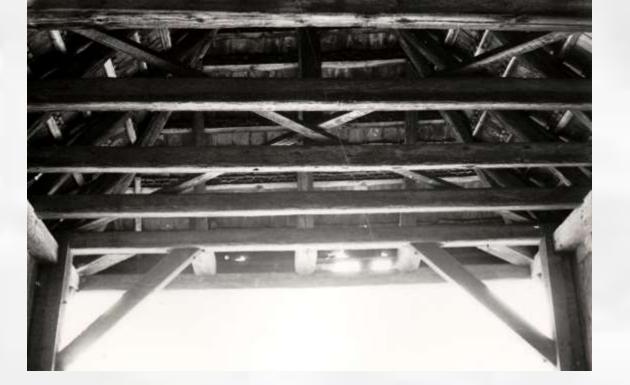


Letzte
Bestand-Dokumentation
von
Lothar Joachim Radig







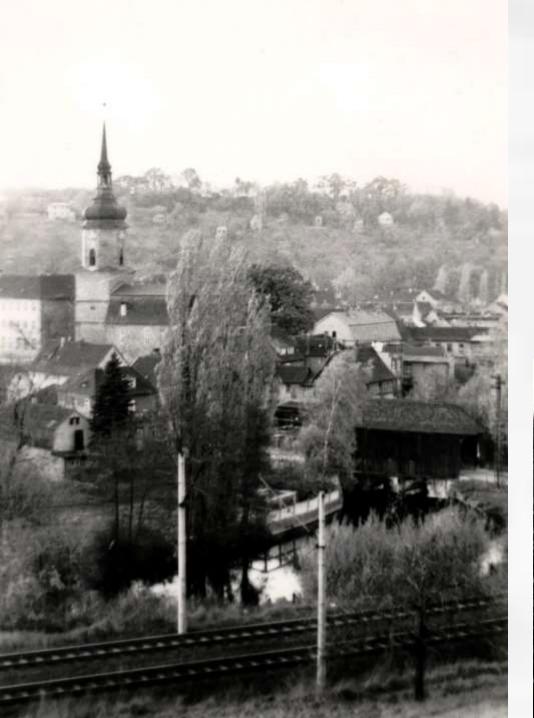


















1973 wurde mit dem Abriss begonnen



















Bilder aus dem Stadtarchiv und Privat-Archiven von Arthur Kühn, Axel Kalupke, und Fritz Junghans



















# Für die Stadtchronik wurde über den Abriss 1973 von L.J. Radig ein Bericht erstellt:



Abbai des Ilm-Bricke von 12 - 23.3.



und dem Jolgenden Bou der neuen Frücke beunftradten Kollegen des der anfgebaut werden soll. Zur VEB Tiefbau Obertrebra geben nich Sicherung des Fußgängerverkehrs alle Mühe, die Brücke fuchgerecht wurde, bevor der Abrif begann, shaubanen, da sie später als Kul- ins Behelfsbrücke gebaut (Blid turdenkmal an enderer Stelle wis- Mitte). Foto (3): Walter Morr



Ben Ban enn promonden Jem-libergang-Steger











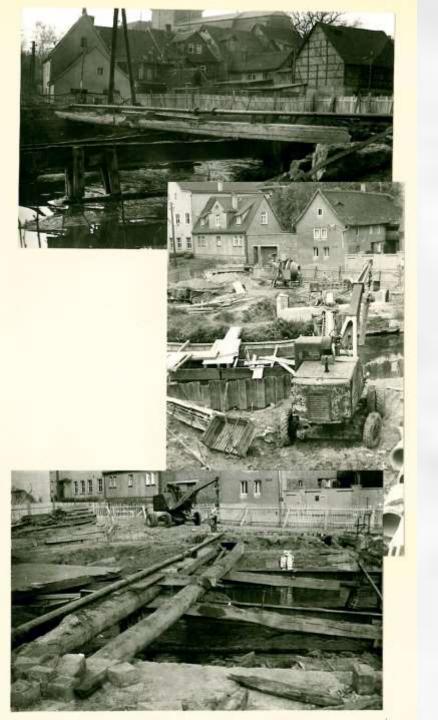
















Im Jahre 1749 wurde erstmals eine überdachte Holzbrücke über die IIm zur Verbindung der damals selbständigen Orte Stadtsulza und Dorfsulza geschlagen. Beim Rückzug der französischen Truppen wurde diese, um die nachdrängenden russischen Kosaken abzuwehren, 1813 in Brand gesteckt. Der Wiederaufbau erfolgte 1817, und die Brücke hat die vergangenen rund 150 Jahre ihre Dienste getan (Bild oben). Erst in Mitte dieses Jahrhunderts wurden in der Ilm zwei Unterstützungsböcke eingerammt, um der Brücke eine zusätzliche Auflage zu geben. weil die aufliegenden Trägerbalken ansingen abzusaulen und der Ver-kehr immer stärker wurde. Trotzdem mußte aber im Laufe der Zeit die zulässige Belastung der Brücke immer mehr herabgesetzt werden. Nun ist der Zeitpunkt gekommen, wo dieses alte Baudenkmal einer neuen, den heutigen Verkehrzoerhältnissen entsprechenden Brücke weichen muß. Die mit dem Abban und dem folgenden Bau der neuen Brücke beauftragten Kollegen des der aufgebaut werden soll. Zw VEB Tiefbau Obertrebra geben sich Sicherung des Fußgängerverkehr alle Mühe, die Brücke fachgerecht wurde, bevor der Abriß begann abzubauen, da sie später als Kul- eine Behelfsbrücke gebaut (Bile turdenkmal an anderer Stelle wie- Mitte).



Foto (3): Walter Mar.

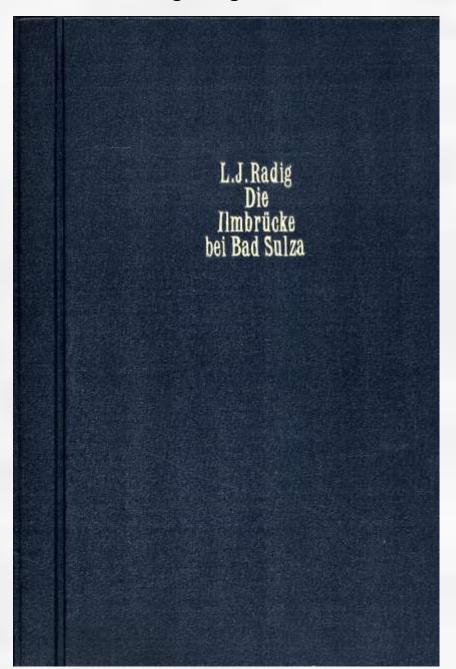


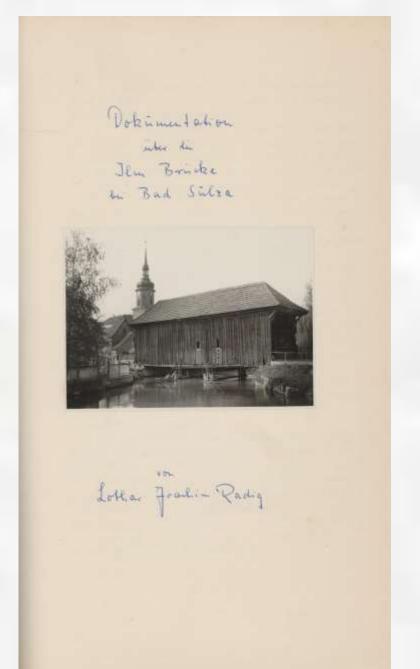






L.J. Radig fertigte nach seinen Recherchen ein unveröffentlichtes Dokumentationsbuch:





Die Timbrücke, die die beiden Ortsteile Dorf- und Stadtsulse verbindet, hat eine Geschichte, die einige Jahrhunderte umfasst.

Diese Brücke wurde an der Stelle errichtet, en der sich einst die Ilmfurt befand. Die mittelalterliche Verbindungsstraße zu unserer Stedt, die von Dornburg kommend nach Eckartaberge lief um dort die alte Königastraße (via regia) zu erreichen, passierte die Ilm an der stelle, wo heute unsere Brücke steht, kin sweiter wichtiger mittelalterlicher verbindungsweg von Maumburg, ging über die Smalefurt bei Stöben, zog sich auf die Höhe zwischen Großheringen und Bohmiedehnusen, von dort zum Augustiner Chorherrenstift St. Fetri in Bergsulza, die "Altenburg" hineb zu der Ilmübergangsstelle swischen Dorf- und Stadtsulsa. Man darf mit aller wahrschwinlichkeit asgen das die "Altenburg" eine frühnittelelterliche Burg - die etwa 50 mtr. nufwärts der heutigen Blockstelle 28 lng, als Schutzund Sicherheitsanlage für diesen Ilmübergeng gedacht war.

Ober diese alte Ilmfurt baute men eine Holsbrücke, über die uns der Bulsmer Ohronist Matthes wille in seiner "Top Hali-Graphia Sulsensis" berichtet. wille schreibt:

" In Jahr Christi 1525 den wiensteg nach assumptiomis marise in Augusto hat sich die Ilme allhier neftig ergosoen / desgleichen bei menschengedenken nicht geschehen / hat alles Hew und Gras / sambt endern Früchten / so nahe an der linan gelegen / such allhier das Breuhaus / Budstube / Brückentor / sussmbt der Brücken gänzlich hinveggeführet und verschwemmet / sind auch etzliche Personen im Wasser untergangen und verdorben."

Wenn Wille auch seine Chronik erst 1670 veröffentlichte und er somit von diesem Ereignis nicht als Zeitgenosse spricht, so darf man diesem Bericht doch Glauben schenken, da seine vor ihm liegenden historischen Erwähnungen meist richtig und nachweisbar sind.

Pastor Eisenach, der Pfarrer von Stadtsulze, der in meiner historischen Studie " Das Sulzeer Tel" von 1821 dieselbe Rotiz bringt, übernimmt dies Ereignis kritiklos von Katthes Fille.

Wir wiesen somit, daß sohen 1525 eine Ilmbrücke stand, die bei einem Hochwesser ein Opfer der fluten wurde. Es kann sich such nur um diese Brücke handeln, da zu dieser Zeit in Sulzaer Flur keine undere Brücke vorhanden war. Eine Ilmfurt- und Brückenforschung für den unteren Ilmlauf bestätigt, daß im 16. Jh. am Unterlauf der Ilm nur die Brücken bei Darnstedt, Dorfsulze und Großheringen vorhanden waren.

Juderaleben in einem heimatgeschichtlichen Zeitungsartikel aus dem Jahre 1941, daß eine Ilmbrücke erst
im Jahre 1608 erbaut wurde, piese nehauptung deckt
sich aber nicht mit der bei Matthea Wille schon im
Jahre 1525 erwähnten Brücke. Georg Juderaleben schreibt:
" Als man 1608 etwas unterhalb (der heutigen spieke
d.V.) ein Wehr enlegte, staute sich das Wasser derart,
daß bei Hochwasser die meller der Untergasse (heute
Eirchstr. d.V.) in der Stadt zu leiden hatten und
sich eine Brücke an diesem wichtigen Weg nötig machte."

Was will Judersleben mit dieser unverständlichen Hotis sagen? Die Feuchtigkeit in den Kellern der Untergasse wäre doch mit dem Bau einer Brücke nicht behoben! Richtiger wäre die Festatellung gewesen, das durch die Wasserstauung des neuerbauten Wehres die Ilmfurt nicht mehr passierbar gewesen sei und sich somit eine Brücke als Ilmübergang nötig machte.

Tatssche ist, des 1608 der Kunstgreben angelegt und ausgestochen wurde, da die durch den Kunstgraben fließenden Wassermassen zur Betätigung der derenliegenden Wasserräder mit Pumpgestängen benötigt wurden.

Das aber ist kein Beweis defür,daß erst zu diesem Zeitpunkt eine Brücke gebaut wurde.

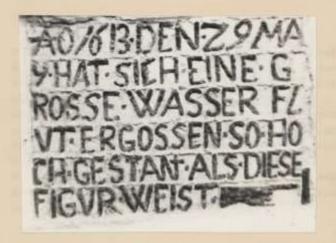
Des Vorhandensein einer Brücke wird auch wahrscheinlich, wenn man bedenkt, das nur diese Ilmstelle die Verbindung von dem Ortstell Stadtsulza zu dem Dorf Dorfgulze suließ. Dan Hochwasser der Frühjahremenste in der Tau- und Schmelaperiode, unter dem wir bis in die heutige Zeit zu leiden haben, machte ein Passieren der Hisfurt in dieser Zeit ohnehis unmörlich. Ferner muste eine feste Ilmibergangsstelle für die Gespanne und Fahrwerke des Rittergutabesituers Bergsulsa vorhanden sein, der als Gerichtsund Patronatsherr der Stadt eine feste Eufahrt su seinen Lündereien an der Ensenmihle und im Lindelch forderte. Dazu kommt die Tatasche, das eine Waidmunle in der Gerand des heutigen Sportplatzes stand, die durch die Wasser des Weidouches betätigt wurde. (Der Weidbach ist der kleine Graben,der bei dem beutigen Sportlerheim in die Ilm fließt). Zu dieser Weidmühle muste für die Waldbauern der Ortschaften Amerstedt, Reisdorf, Rannstedt und Hassenhausen, sowie für die Sulzaer Bauern eine passierbare Stelle an der Tim vorhanden mein. Wenn nun Pastor Binenach in seiner Chronik "Das Salsser Tal" vermerkt, das eine Zufahrtsbrücke su dieser Weidmühle in der Nühe der heutigen Studtmihle stand, -- also em unteren Ausgeng der Waldstralle - so ist das möglich, aber nicht beweisbar. Die Stadt- sowie Salinenakten, auch Eltere Situationspline und Barten der Stadt erwähnen solch winon Ilmubergang niw.

Uber einen Heubau bezw. Aufbau dieser Brücke nach dem Hochwanner 1525 schweigt der Chronist. Wir lesen aber unter dem Jahr 1615,daß wiederum ein Hochwasser die Brücke zerstörte. Der Bericht Willes Lautet:

" Anno 1613 den 29.Mai hat mich ollhier gegen Abend umb 4 Uhr ein sohweren und auvor unerhörtes graussnes Donnerwetter erhoben und solches bis gegen Horgen umb 3 uhr gewäret / much zwischen 10 and 12 Uhren am allerschrecklichsten gewenen / workuf gegen Morgen umb 3 uhr eine schreckliche nauptflut von dem Ilmenstrome von weimer oms entstanden / wedurch den ermen Laten großer Schade / is manches umb Leib and Leben darinnen kommen. Und sind an diegem Orte allhier gu Sulza nicht alleine 29 Wohnhiuser / Lo in zweien Gasaen an der Limen gelegen / wie Eungebäude ungerechnet / zugrunde niedergefellen und fast ganslich hinweggeführet / sondern es sind such swolf Mauser / derunter sonderlich dis Pfurpe / und Studtmühle / heftig beschädiget: Des eine atadttor sowohl das Bränhaus / item die brunke liber die fine vor der Stadt sind auch niedergeleget. In der Pferrbehausung und andern Häusern ist viel Vich ertrumker. Unberdies hat dieses grauname und über aus schreckliche uswäuser etliche Monn- und Welbespersonen / ehe sie en fat innen und gewahr worden / sembt demen eingefallenen Gebunden mit großer Ungestümigkeit hinweggerissen und mit Ach und wans / Schreien und Rafen davongeführet. Sonderlich mind in der Badentuben 75 Personen verfolien / dayon 5 ihrer sich salvieret / die Corigen 10 abor mind elendiglich ertrunken / beneben undern neum Pursonen / die him und wieder / neben andern frombden Leuten / derer sehr viel durch die Flut vorlibergeführet / tot wiedergefunden und begraben worden. Dan Wasser ist in den Kothäusern bis in die Lache gegangen / hat die Pfannen abgehoben / die Pfunnenstätte merrissen und verwüstet / doch denen Gebäuten keine sonderliche Verletzung zugefüget. Alle Brücken und Stege mind hinweggenchwummen. A. denen Künsten ist alles entawei und übern Haufen gebrochen / die Schächte heben bloß und offen / auch voll wilden wasser gestanden / indeme die Käuwen abgahoben."

Dieses Hochwasser, in die Geschichte Thüringens als die 'Thüringer Sintflut' eingegangen, richtete großen Schaden in vielen Ortschaften unserer engeren Heimat an, besonders aber dert, we Flußläufe waren und es zu Wasseranstauungen kom. Neben Totalvernichtungen an Häusern, Scheunen und Vieh, waren auch viele Menschenieben zu beklagen.

Heute noch berichten uns Erinnerungstafeln von diesen schrecklichen Hochstanertegen, so die Steintefel in der Kirchetr., die Tafeln an der Kirche in Ebersteit und an der Mühle in abersteit.

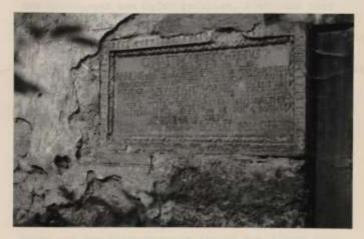




Erlanerungstafel an der Kirche Eberstedt

Zum Andenke, Die Kirche ellhier ist Ao. 1588 Zum ersten Erbauet worden, d. 29 May Sonabeds vor den Trinitatis Pest, Ao. 1613 Jahres im Mittege ist die Waßer Fluth gewest u hat 3 Ellen u 3/4 an der Kirche elhier Hochgesta., such seind 38 Wohn Häuser semt 2 Scheunen eingeworffen u verderbet worde, 25 Perso. seind elhier ertrunken, davon 7 Person in Stadt Sulsa Begrabe worde, die endern hier, 85 Stück an Vieh, Wehe. 29 Stück Rind Vieh 3 Pferde 49 Schafte u 6 Schwei. seind unkom. Ao. 1743 ist die Kirche elhier aufa Neus eingerieden. ao. 1745 gebauet u Repariret worden.

Ludwig Heinrich von Braun 1755



Hochwaggertafel an der Mihle Eberstedt

CMNIA ET IN CHRIBUS CHRIBTUS CHRISTUS THESUS ALLES UND IN ALLEN

ANNO 1613 DEN 29 RAI IST BINB GROSSE WASSERPLUT B BIN HOCHGENSEEN DARAUF DISSUE BAU ANGEPANGEN UND MIT GOTLICHER HULFE VOLFUHRET WORDEN DIE ZEIT WAR CHURF! S.ANTSCHOSSER IC MANGLITZ GEORG DITMAE BUNGERMEISTER BANTHOL SCHOOTER HANS WALTHER UND STEPHAN RUDIGER RHATMANNE MICAEL THOL STADTSCHREIBER .... AEDILIB

MER GOTT VERTRANT DER HAT WOHLGEBART

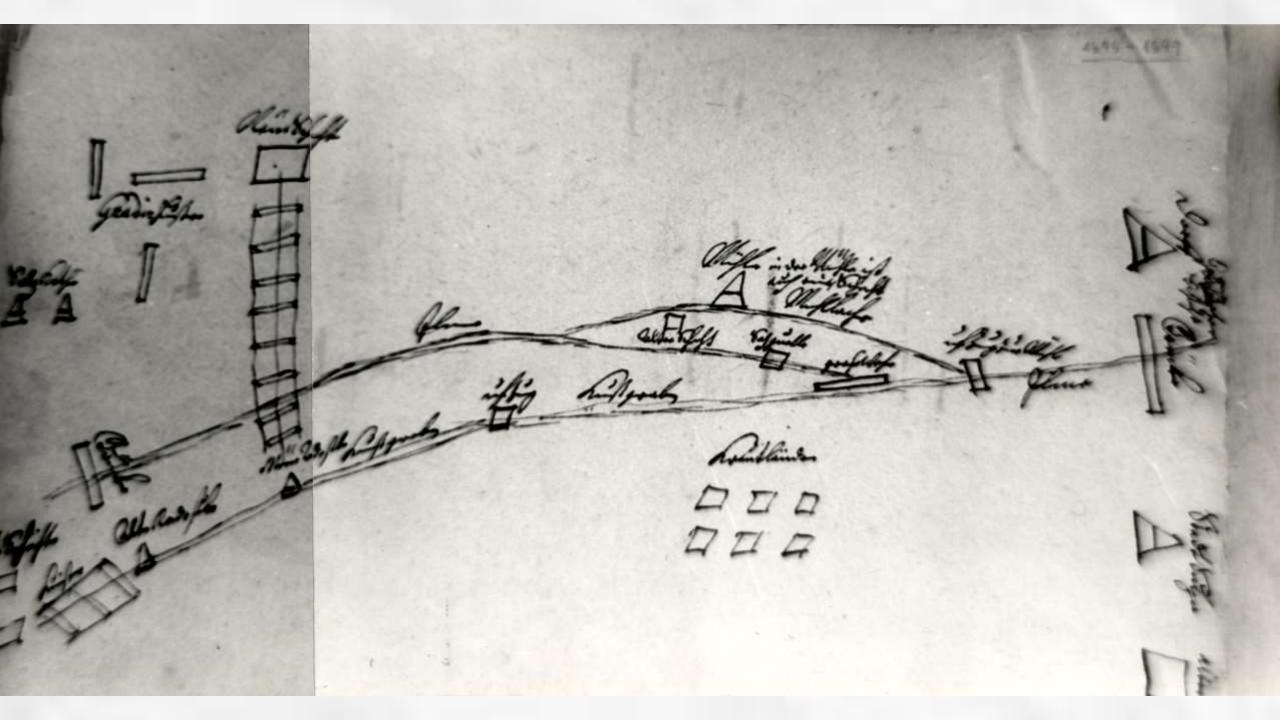
HANG BACKBER

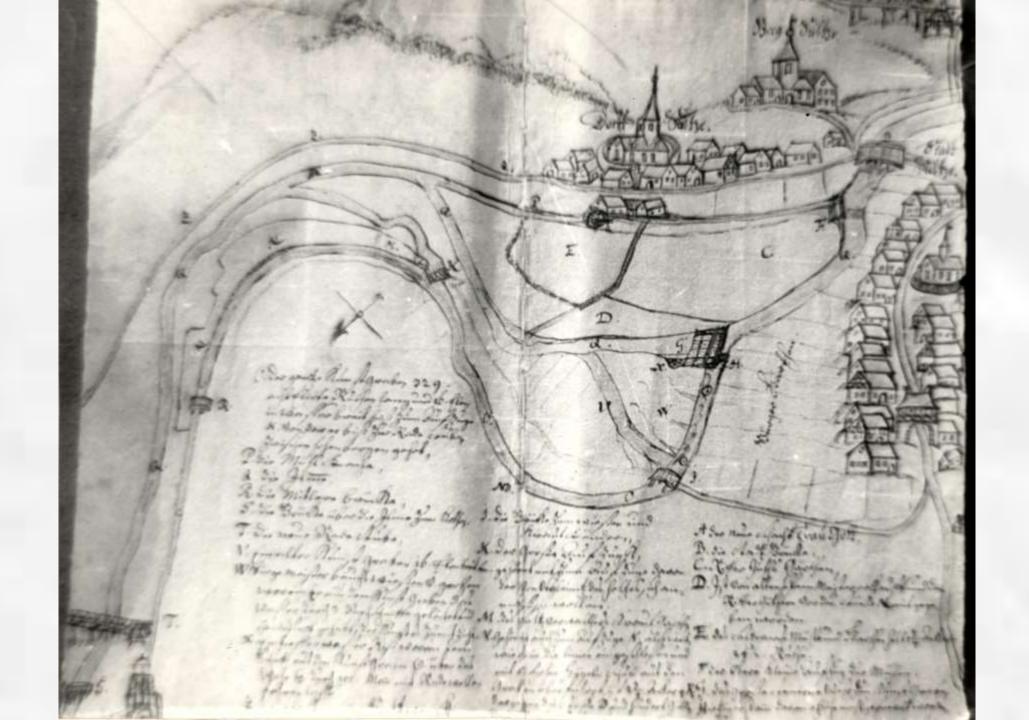
Somit war unsere m. Coke sum .weitenmel dem Rochwenser sum Opfer gefallen. Aber such hier schweigt der Chronisk über einen Wiedersufbam.

Erst 127 Jahre spiter, so berichtet Pastor Eisensch, wurde 1740 mit dem Neubau einer Brücke begomen. Des en sich bei diesem Neubau um umsere Brücke handelt, beweist eine Bauklammer aus geschmiedetem Eisen an der heutigen Brücke, die die Jahrenschl 1740 trägt. (Leider ist durch Verrostung die Jahrenschl nur noch schlecht lesbar.

Es ist nun kaum snaunehmen, das in der Seltspanne von 1615 bis 1740 keine Brücke vorhanden wer. Vermutlich bediente man sich eines einfachen Plufateges in Fahrbahnbreite, wis er heute noch in vielen Ortochaften Thuringens verhanden ist. Das bestatigen uns auch einige handgezeichnete Situationsplane sus dem Salinemarchiv, die in den Jahren 1660 -1700 angefertigt wurden und die neben einigen interessenten Einzelheiten des Stadtkernbildes auch deutlich dan Vorhundenseln eines Ilmübergangen zeigen. Wenn men diesen Derstellungen demaliger Zeit trauen darf, dann stand an der Stelle der heutigen Dachbrücke ein Tergengesteg, chne Derdachung und Beitenwände. Bine andere Handweichnung -- ein primitiver Lageplan aus den Jehren 1696-1699 -- meigt als Ilmübergang sine einfache Stricheinzeichnung, die aber als Brücke beneichnet int und bestätigt, daß awischen 1615 und 1740 eine Brücke vorhanden war. In dieser Zeichnung finden wir auch eine zweite Brücke vermerkt,die der Loge der dammeligen Gradierhäuser und der "alten Rodstube" nach etwa da gestenden hat, wo die heutige Brücke (beim S-linennuneum) steht. Des wird erklärlich,de die Seline einen festen Timubergung von den demaligen Gradierwerken (etwa auf dem Gelände des heutigen Bahnhofs) zu der Radstube mit den Kunstgestängen und dem Holmlagerplata pit den Siedehäusern (etwa das Gelände um das Gradierwork "Karl Mark" horum) benötigte.

So darf man also segen, das eine überdachte Brücke, so wie wir sie heute kennen, erst 1740 gebaut wurde. Akten und Unterlagen über den Bau von 1740 gibt es leider nicht.





Diese Brücke war es, die dann 1873 ein Opfer der Flammen wurde. Pastor Eisensch hat uns in seiner Chronik "Des Sulaser Tal" einige Notizen über diesen Brand hinterlassen, die durch einige Berichte von Augenzeugen damsliger Zeit ergänzt werden. Wir lesen, daß in den Tagen der Völkerschlacht bei Leipzig ein Detschement framsösischer Reiterei fluchtartig die Gegend von Leipzig verließ und durch einen Pulk keiserlich russischer Kosaken verfolgt wurde. Aus der Naumburger Gegend kommend, sprengten sie die "Altenburg" hinunter, erreichten unsere Holmorücke und befahlen den anliegenden Bauern, die Brücke mit Stroh und Heu vollaustopfen, um sie ensusünden. So wurde die Brücke ein Opfer der Flammen.

Wie die Akte im Stadtarchiv, betitelt:

die in hiesiger Stadt über die Tim führende, vom französisch. Militair abgebrannten Brücke und deren Viederherstellung betr.

Report.Hr.7

Ergangen vor dem Studt-Rathe

211

Stadt Sulsa 1815

berichtet,wurde durch den Brand am 21.Oktober 1815 die Brücke nicht restlos niedergebrunnt.Die Untsrteile,Brückenpflaster und Teile der Seitenwandkonstruktionen blieben erhelten und konnten beim Beuaufbau mitverwendet werden.

Nach einigen sofort eingeleiteten Malinahman zur Ausbesserung, konnte die Brücke für Fußgänger und Fuhrwerke weiterbenutzt werden.

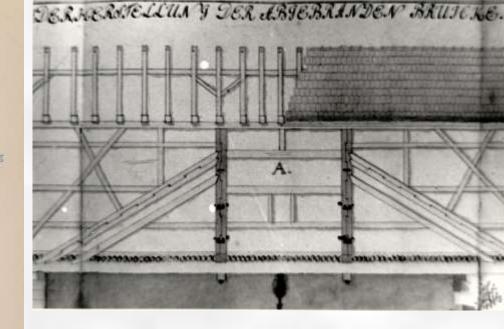
Schon am 2.11.1813 richtete der Stadtrat von Sulsa an das hergogl.Polizei collegium in weimer ein Gesuch zum meunufbau dieser arücke. Der Hat der Stadt berichtet über den Brand der

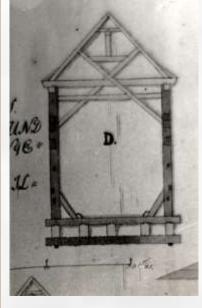
Brücke durch frangösisches Militär und über die Vorkehrungen, die zum Löschen des Brandes geführt haben. Weiter erzählt uns der Bericht, das die Brücke notdürftig hergestellt werden könnte, um "Ros und Wagen annoch passieren zu lassen". Aber wir lesen auch, daß die derüberliegenden Balken und Bäume geneint sind wohl die Untersige -- sehr gelitten haben und eine dringende Reparatur dringend notwendig wäre. Gleichzeltig mocht aber der Stadtrat derauf sufmerksam, das die entstehenden Kosten unmöglich von der Gemeinde getregen werden könnten,da die Stadt durch die ariegelesten sehr verschuldet sei und kein Fond mur Wiederherstellung ermittelt werden könnte. Am 29.12.1815 antwortet die Sehörde in Weimer, den sie die Notwendigkeit eines sofortigen Wiederaufbaues erkenne, die Stadt Sulsa aber Vorschläge zur Beschlung der entstehenden Unkosten unterpreiten möge, da der Wiederaufbau allein der Stadt zustehe.

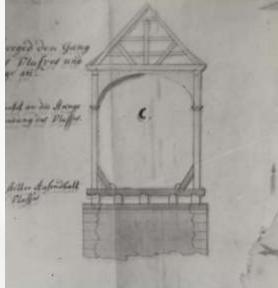
Die Sitzungsprotokolle dameliger Zeit geben uns ein sehr genaues Bild über die Beratungen auf Beschaffung der Pinsnamittel und wir lesen von einer "freiwilligen Collekte",welche anläßlich eines Piurunganges im Jahre 1810 gegeben sol und welche zum Aufbau der Brücke verwendet werden soll. Mun atellte sich aber heraus,daß diese freiwillige Spende nur die Summe von 15 Talern erbrachte,die bei weitem nicht die unkonten decken wirden.

Dem Hat der Stadt wurde von dem Sulzaer Zimmermeister Bergmann ein Kostenanschlag von 110 Talern vorgelegt,der jedoch eine unbedachte Brücke vorsah. Darauf wurde em 5.2.1814 eine Rücksprache mit dem Holzhändler Frahnert in Großheringen geführt, der sich zu dieser arbeit bereit erklärte, aber nur den Bau dem Holzwerkes der Brücke, nicht die Bedachung und die Eisenkonstruktion ausführen konnte. Dieser Kostenanschlag sah die stattliche Summe von 552 Talern und 12 Gelden vor.

Meister Priedrich Wal aus Dorfsulze lieferte der Stadt am 4.2.1810 einen Kostenanschlag mit einer präsisen Zeichnung der Brücke und allen Details für 350 Taler.







Diese Unterlagen, versehen mit einer Bittschrift um Unterstützung gingen nach Weimer und der Herzog von Sachsen-Weimer, Carl August, genehnigte der Stadt einen Zuschus von 200 Talern aus der Kriegskosten-Kanne durch ein Schreiben vom 1.Cktober 1814.

Vanh by min Bole, in Caleast Jay Brothelling willing was therefrenches Last zu verexillizar, ing an enis galfe and day begin bandents van Kinke mit in the Hope angertrafen fabang day dam the A study so situate borge enalifely wagen the King to Belock, in Hall Dala day dan their freely 3th marfant, ob dan rather in win White, you not augun you , and went also Wantalan de six hory willige day say our Doughton the in Hanger fast, in that the mis in to

Assalution and know welles community die asymonius des dedays luter Cried ob dast voraspure lafter sie symultarian MOOS - - sa roupiron new charactung an ains Vis inchesm find con Let Major Courfiguet Callegium augariagen film fresh werestangland and dark flavour fromter Solling wood inger . Mercan grafile Il Marine

Das ant Roble, den Sulas unterstand, zehlte der Stadt das Geld aus, wollte auch noch den Versuch unternehmen, die königlesächsische Behörde in Eckartsberge, die des Hauptgeleit des Stroßenzugen durch Sulas verwaltete, an einem finanziellen Beitrag au interedaieren.

Des Hauptgeleitsent Schartsbergs, das für eine ordentliche Straßenführung und feste Brücken verantwortlich wer, kassierte such die Geleitsgelder für diese Straße und erhielt auch einen Teil des Brückengeldes. Es wäre somit im Interesse des Hauptgeleitsentes gewesen, das Unternehmen finenziell zu unterstützen, da die Geleitsstraße ohne die Brücke über die Ilm nicht mehr passierher gewesen wäre. Die Akten bringen aber keinen Hinweis, daß derstiges geschehen ist.

Ferner verenlaßte den Amt Roble die Gemeinden Dorf - und Bergsalze diesen Bau durch Handund Fuhrdienste zu unterstützen. So berichtet der Robler Amtabrief vom 22.0xtober 1844.

In einer Ratseitzung am 29.1.1815 befahte sich der Rat der Stadt mit den Vorarbeiten und dem Kulleren Bild der Brücke. Herr Frehmert aus Großheringen erhielt den Bauauftrag und der Zinmermeister Wiegend begann mit den Arbeiten.

Reanstandet wurde von einigen Ratmitgliedern, daß Baumeister Frahmert der Brücke ein Dach mit gebrochenen Giebeln aufgetzen wellte. Dan würe an der alten Brücke nicht gewesen, so segten die Batmherren und die gebrochenen Dachgiebel würden mehr Ziegel! erfordern und die Ausgabe demit erhöhen. Frahmert erklärte dazu, die gebrochenen Giebel würen eine Verbesserung, Da bei Begenwetter die Nüsse nicht in die Brücke bineinschlagen könnte.

Aus diesen Protokollen erfehren wir, daß die vorherige, 1740 erbaute Brücke, eine Dachbrücke ohne gebrochene Giebel war. Das ist insofern interessant, da Georg Judersleben in einem seiner heimatgeschichtlichen Artikel behauptet, unsere heutige Brücke ist geneu nach alten Konstruktionszeichnungen erbaut und hat desselbe Aussehen wie ihre Vorgüngerin. Das ist also nicht der Pall. Interessent ist ein Schreiben des Bürgermeisters Völker en die Bezirksvorsteher, worin er aufmerkeam mecht, daß ihm zur Anzeige gebracht würe, daß die "Frehner en der Brücke" ihrer Schuldigkeit nicht nachkömen, ehne Erlaubnis von der Arbeit fortgingen und somit die Arbeiten in Frage stellten.

Via Judguan an in demich bottom if one righting buil night way, un Gafan outs at ofus Umplands son in Brobail al, win comben zar anyaiga gakomawist. ain agroom dengiobie Woodlafar mauran dafar unnanlayof, ilia Carning may light fraging better and his Jusquer in Jaim zu fallow. The forthe theying to have mongan Youndestay in alundans maifun, but blaibt our framen nail y alachan, notar inf und for natten abandavany an ja mayley would nive in Ourning frage, 1818 1 1 1 1 1 2 2 2 11. Lanuar an Part tall la g afron Legioph Good of a Miller To July in Miller Janon Kazirth. You lefur Villame. Wir erfehren also aus diesem Dokument, daß an dieser Brücke Fronarbeit geleistet werden mußte. Wer die Fronarbeiter waren, wissen wir nicht, aber man darf mit aller Wahrscheinlichkeit segen, daß es die Sulseer Kleinbauern, die Tagelöhner und Arbeiter waren, die mit Fuhr- Gespann- und Handdiensten Unteratützung zum Brückenbau geben mußten. Bezahlt wurden diese arbeiten nicht, nur für gestellte Pferde und Wagen wurde eine kleine Abfindung geschlt.

Die Fertigstellung der Brücke fällt in die Monate September bis Oktober 1815, denn ein beigefügtes Ratsprotokoll ersählt, daß bis zu der Zeit der Einquartierung durch Militär, die in den Tagen des 13. bis 15.0ktober erfolgen solle, die beiden Seiten des Brückenaufgenges aufgeschützet und die Bedeckung der Schwellen mit rfluster erledigt sein müsse.

Bei dieser Brücke befand sich eine Brückengeldeinnahmestelle, die sohon Anfang des 19.Jh.
--micher schon viel früher! -- bestand und bis in die Jahre um 1890 nachweisbar ist. Eine Akte im Stadtarchiv sählt uns die Nemen der Sulaser Bürger auf, die els Brücken- und Pflastergeldeinnehmer vom Rat der Stadt dezu bestellt wurden. Die höhe des Brückengeldes wurde nach der Größe der Fahrzeuge und Ansahl der Zugtlere, besw. Ansahl des getriebenen Viehes Berechnet. Ausgenommen von dieser Zehlung waren die Gespanne des Bittergutes und die der Batsherren.

Den Brückenpassanten wurde ein Passierschein ausgehändigt, der von Mitternacht bis Mitternacht gelt und den er bei der Rückfahrt zur Stadt besw. am Stadtsungung beim Befahren der öffentlichen Straßen vorzeigen mußte. Solche Scheine sind uns erhalten.



No. Brückengeld.
5 Pfennige
Stadt Sulja ben
18

No. Brüdengelb. 2 Pfennige Stadt Sulga den 18 Der Brückengeldeinnehmer wohnte zumeist bei der Brücke, sodnä er von meiner Wohnung aus den Betrieb auf der Brücke ständig beobschten konnte. Seine Abrechnungen tätigte er jährlich beim Stadtkömmerer.

Aus dem Jahre 1840 liegt uns ein Brückengelderhebungstarif vor, aus dem folgende Brückengeldgebühren ersichtlich sind.

1. Für Jedes Zugtier vor einem beladenen Fuhrwerk 5 Pi

5 Prennig

2. Für jedes Zugtier vor einem unbeladenen Fuhrwerk

4 Pfennig

3. Für jedes nichtbespennte Tier: Pferd, Maultier, Ochse, Kuh und Esel

2 Pfennig

4. Für einen beledenen Schubkarren

1 Pfennig

 Für je 3 Stück: Külber, Rinder, Fehlen, Ziegen, Schofe, Lümmer und Schweine

1 Pfennig

Wenn diese Einnahmen auch nur aus kleinen Beträgen bestanden, so ergab die Gesuntsumme des Jahres doch den Durchschnitt von 40 - 60 Telern. Dazu kamen noch die Einnahmen der Wege- und Pflantergebühren.

Diese Brückengelder wurden auf Aufrechterhaltung und eventuellen Reparaturen der Brücke verwendet.

Schweigen auch die Stedtekten über weitere Verbesserungsarbeiten en der Brücke im 19.Jh., so ist des Chronisten durch Berichte älterer Bulsser Bürger bekannt, daß in den Jahren des 1. Weltkrieges (1914-18) Verbesserungsarbeiten an der Dachkonstruktion durchgeführt wurden und die Brücke Eisenuntersüge auf festeren Tragfähigkeit erhielt. Die daran befestigten Eisbrecher, die erst vor einigen Jahren wieder entfernt wurden, stematen aus den 20er Jahren unseres Jahrhunderts.

Die Fahrbahn der Brücke wurde auch erneuert, die alte Pflasterung beseitigt und vermutlich newe Unterzugbelken eingesetzt oder nungewechselt.

1945 muste unnere Brücke nocheinmal eine Belastungsprobe überstehen, als bei Kriegnende marikanische Panser, Teile der 6. amerikanischen Penser- und Exvallerie Division unsere Brücke passierten. Es kus debei su einigen Verschiebungen der unteren Tregbalken und au leichten Schäden un der Seitenverkleidung, die aber sofort und ohne großen Aufwand ausgebessert werden kounten.

In Juge dieser Reparaturarbeiten wurde auch ein Teil des Brückenfisches neu gedeckt und 2 Seitenträger des Sprengwerkes neu verankert. Diese Arbeiten führte Herr Zimmermeister Meißner mus, der damals den Vorschlag zur Erneuwung der Pahrushndecke unterbreitete. Eine Überprüfung der Deckenlage ergab aber die Sicherheit der Tragfähigkeit für noch viele Jahre. So ließ man die alte Fahrbahndecke bestehen.

Ein größeres Hochsesser der Ils, Anfang der Süer Jahre, beschichtet die zwischen den Tragpfeilern verankerten Eisbrecher, die darauf tells beseitigt, teils erneuert wurden. Die erneuerten Eisbrecher gaben der Brücke keine Tragfähigkeit, dienten nur des Spalten und Verschleben der Eisschollen. Sie fielen, bedingt durch eine zu schwache Ausführung, eines Hochwasser Mitte der 60er Jahre aus Opfer und wurden such nicht sieder erneuert.

Bine grindliche Überprüfung der Brücke am 4.5. 1958 durch Herrn Dipl.Ing.Preiss, Dresden, ergeb, daß die beiden Querträger zu schosch besessen seien und durch Stahlträger mit varbolaben Stahllaschen abgefangen werden müßten.Außerden aurden erhebliche Schäden an der Tregkonstruktion und an den im Flußbett stehenden Abstützungsjochen fostgestellt Hach diesem Gutschten, das dem Rat der Stadt Bad Sulsa schriftlich vorliegt, wäre die Brücke, selbst nach einer sehr kostpsieligen Reparatur, nur noch für kleinere Fahrzouge mit wenig Belastung bematzber.

Auf Grund dieses Gutschtens geb

das Institut für Denksulspflege Erfurt die Brücke



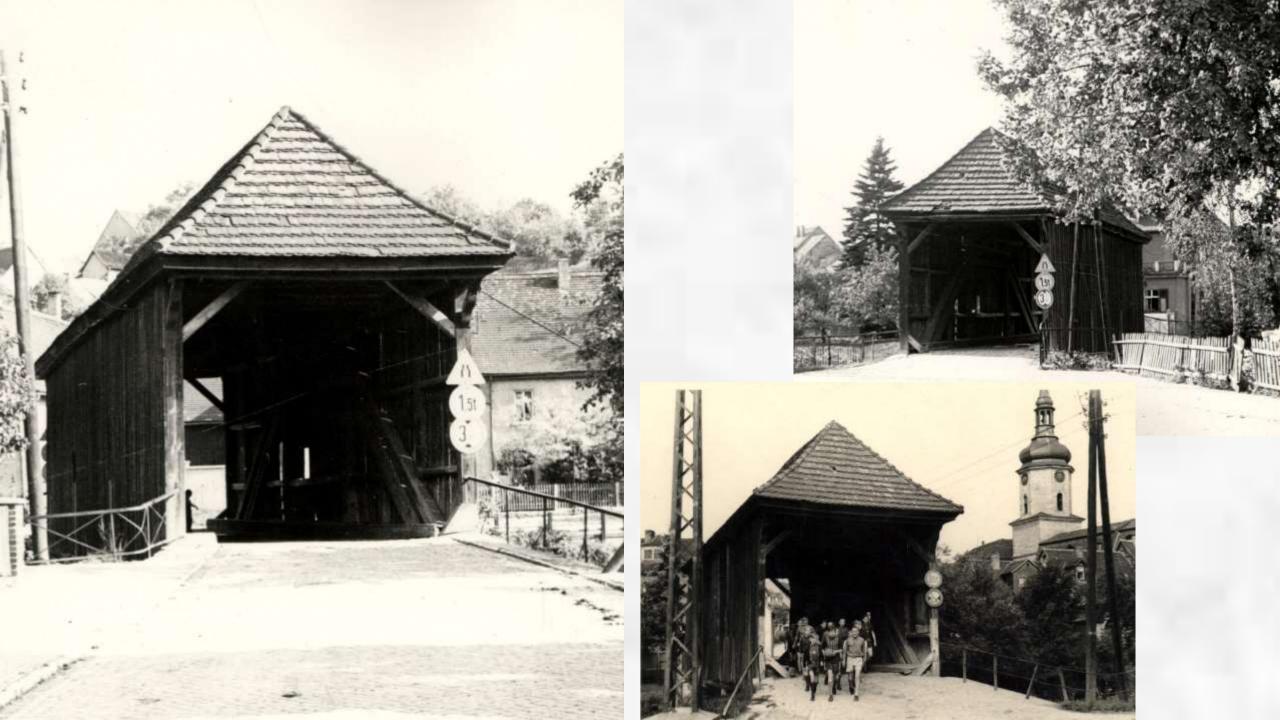






























figur to layery.

Many 1940.

Inthilyan Trick

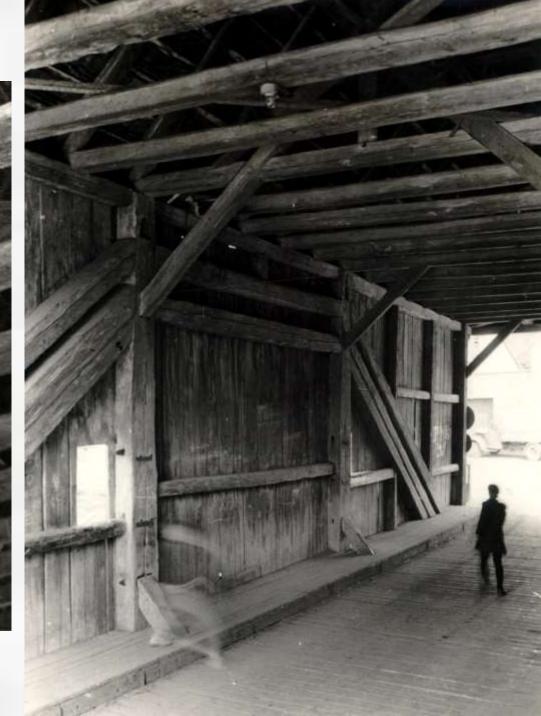
Sie alle internagh Goldwick ilm Sie Hen groupe Hate i Joffing. Salflepatrains grighten bath grow Hunch from Rayer non In way for Mate for johner from the file grow park file blammer. Sie grow Golfwichen metrichen, folgand frige mingesprinkt.

1740

d 14 Jan 1815 3 F B





















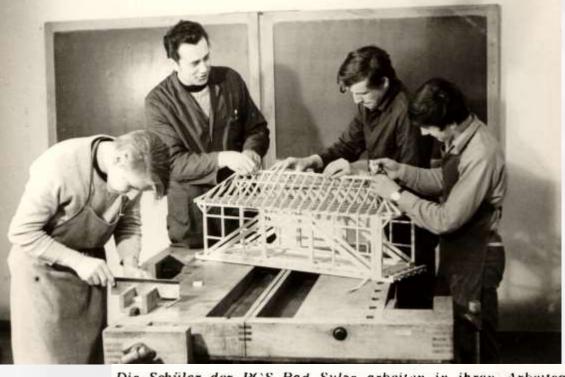












Die Schüler der PCS Bad Sulza arbeiten in ihren Arbeitsgemeinschaften aktiv für die MMM 1971. Sie wollen diese zum 25. Jahrestag der SED zu einem vollen Erfolg gestalten. Unser Bild zeigt Mitglieder der AG Modellbau unter Leitung des Kollegen Graf bei Arbeiten am Modell der Bad-Sulzaer Holzbrücke. Diese Brücke wurde 1817 als freitragende Holzkonstruktion erbaut und wird nun als Modell im Maßstab 1:20 criginalgetreu nachgestaltet. Aufmaß und Zeichnungen fertigten die Schüler selbst. Neben der Vervollständigung der handwerklichen Fähigkeiten de: Schüler wird das Interesse an der Baukunst unserer Vorfahren und die Liebe zur Heimat geweckt. Daneben dient dieses Modell auch der Pflege des historischen Kulturerbes unserer sozialistischen Heimat, da dieses Exponat nicht nur als Ausstellungsstück zur Messe gefertigt wird, sondern danach Platz in dem Bad-Sulzaer Heimatmuseum finden soll. Die Arbeitsgemeinschaft hat sich den Bau weiterer Modelle zur Geschichte der Salzgewinnung in Bad Sulza vorgenommen, die ebenfalls dem Heimatmuseum zur Verfügung gestellt werden. Bei der Erfüllung dieses Vorhabens werden die Schüler dazu beitragen, die Aussagekraft und Anschaulichkeit der Salineausstellung wesentlich zu-erhöhen. Text und Foto: VK Marx

Str/Rei

13.Febr.1968

## Gutechtliche Stellungnahme zur Ilm-Brücke in Bad Sulza im Zuge der L II 0 158

Die überdachte Holsbrücke über die Ilm in Bed Sulsa, erstmalig sehon um 1426 errichtet, 1813 von französischen Truppen bei ihrem Rücksug über die Ilm abgebrannt und 1815 in der vermutlich ursprünglichen Form wieder aufgebaut, ist eines der wenigen erhaltenen Brückenbauserke dieser Art in Thüringen. Im Bosirk Brürt gibt es als ähnlich konstruierte und gestaltete überdachte Holsbrücke außer ihr nur noch das Bauserk in Buchfart. Da sie Bedeutung als Beispiel zur Geschichte der frühen Handwerkstedinik hat, liegt ihre Erhaltung in gesellschaftlichem Interesse. Sie ist deshalb als Denkmal (techn.Denkmal) im Siume der Verordnung über die Pflege und den Schutz der Denkmale vom 28.9.1961 - GBL. T. II, S.475-477 - ansusohen.

Wegen der erheblichen Baufälligkeit der Brücke heben sehon seit Jahren, versnlasst durch die Bezirksdirektion für Straßenwesen Erfurt, Beretungen stattgefunden, die jetzt folgendes Ergebnis gebracht haben.

- Die Baufälligkeit der Brücke ist so stark, daß sie für den Fahrverkehr unter allen Umständen gesperrt werden muss und für den Fußgängerverkehr nur mit Vorbehalt sugelassen werden kann.
- 2. Es liegen Studien baw. Variantenuntersuchungen des Entwurfbüros für Straßenwesen vor, nach denen Verbesserungen in der Führung der LIIO 158 erwünscht und grundsätzlich auch ausführbar sind. Dies käse den Vorstellungen des Instituts für Benkmalpflege entgegen, die denkmalgeschützte Brücke in ihrer Holzkonstruktion instandausetzen (u.U. mit Einbringung einer nicht sichtberen Stahltrügerkonstruktion, ähnlich wie in

Buchfert) und dann nur noch als Fußgängerbrücke benutzen zu lassen, während die neue Straßenbrücke für den Fahrverkehr an anderer Stelle im Zuge der Straßenumlegung zu errichten wäre.

3. Nach dem Ferspektivplan des Straßenwesens ist aber in absehbarer Zeit mit einer Anderung der Straßenführung nicht zu
rechnen. Die Ilmbrücke muß also an der jetzigen Stelle wieder
tragfähig gemacht werden. Dies ist wegen der geringen Bauhöhe über Wasser und der in einigen Teilen anderen Konstruktion als in Buchfart nicht nach dem dortigen Modell möglich;
außerdem ist bei weitem die Brücke in Bad Sulza zu schmal,
selbst für Pkw-Verkehr.

Hiernsch wird es nicht zu umgehen sein, daß die denkmalgeschützte Brücke aufgegeben wird. Die Entscheidung darüber liegt bei den Räten der Stedt Bad Sulza und dem Kreis Apolda als den Organen des Denkmalschutzes und der Denkmalsflege.

Vor einer Veränderung der Brücke ist ihre genaue Dokumentation in Form von Lichtbildaufnahmen 13 x 18 und Aufmaßzeichnungen (mit Details) zu fordern. Die Fotos sollen die Brücke im ganzen wie in den Details und in ihrer Lage zum Ortsbild zeigen. Ein Satz der Fotos und der Aufmaßzeichnungen ist dem Institut für Denkmalpflege, Arbeitsstelle Erfurt, für das Denkmalarchiv zur Verfügung zu stellen.

Ylin.

Dipl.Ing.Stier Stelly. des Konservators

## Verteiler:

1. Rat der Stadt Bad Sulza Herrn Bürgermeister Rockenschuh

2. Rat des Kreises Apolda Abt. Kultur, Mitglied des Rates Herrn Schwade

3. Bezirksdirektion für Straßenwesen Erfurt

4. Vertrauensmann f. Denkmalpflege Herrn Lothar-Josehim Radig, Bad Sulza



Ret der Stadt Bad Sulza Herrn Bürgermeister Rockenschuh

5322 Bad Sulza

Str/Bo

13. Febr. 68

Denkmalgeschützte Ilmbrücke in Bad Sulza im Zuge der L II 0 458

Sehr geehrter Herr Bürgermeister!

Über die denkmalgeschützte Ilmbrücke in Bad Sulza hat es in den letzten Jahren bis auf den heutigen Tag eine ganze Reihe von Beratungen gegeben, aus denen hervorgeht, daß die Erhaltung der Brücke trotz ihres eindeutigen Denkmalwertes erhebliche und unter den gegenwärtigen Umständen wohl kaum überwindliche Schwierigkeiten macht. Im Anschluß an eine Beratung, die kürzlich auf Einladung der Bezirksstraßendirektion stattgefunden hat, an der aber seitens der örtlichen Räte kein Vertreter für die Belange der Denkmalpflege und des Denkmalschutzes anwesend war, haben wir unsere Meinung zu der Sache in einem Gutachten vom heutigen Tage zusammengefaßt, das wir Ihnen anbei zur zuständigen Entscheidung übermitteln.

Anlage

Durchschrift an:

2. Vertrauensmann für Denkmalpflege Herrn Lothar Radig Hit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Stier Stelly. des Konservators 4.6.1968

An den Ent der Stadt Bad Sulsa

Betr.: Überdachte Holsbrücke in Bad Sulsa

Bosug: Schreiben des Kreisdenkmalpflegers vom 14.3.68

Am 3.5.68 besichtigte ich mit Herrn Dr. Wagen bret h (Hochschule für Bauwesen Weimar) die obige Brücke, um den Bauzustand in konstruktiver Hinsicht zu beurteilen. Der das Ergebmis dieser Besichtigung fand anschließend eine Besprechung mit dem Ereisdenkmalpfleger, Herrn Radig, statt.

## Befund

Die rund 18 m lange Brücke, die die Ilm in einer Flußkrümmung überspannt, hat nur etwa 1 m lichte Höhe über dem Wasserspiegel. Die Fugen des aus Kalksteinquadern gemauerten Widerlagers sind teilweise ausgewaschen und bewachsen, lassen aber keine Setsungsschäden erkennen.

In den beiden außen verschalten Fachworksänden beiderseits der Fahrbahn liegt je ein doppeltes Hängewerk, dessen Streben aus je drei Hülsern bestehen, während die Hängesäulen aus swei miteinander versahnten Hölsern hergestellt eind, swischen denen die schmiedeeisernen Zugbänder mit Risendübeln eingepaßt sind. Der angeschmiedete Kopf dieser Zugbänder hält je einen Querträger, auf dem die sechs Rundhölser ruhen, die die Behlen der Fahrbahn tragen. Diese Fahrbahnträger haben keine Diagonalaussteifung, wie dies senst bei derartigen Holsbrücken üblich ist.

Die Spannweite der swei Querträger wurde ursprünglich durch Kopfbänder vermindert, von denen aber nur noch die beiden auf der Bordseite vorhanden sind.

Auf den Fachwerhwünden ruht das beiderneits abgewalmte Sparrendach, das Flachsiegelkrenendeckung hat. Kopfbünder swischen Dach und Wand steifen die beiden Fortale und die beiden Hängestulen aus. Die Biagonalverstrebung auf den Dachbalken ist nachträglich eingefügt worden.

Von den waagerechten Bruckspreisen, die ursprünglich den Kopf der HüngesHulen faßten, sind nur noch die Zapfenlöcher su sehen. Sie sind wahrscheinlich entfernt worden, weil sie die Durchfahrtshöhe verminderten, die jetst laut Beschilderung mit 3,70 m angegeben ist. 1.

Das gesamte Tragwerk mit der Fahrbahn hüngt leicht durch und ist offenbar deshalb mit swei Stahlträgerjochen auf Helspfählen unterstütst worden. Diese Joche behindern den Durchfluß, so daß es im Winter zu Bisstau gekommen ist, der sich gegen das Holswerk der Brücke gelehnt hat.

Die geringe Lotabweichung der Tragwände nach Morden soll auf diesen Risstau zurückzuführen sein. Um dieser Verformung entgegenzuwirken, ist oben am westlichen Portal ein Rundstahlanker befestigt worden, der schrig nach unten in das angrensende Gartengrundstück gespannt ist.

Die Portalssulen sind mit Brettern verschalt, weil sie vermutlich durch anfahrende Pahrseuge beschädigt wurden. Die nördliche Säule des östlichen Portals hat sich leicht gesenkt, was auf verdeckte Schäden am Auflager des Untergurtes schließen läßt.

Die Brücke ist jetst laut Beschilderung für Fahrzeuge bis 1,5 t Gesamtgewicht mugelassen, soll aber in Zukunft nur noch von Pusgingern benutst werden, weil der in Fortsetzung der Straße liegende schienengleiche Bahnilbergang gesperrt werden soll.

## Beurteilung

Bei den alten Holskonstruktionen wird die Tragfshigkeit meist nur durch das Versagen einselner überlasteter Bauteile begrenst, wihrend die übrigen Hülser reichlicher bemessen sind.

Obwohl die genaue Beurteilung erst auf Grund des statischen Nachweises an Band von Aufandzeichnungen möglich ist, sind im vorliegenden Fall offenbar nur die folgenden Konstruktionsglieder mangelhaft:

Die beiden Querträger sind su sehwach bemessen, um die Biegememente durch die Fahrbahnlasten aufsunehmen. Sie sind auferdem ungenügend an den Hingeskulen befestigt, sumal auf einer Seite die der susstzliehen Aussteifung dienenden Kopfbänder fehlen.

Bei dem Strebenversatz in den beiden Untergurten künnen Überlastungsschäden entstanden sein, die wegen der Verbretterung der seitlichen Borde nicht zu sehen sind. Die ungentgende Belüftung der durch das angrensende Erdreich befeuchteten Holsteile kenn hier an den Auflagern zu verdeckten Holsschäden geführt haben.

In Ubrigen ist das tragende Holswerk noch weitgehend in Ordnung. Abnutsungsschäden sind lediglich am Fahrbahnbelag und an der Eußeren Verbretterung zu sehen. Ferner ist die Dachdeckung schadhaft.

## Empfehlungen

Um die Brucke, die als Baudenkmal das Ortsbild bereichert, als Fullgungersteg zu erhalten, empfehle ich folgende Maßnahmen:

1. Bei der Besirkedirektion für Straßenwesen, Abteilung Brücken, ist nachsufragen, ob dort auch für diese Brücke ein Brückenbuch mit Aufmaßekissen und statischen Nachweisen vorhanden ist, das die Vorbereitung der nachstehenden Instandsetsungen erleichtern würde.

- Im Schutze der jetzigen Absteifungsjoche künnen die hölsernen Querträger durch ausreichend bemessene Stahlträger ersetzt und mit fachgerecht verbolsten Stahllaschen an den Hängesäulen befestigt werden.
- 3. Die Strebenversätze an den Auflagern sind freisulegen. Sollten dort die vermuteten Schäden angetroffen werden, können sie ebenfalls durch seitlich angebolste Stahllaschen und durch Anschuhen der serstörten Balkenköpfe behoben werden.
- 4. Nachdem die genannten Mingel in der Tragkonstruktion beseitigt sind, können die im Flußbett stehenden Abstütsungsjoche entfernt werden. Allerdings miß dann die weitere Benutzung der Brücke durch größere Fahrzeuge verhindert werden (Sperrung der Fahrbahn durch je einen Pfahl in der Mitte des Fortels).
- 5. Palls die Wasserwirtschaftsdirektion den Durchflußquersehmitt unter der Brücke für zu gering erschtet, obwohl dieser such früher nicht grüßer gewesen ist, kann die gesamte Brücke durch hydraulische Pressen oder Bauwinden, die unter die Auflager gestellt worden, um etwa 0.5 m angehoben worden.

Die Demontage der Brücke und ihr Aufbnu an anderer Stelle ist nicht su empfehlen, weil hierbei erfahrungsgemiß die Helsverbindungen so geloekert werden, daß sie nur sum geringen Teil wiederverwendet werden können.

6. Die übrigen Instandsetzungen erstrecken sieh auf das Ausfugen der Niderlager, auf die Erneuerung der Bechhaut und auf die Verklaumerung kleiner örtlicher Lockerungen im Holzwerk. Diese Arbeiten brauchen hier nicht im einselnen erläutert zu werden.

Weitere Auswechslungen, wie die Erneuerung des Fahrbahnbelages, sind jetst noch nicht erforderlich und können je nach Bedarf und je nach den verfügbaren Mitteln später ausgeführt werden.

Chne das Bracheimungebild der Brücke zu beeintrüchtigen, kann ihr Bausustand durch die vorgenamten Verstürkungen und Auswechslungen mit vertretbaren Aufwand vosantlich verbessert werden. Weitere Einselheiten der Instandsetsung können nur an Ort und Stelle oder an Hand von seichnerischen Unterlagen erläutert werden. Die Bausschung von seichnerischen Unterlagen Anleitung und Überwachung.

Vom Ministerium für Beuwesen der DDR angelassener Beusschverständiger

Setik and Koestraktion Releasing-No. 25 80. Arrich

DIPL-ING, W. PREISS DRESDEN PROJEKTIERUNGS-ZULASSUNG 34-65 VOM MINISTERIUM FOR BAUWESEN ZUGELASSENER BAUSACHVERSTANDIGER FOR KONSTRUKTIVE SICHERUNG VON BAUDENKMÄLERN ING. W. PREISS

BAYREUTHER STA. SE FERNEUF 40454 21.3.1968

den kmalpfleger des Kreises Apolda rrn Lothar-Joachim R a d i g 2 B a d S u l s a rchstraße 9

ir.: Holsbrücke über die Ilm in Bad Sulsa

mg: Ihr Schreiben vom 14.3.68

er geehrter Herr Radig !

sherlich ist es in technischer Hinsicht möglich, einer deraren Satteldachbrücke, wie sie mir Herr Dr. Wagenbrücken et h mmündlich geschildert hat, durch Verstärkung mit verdeckten ülträgern und durch Auswechseln verbrauchter Holsteile wieder meichende Tragfähigkeit zu geben. Allerdings wird sie dann h weiterhin gepflegt und instandgesetzt werden müssen.

im vorliegenden Fall die Brücke als Baudenkmal erhalten bleibt, at vielleicht weniger von den technischen Möglichkeiten, als dem Willen und dem Vermögen des Rechtsträgers ab, die hiererforderlichen Aufwendungen jetzt und weiterhin aufzubringen.

Rahmen meiner nächsten Rundreise im Bereich der Arbeitsstelle Drt, die voraussichtlich in der Woche vom 29.4. bis 3.5. stattmet, könnte ich zu der von Ihnen gewünschten fachlichen Beramet nach Bed Sulsa kommen, wenn ich hierfür den Auftrag vom staträger oder vom Institut für Denkmalpflege erhalte.

ald die Binzelheiten dieser Reise genauer festgelegt sind, He ich Sie unterrichten.

Mit freundlichen Grüßen

DIPLING. W. PREISS - DRESDEN
PROJEKTIERUNGS - ZULASSUNG 26-65
VOM MUNISTERIUM FOR BAUWESEN ZUGELANDRER
BAUSACHVERSTÄNDIGER FOR KONSTRUCTIVE
SICHERUNG VON BAUDENKMÄLSEN

## mschlag:

m Dr. O. Wagenbreth, Freiberg mitut für Denkmalpflege, Arbeitsstelle Erfurt NG. W. PREISS

BORT DRESDEN BAYESUTHER STR. 38 FERNEUT 10058 5.6.1968

en
nalpfleger des Kreises Apolda
n Lothar-Joachim R a d i g
B a d S u l z a
hstraße 19

- .: Holsbrücke über die Ilm in Bad Sulza
- g: Thr Schreiben vom 14.3.68

geehrter Herr Radig !

nschluß an unsere Unterredung am 3.5.68 sende ich Ihnen i drei Ausfertigungen meines gutachtlichen Berichtes über obige Holzbrücke mit der Bitte um Weitergabe an den Rat Stedt.

sechs der Fotos, die ich von dieser Brücke angefertigt habe, ich Ihnen je eine Vergrößerung 9/12 bei.

ine weitere Ausfertigung des Berichtes und der Fotos überle ich Herrn Dr. W a g e n b r e t h und der Arbeitsstelle rt des Institutes für Denkmalpflege, die auch die Durchschrift ms Anschreibens erhalten.

ine Bechnung über die anteiligen Reisekosten und über den uufwand darf ich Ihnen ebenfalls mit der Bitte um Weiterung anfügen. Beide Rechnungsbeträge möchten bitte aus steuihen Gründen getrennt überwiesen werden.

it es meine sonstigen Verpflichtungen erlauben, stehe ich bei der Beratung konstruktiver Fragen zur Sicherung von Inkmälern gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grißen

schriften:

Arbeitsstelle Erfurt

Dr. Wagenbreth, Preiberg

ARBEITSSTELLE ERFORT

## Aktonyormerk

Bad Sulza/Kr. Apolda -diberdachte Holzbrücke über die Ilm

Anläslich einer Aussprache wegen Rompler Saline Bad Sulza am 7.April 1971 in Anwesenheit von Herra Büller, stellv. Abt. Leiter Kultur, des Rates des Besirkes Erfurt, Herra Schwede, Abt. Leiter Kultur, Mat des Areises Apolda, Herra Konservator Schoder und des Unierzeichmeten, Institut für Denkmalpflege, Arbeitsstelle Frurt, stellte der Bürgerneister von Bad Bulza, Herr Mepelt und dessen Stellvertreter, Herr Hanf unter Berufung auf unsere Stellumgnahme vom 13.2. 1968 den Antrag, die Denkmaleigenschaft für die überdechte Melzbrücke über die Ilm aufzuhaben, weil hieraber am 12.4.1971 der Kat der Stadt beschließen will.

Am Tage suvor (5.4.71) hat eine emeute Beratung mit der Besirksdirektion Strakenwesen in Bed Sulsa stattgefunden, bei der von verentwortlichen Kollegen der semirkedirektion die Forderung aus Gründen der Verkehresieherheit nach einer Vollsperrung sowie einem späteren Abris der Bricke gestellt wurde.

Wir haben dareufhin am 6.4. mit dem muständigen Abteilungsleiter für Brücken bei der Bezirksdirektion für Straßenwesen Frurt, Herrn Heine, vermandelt und unsere Bedenken wegen der denkmalgeschützten Brücke begründet und versucht, eine Dispenz zu erlangen. Von Herrn Heine (BLOTT) wurde erwähnt, daß die schimengleiche Straßenüberführung der Reichsbeim (Mins der Brücke), aus Sicherheitsgründen in diesem Sommer geschlosuen und aufgelöst wird. Für dem Fußgüngerverkehr wird eine neue Unterführung unter dem Cleiskörper geschaften. Die Brücke ist z. Zt. ner noch bedingt für Fahrzeuge bis zu 1,5 to und für Fußgünger susglassen.

Pür das bebaute Wohngebiet swischen Ilmlauf und Balnkörper ist die Aufrechterhaltung der Versorgung, Peuerwehr usw. nur über diese Brücke möglich. Von der Wasserwirtschaftsdirektion wird schon seit Jehren beanstundet, daß die Brücke eine akute Gefahrenquelle bei Mochwasser (durch zu geringen Purchlass in Breite und Höhe und zusätzlich zwei Stahlträgerjoche auf Holzpfählen) ist.

Auch nach einer realen linachätzung der gutachtlichen Stellungnahme von Dipl.Ing.Preiß vom 4.6.1968 durch die BDFSTW. könnte die Brücke nach Rekonstruktion nur für den Fußgängerverkehr zukünftig erhalten werden. Da aber das durch den Flußlauf abgeschnittene Vohngebiet versorgt werden muss (Vorderung der Feuerlöschpolizei - Tragfähigkeit bis zu 12 to) muß eine neue Brücke unter Aufgabe der alten überdachten Holmbrücke, errichtet werden. Ein anderer Stendort (flußober-oder unterströnig) kann wegen der Trassenführung der Straße (besegtes und bebautes Gelände) nicht in Betracht komman. Eine grundsätzlich neue Straßenführung ist nicht zu erwarten. Aus diesen Grunde die Forderung des Rates der Stadt Bad Sulza auf Aufhebung les Schutzes für dieses Objekt. Die Entscheidung liegt natürlich beim Ret des Kreizes und der stadt als dem sustäntigen staatlichen Organ der Denkmalpflege und des Benkmalschutzes.

Unsere Forderung - wie in der Stellungnahme vom 13.2.1968 schon erwähnt, bevor irgend eine Veränderung getroffen wird, ist eine genaue -2-

Dokumentation (Fotos mindestens 13/18 cm) und Bestandsseichnungen mit ausreichenden Betails) durchführen zu lassen, wovon wir ein Exemplar erhalten missen.

Diesen Sachvernalt dem Mat der Stadt Bad Sulsa, Werrn Bürgermeister Liepelt, am 12.4.1971 fernmindlich übermittelt.

Erfurt, den 13-4-1971

Im Auftrage

Dipl.Ing.Albrecht

Durchschriften m:

- 1. Rat der Stidt Bad Sulsa Herrn Bürgermeister Kepelt
- 2. Rat des Kreisen Apolda Abteilung Kultur, Herrn Abt. Leiter Schwade
- 3 Vertrauensmann für Denkmalpflege Herra Uhrmachermeister Redig, Bad Sulsa

Institut für Denkmalspflege s. H. Dipl. Ing. Albrecht

50 Brfurt

Werter Koll. Dipl. Ing. Albrecht!

Ihren Aktenvermerk vom 13. 4. 71 habe ich dankend erhalten.
Eingangs möchte ich eine Ungenauigkeit korrigieren, die derin
formuliert ist.
Wahrend ich selbstverständlich an der Aussprache über den
Komplex Saline Bad Sulsa an der Aussprache teilnahm, war
ich bei dem Gespräch über die künftige Behandlung der überdachten Helmbrücke/Ilm über einen längeren Zeitraum nicht
zugegen. (Bußte den Pke wegen dringender Rückfahrt heranholes).

Um mir eine übersicht über den gegenwartigen Stand in dieser Angelegenheit zu verschaffen, war ich am 12. 5. in Bad Sulza und führte dert ein längeres Gespräch mit dem Bürgerweister, Herrn Liepelt.

Im Ergebnis mußte ich festatellen, daß der Beschluß des Rates der Stadt über den Abriß der Brücke s. 2. noch nicht gefaßt ist. Herr Bürgermeister Liepelt fühlt sich verantsortlich für dan denkmalspflegerische Anliegen. Er unterbreitet den Vorschlag, die Abrißarbeiten so fachgerecht vernehmen zu lassen, daß zu einem späteren Zeitpunkt die erhaltungssürdige und interessante Substanz dieser Brücke später an anderem Ort wieder aufgebaut werden kann. (Dabei unterbreitet er den Vorschlag zu prüfen, ob dafür nicht das Wiesengelände himter den Museum genutst werden könnte).

Sicher ist es notwendig, diese überlegung durch Fachleute prüfen au lassen. Gleichseitig müchte ich an Sie die Frage stellen, ob Sie eine Möglichkeit sehen, wegen der Abbauarbeiten eventuell einen geeigneten Fachmann auf Verfügung au stellen, der den Abbau, Abtrausport und die Lagerung sachkundig leitet. Um diese Variante au prüfen ist sicher auch eine Rücksprache mit der Bemirksetraßenmeisterei sosie eine nochmalige Konsultation mit dem Rat des Bemirkes, Abt. Verkehr, erforderlich.

Ich müchte Sie bitten, diese hier dargelegte Uberlogung su prüfen.

- 2 -

Mit dem Büzgermeister, Berrn Liepelt, bin ich so verblieben, daß er bis su einer Antwort Ihrerseits den Beschluß im Rat nochmals surückhalt. Allerdings muß ich Sie derum bitten, diese Früfung sehr beschleunigt durchnuführen, damit bei dem Gesantbaugeschehen (Neubau der Brücke) keine größere Vermögezung eintritt.

Bitte haben Sie Verständnie dafür, daß ich mich in dieser Weise an Sie wende. Ein persönlichen Geoprach war mir nicht mehr müglich, da ich kursfristig Urlaub angetreten hate. Allerdings bin ich Anfang Juni wieder verfügbar.

Mit socialistischen Groß

Schwade Rates und Ritglied des Rates und Leiter der Abt. Eultur

## Aktonyermerk

Bed Hulse, kr. Apolda - überdachte Holzbrücke über die Ilm Aussprache beim Hat des Bezirkes Erfurt, Abt. Verkehr, au 2.Juli 1971

Tetinelmer:

Moor Fincher, Bat des Bezirkes, Abt. Yerkehr

" Heine, Scalehodirection für Stredensesen erfert, Abt. Meiter

" Pura, " Ref. Brückoaprüfung
" Dr. bucke und der Untermeicheste - Institut für Benkunlpflege.
Arbeitsatelle Brück

Die Aussprache beim Rot des Lesirkes wurde auf Veranlassung unserer Arbeitsstelle und unter dinnels der Abteilung Sultur des Rotes des Kreises apolda (Schreiben vom 17.5.71) durchgeführt. Dauei mollten nach Wöglichkeiten, die Brücke in situ zu erhelten, bew. Varianten einer evt. avocksienlichen Dusstaung als Fungungerbrücke im Park vom End Sulza gesucht werden.

Much übereinstimmender Durlegung der übteitung Verkehr und der Bezirkedirektion für Straßenveren hat sich an der Feststellung onseren Aktenvernerins vom 13.4.1971 nichte geindert. Interche ist, die nohlenengleiche über-führung (Exionsbahn) wird eingestellt. Sine neue Verkehrebrücke (12 mp.) muß geschaffen verden, um die Versorgung des abgetriumten Schngedisten zu gewährleisten.

mach Ausführung des kollegen Michmiller bet die AMS. em 24.5. fortgelegt, die worhundene Molabricke kostenseitig von der MS. abhabayen. Dieser Pertlagung hat der dat der Statt bad Sulze em 8.6.1971 augestimmt. Dabol ist zu prüfen, invieweit eine Middervervendung der abgebenten Milser für den Fest-nuleganden Brückenaufbha zu nutzen eind. Sollte die Möglichkeit eines Moder-nufbanen vorhanden sein – was unserer Vorstellung entspräche –, so milste von etantl. Organ Gut der Stadt) entsprächender Meschluß gefaßt werden mit Pranisierung der Verantwortlichkeiten, das historische Brückenbauserk, Denkmal in Siane der Benkmalschatzver-edung vom 28.9.1961, ware als Fulgüngerbrücke des vienen Mebanara des Malaufes in Park von Mad Sulna wieder zu errichten; das vienen gelände hinter den duseum als evtl. neuen Standort, helten vir ungseignet.

Vorangeotiang, bevor die Brücke abgebant wird, let die Burchführung einer genauen und genügenden Dekumentation, weven wir ju 1 Exemplar für das Beakmalarchiv erhalten müssen; wie dieses bereite in unserer gutachtlichen Stellungnahme vom 1322,1908 und im Aktenvermerk vom 13.4,1971 gefordert.

Rateau ware, auder des verlanjon Fotos 13/18, eine enakte Saugufnahme mit allen erforderlichen Details durchführen zu lansen; auch von Helsverbindungen während des Abbaues. Wir haben swischeauseitlich Verbindung zit Herra Architekt Affenberger, wir wennschaftlicher Mitarbeiter der Wochschule für Architektur und Hauveson. Weiner, nufgenommen. Dieser würe mit einigen Studenten bereit, diese Bausufnahme zu machen. Der Auftrag mille natürlich vom Bechtsträger an Herra Architekt Dipl. Ing. lother Effenberger, 53 beimer, Jan-Sibellum-etr. 8. erteilt werden.

Die Berrychung der fachgerechten Abbauen welbet müßte demn durch einen unnichtigen und vernierten, vielleicht annönnigen, Linwermenn gerebeken, der die Bezeichnungen, Abtransport und Lagerung zu leiten hötte.

Erfurt, den 12,7,1971

inh. Oldny

Bezirkedirektion für Straßenwesen

Abt.Planung d. Erhaltung u. Erweiterung v. Straßenverkehrsanlagen

Hull Radig

Einsegangen

Einsegangen

Niederschrif

über die Beratung am 9.7.1971 beim Rat der Stadt Bad Sulza zwecks Bau der Brücke über die Ilm im Zuge der LIIO 158 in Bad Sulza

## Anwesend waren:

Kell. Liepelt Bürgermeister

Koll. Hunf Stellvertreter d. Bürgermeisters

Koll. Radage Leiter des Museums Bad Sulsa

Koll. Schwade Rat des Kreises Apolda, Abt. Kultur

Koll. Pura BDS Erfurt Koll. Gräbe BDS Erfurt Koll. Bichmäller BDS Erfurt

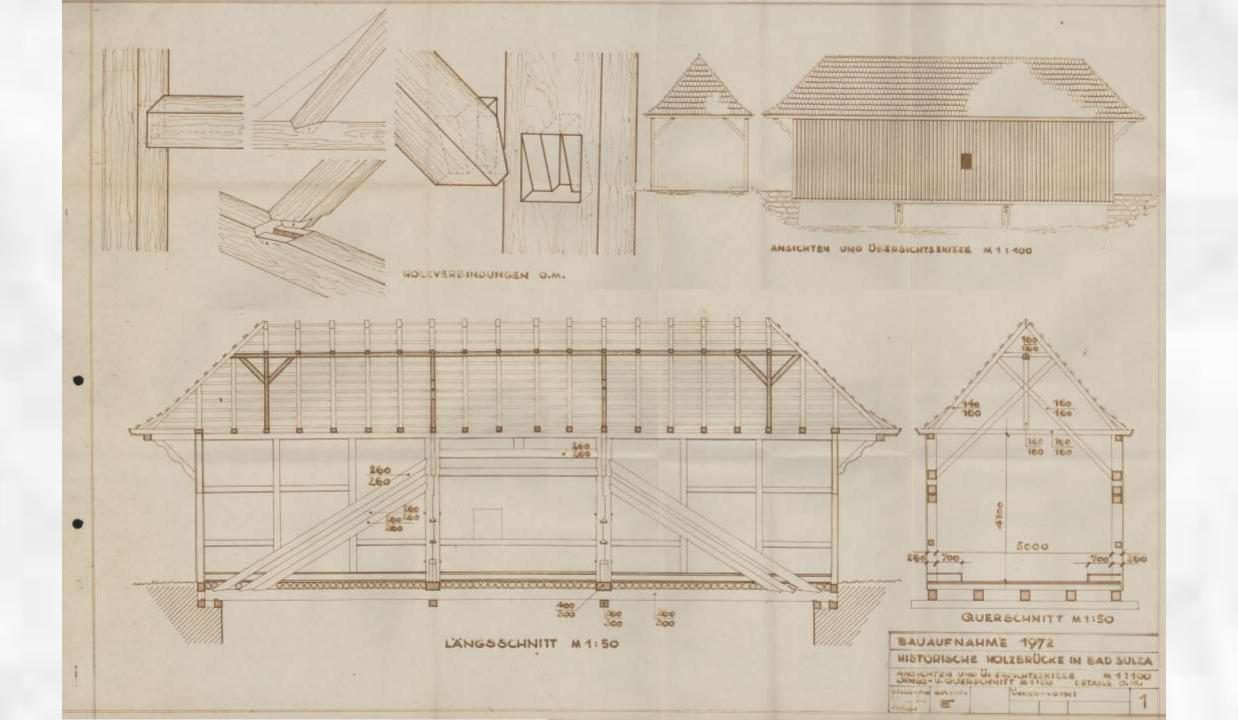
Infolge der geringen Tragfähigkeit und des schlechten Beusustandes muß das unter Denkmelschutz stehende Beuwerk durch eine neue Stahlbetonverbundbrücke ersetzt werden. Mit dem Bau der neuen Brücke sell im Jahre 1972 begonnen werden.

In einer Beratung am 2.7.1971 beim Rat des Bezirkes Erfurt, Abt. Verkehr, Straßenwesen und Wasserwirtschaft, mit Vertretern des Denkmalschutzes des Bezirkes und der BDS Erfurt wurde festgelegt, daß ein Wiederaufbau der Holzbrücke aufgrund des schlechten Bausustandes volkswirtschaftlich nicht vertretbar ist und abgewissen wird.

Der Rat der Stadt Bed Sulsa stimmte dieser Lösung nicht zu, da das überdachte Bauwerk an einer anderen Stelle entsprechend eines ge-fasten Ratsbeschlusses durch den Rat der Stadt Bad Sulsa wieder aufgebaut werden soll.

Me BDS Erfurt kann jedoch keine Garantie übernehmen, inwieweit das alte Material nach dem Abbruch wieder verwendet werden kann. Die Abbruchkosten übernimmt die BDS Erfurt. Das Material wird dem Rat der Stadt Bad Sulsa unmittelbar am Bauwerk übergeben. Beim Abbruch ist ein Vertreter des Denkmalschutzes mit anwesend, der die Arbeiten überwacht.

Das noch brauchbare Hols ist ordnungsgemäß vom Rat der Stadt Bad Sulsa zu stapeln und vor einem weiteren Verfall zu schützen.







Gruß aus Darnstedt

































































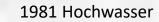






Die Ilm-Brücke 1974 nach Fertigstellung

























## 1990 veröffentlichte Horst M.F. Heyland einen Bericht über die Brücke in seinem Buch

## Bad Sulzaer Heimathefte

Bausteine zur Geschichte unserer Heimat

Nr. 3

Geschichte und Geschichten

von Horst M.F. Heyland



Im Selbstverlag Leutkirch im Aligāu

#### REQUIEM FÜR EINE BRÜCKE

Hier soll der verdienstvolle Heimatforscher, Lehrer und Maler Georg Judersleben zu Worte kommen, der eine Plauderei geplant hatte, die den schönen alliterierenden Titel "Sole, Salz und Seltsames in Sulza" tragen sollte. Diese Schrift ist jedoch nie veröffentlicht worden. Der Aufsatz aus diesem Fragment, mit der Überschrift "Von der Dorfbrücke in Bad Sulza", spricht für sich. Hören wir uns an, was Georg Judersleben zu sagen hatte und ein jeder möge sich seine eigenen Gedanken dazu machen. Es gibt Entwicklungen und Schicksale die unabwendbar sind, wobei nichts anderes übrig bleibt, als die Hände in den Schoß zu legen und zu resignieren. Im Falle der Dorfbrücke aber haben Menschen, die als einzige in der Lage gewesen wären, deren Vernichtung zu verhüten, versagt. Sollte der Grund dafür vielleicht darin liegen, daß allzuviele Ortsfremde entschieden, oder auch nicht entschieden haben?

#### Die Dorfbrücke 1

Nun kommen wir zu einem Glanzstück alter Sulzaer Baudenkmäler, der überdachten Ilmbrücke. Sie wird allgemein die Dorfbrücke genannt, denn sie führt von dem ehemaligen Stadtsulza unmittelbar ins frühere Dorfsulza, das bis 1907 ein eigenes Gemeindeleben führte. Die einzige Verbindung bildete ursprünglich an der gleichen Stelle eine Furt. Die Ansicht, die Brücke wäre erst nach 1608, als man den Kunstgraben anlegte, nach dem Bau des flußabwärts liegenden Wehres nötig geworden, weil die Furt durch das Stauen des Wassers unbrauchbar geworden sei, ist überholt.

Schon 1512 wird durch ein altes Erbbuch hier eine Brücke bezeugt. Wie lange sie vorher bestand, weiß man nicht. 1525 wurde sie durch einen Wolkenbruch samt Brauhaus, Badestube und Brückentor weggeschwemmt. Da also ein Stadttor dahinter stand, ist anzunehmen, daß es keine Hausbrücke war wie heute, denn eine solche hätte man nur mit einer Tür zu verschließen brauchen.

Nach dem Unglück scheint alles wieder ähnlich aufgebaut worden zu sein, denn die Thüringer Sintflut im Mai 1613 legte wieder Brauhaus, Stadttor und Brücke nieder. Abermals mußte eine neue gebaut werden. Von einem Brückentor hört man nichts wieder.

Der alte Chronist Wille spricht 1670 vom Ilmenstrom, worüber eine Brücke aus der Stadt ins Dorf erbaut sel. Vielleicht war das schon eine Dachbrücke<sup>2</sup>, auf jeden Fall aber die 1740 errichtete, wie ein anderer Chronist bezeugt. Diese Jahreszahl siehst du hier deutlich in eine Eisenklammer geschmiedet, die die mächtigen Eichensäulen zusammenhält. Da-

mals wurde die Brücke wieder neu gebaut. 1813 verbrannte sie aber. Du wunderst Dich, wie das geschehen konnte, zumal das Wasser zum Löschen nicht näher sein kann. Sie wurde absichtlich angezündet, und zwar von fliehenden Franzosen, denen die Kosaken auf den Fersen waren, bald nach der Völkerschlacht bei Leipzig. Als die Verfolger, die Altenburg herabstürmend, die Brücke mit Stroh, Holz und Wagen angefüllt und brennend vorfanden, sprengten sie lachend mit ihren Pferden durch die ehemalige Furt und brachten an die 1000 französische Reiter am Eckartsbergaer Tor, dem westlichen Ausgang der Stadt, in arges Gedränge. Das Feuer wurde endlich gelöscht, doch konnte die Brücke nur noch als Notbehelf benutzt werden. 1815 wurde sie in der alten Bauweise erneuert und blieb so bis heute.

Sie ist eine der wenigen erhaltenen Hausbrücken Thüringens und ein Denkmal heimatlicher Baukunst. (Eine ähnliche bei Darnstedt wurde 1937 abgebrochen und eine weitere steht heute noch in Großheringen).

Du stehst bewundernd vor der sinnreichen Holzkonstruktion. Das mehrfache Sprengwerk aus starken Eichenbalken besitzt eine Tragfähigkeit, die man der Brücke nicht zutraut; denn die Last hängt wie an einem Gewölbe. Unsere Vorfahren kannten die statischen Gesetze gut und verstanden es ausgezeichnet, mit dem Material ihrer Zeit zu arbeiten.

Jedes Werk ist durch seinen Meister beseelt, auch jeder Bau. Aber so eine alte Brücke hat ihre ganz besondere Seele und spricht zu uns wie ein verständiges Wesen. Du kommst schon rein äußerlich zu ihr in ein viel engeres Verhältnis. Anderswo geht man über die Brücke oder steht auf ihr. Bei uns in Sulza aber geht man durch oder ist darin. Das kommt daher, weil sie eben ein Dach hat, das auf zwei Wänden steht wie ein richtiges Haus und sogar Fenster hat. Du kannst nach beiden Seiten hinausschauen wie du Lust hast, ilmauf- oder abwärts. Im Sommer steht man gern in ihrem Schatten und blickt über das kühle, weidenumstandene Wasser, und im Herbst sieht man sinnend den Blättern nach, die in bunten Scharen geschwommen kommen. Zur Winterszeit erfreut dich, wenn du Glück hast, hier der bunte drollige Eisvogel, oder du kannst fröhliche Kinder sich auf dem Eise tummeln sehen, und der einsame Schlittschuhläufer, der in der Abenddämmerung um die Krümmung des Flusses deinen sehnsüchtigen Blicken entschwindet, zaubert dich zurück in jene Zeit, wo auch du mit dabei warst, die alte Brücke einmal von unten und die Hausgärten der Kirchstraße von hinten zu betrachten.

Die Zugtiere lieben die Brücke nicht sonderlich, weil vorher immer ein Anstieg kommt und hinterher ein fast ebenso unangenehmer Abstieg, wobel der Wagen, wenn der Kutscher nicht rechtzeitig anleiert, leicht in die Hinterbeine fahren kann. Ob man nun von der einen oder der anderen Seite kommt, immer ist es das Gleiche, und die Ochsen zerbrechen sich jedesmal den Kopf darüber, wie das möglich ist. Hunde werden von der Brücke weniger gern gesehen, weil sie gewisse Unarten haben; auch schnauzen sie ihr die guten Schafe zu sehr an, die sich in der Herde geduldig durch die Brücke drängen. – Die dummen Ziegen müssen meistens am Strick gezerrt werden.

Tiere sind im allgemeinen schweigsam, auch die Fuhrleute sagen oft nur hü und hott. Deshalb braucht sich aber unsere Brücke noch lange keine Zeitung zu halten, denn Neuigkeiten erfährt sie auch so genug. Die amtlichen stehen an ihrem Schwarzen Brett, über Vergnügungen ist sie

<sup>1</sup> Dieser Beitrag wurde leicht gekürzt.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup>Die Brücke von 1670 war noch keine Hausbrücke

durch die zahlreichen bunten Plakate unterrichtet, die an ihren Wänden kleben, und Nachrichten privater Art hört sie mehr als ihr lieb ist. Die Klatschbasen des Ortes treffen sich nämlich hier regelmäßig und ausgiebig. Aber sie kann auch schweigen und weiß, was zum guten Ton gehört!

Und sie kennt dazu die Lebensgeschichte aller, die bei ihr verkehren, Autofahrer ausgenommen. Die haben am wenigsten Zeit, deshalb müssen sie wahrscheinlich alle so schnell fahren, und da sie meist hinter Glasscheiben kauern und es in der Brücke nicht sonderlich hell ist, kann die liebe Alte mit ihren etwas schwach gewordenen Augen die Gesichter nicht so rasch erfassen. Autofahrer sind ihr darum am unpersönlichsten. Fast alle schimpfen auch laut über das vorsintflutliche Verkehrshindernis, wie sie das gute alte Stück nennen - ein Glück, daß sie es bei dem Motorenlärm nicht hört - und erschrecken sie oft sehr durch ihr lautes und langes Hupen. Sie hält deshalb von diesen Menschen nicht viel, was ganz auf Gegenseitigkeit beruht. Oh, wenn sie wüßte, daß ihr die Kraftfahrer den Tod geschworen haben! So ein richtiger Fuhrmann von altem Schrot und Korn, wie etwa Patzer Schorsch, ist ihr viel lieber, solche hat sie in ihr Herz geschlossen, wie eigene Söhne.

Wenn die Schulkinder scharenweise nach Hause strömen, da gehen die Mäulchen wie eine Mühle, und sie weiß bald, wer in der Schule an der Wand stehen mußte, oder wer gelobt wurde. Sie kennt die Faulen und die Fleißigen, die Dummen und Klugen und hört auch, was die guten und bösen Kinder über ihre Lehrer sagen.

Wenn dann aber abends der Bursche in der dunklen Brücke sein Mädel fester faßt und herzlich küßt, da drückt sie ein Auge zu und lächelt still, denn sie kennt den Lauf der Welt. Wie mancher Hochzeitszug ist schon, froh von ihr beglückwünscht, durch sie gezogen! Wie viele Väter und Mütter eilten hier schon vorhei zur Arbeit, zum Dienst, zum Einkaufen, ins Kino, zum Bier und zum Tanz! Wie mancher war jahrelang fort und kam endlich wieder! Andere blieben für immer fern, und viele trug oder fuhr man zum letzten Male hindurch. Immer neue kamen und gingen, in guten und schlechten Zeit. Sie hatte für die Sicherheit aller zu sorgen.

Das hat sie bisher auch getreulich erfüllt bis auf jene schwarze Nacht - sie will nicht gern daran erinnert sein - und sie ist auch nicht allein an dem Unglück schuld gewesen, das einen guten alten Mann betraf. Es war die schreckliche Zeit der Verdunkelungen während des Krieges und keine Lampe brannte weit und breit. Da war sie eingedämmert und erwachte auch nicht aus unruhigen Träumen, als sich mühsame Schritte näherten und die altvertraute Brücke vergeblich suchten. Da ist denn der Armste geradenwegs in die eiskalte Ilm gelaufen und jämmerlich ertrunken. - Es war ein Sulzaer Original, der berühmte Mathematikus Dr. Piltz, ein alter Junggeselle und Einsiedler, der nur ein kaltes Kämmerchen bewohnte und sich im Gasthaus bei einer Tasse Malzkaffee aufgewärmt hatte. Darüber, daß sie damals doch nicht genug aufpaßte, kann die gute Brücke bis heute nicht wieder froh werden.

Zuweilen drohte auch ihr selbst ernste Gefahr, besonders bei Hochwasser. Von der Thüringer Sintflut und anderen großen Überschwemmungen hatte sie in ihrer Familienchronik gelesen, daß damals das Wasser in der ganzen Kirchstraße hoch gestanden hatte, Häuser eingefallen und Menschen ertrunken waren. Sie selber sollte ähnliches erleben, und die Jahre 1830, 1845, 1890, 1940 und 1947 wird sie in ihrem Leben nicht vergessen.

Da gurgelten die schmutziggrauen Wogen tückisch um ihre Fundamente und versuchten, das ganze Holzwerk auf ihren Rücken zu nehmen und wie ein Spielzeug fortzuschwemmen. Aber todesverachtend klammerte sie sich fest, aus der tobenden Flut ringsum wie eine verlassene Insel herausragend, und es grauste ihr nicht, wenn sie die wilde Flut höher und höher steigen sah. Die Menschen fuhren dann von beiden Seiten Pferdewagen hintereinander und überbrückten die Zwischenräume mit starken Brettern, um zu ihr und ans ferne Jenseitige Ufer zu gelangen. Höchst gefährlich wurde die Lage, wenn noch Eisgang dazu kam und die schweren, starken Schollen gegen ihre Planken donnerten. Da schloß die alte Brücke die Augen, wenn sie schmerzvoll Stoß auf Stoß entgegennehmen mußte und bis ins Mark erbebte, und dachte wohl manchmal: Jetzt ist es aus!

Ihre schwersten Stunden standen noch bevor. Es war in den Apriltagen des Jahres 1945. Die menschenleeren Straßen entlang hörte man ein unheimliches Brausen, und dann tauchten plötzlich von der Stadtseite her Ungetüme auf, wie sie hier noch keiner gesehen hatte. Es waren Panzerund aus ihren Türmen drohte der Tod. In langsamer Fahrt näherten sie sich und rollten – nein, sollten sie es wirklich wagen? – weiß Gott, unter furchtbarem Dröhnen durch die alte schwankende Holzbrücke. Die Menschen, die ängstlich aus ihren Verstecken lugten, sahen weithin den altersgrauen Bau bis ins Dach hinauf erzittern und sich förmlich wie im Fieber schütteln. Es war entsetzlich anzusehen.

Doch das Wunder geschah. Die Brücke hielt stand, obwohl die eisernen Klammern und Anker zum Zerreißen gespannt waren, die Zapfen sich ineinander fraßen und die starken Balken wie Degenklingen federten. Und diese gewaltige Kraftprobe wiederholte sich fast pausenlos wohl an die hundert Mal. Was stand doch an ihrem Verkehrsschild? 3,5 Tonnen Höchstbelastung, das sind 70 Zentner. Und was wogen wohl diese Stahlkolosse? Das dürften an die 500 Zentner sein!- So etwas hatte doch keiner der alten Brücke zugetraut.

Als alles vorüber war, bewunderte man sie wie einen Menschen, der eben größter Todesgefahr entronnen ist. Alle Ehre ihren alten Baumeistern, die schon seit mehr als 100 Jahren in kühler Erde ruhen! 1993 veröffentlichte
Das Kur- und Fremdenverkehrsamt
Frau Uta Homes
Bilder über die Brücke
in ihrem Buch

# Bad Sulza Historisches in Bildern







Baumgartenwiese bei Hochwasser der Ilm in den dreißiger Jahren.



Blick auf die Alte Ibnbrücke während des Hochwassers 1962.



1994 Hochwasser









1995 veröffentlichte Horst M.F. Heyland einen Bericht über die Brücke in seinem Buch

## Bad Sulzaer Heimathefte

Bausteine zur Geschichte unserer Heimat

Nr. 10

Menschen und Dinge

von

Horst M.F. Heyland



im Selbstverlag Leutkirch im Aligau 1995

## Als man in Stadtsulza Brückengeld zahlen mußte

Dort, wo heute eine neue Brücke die "Stadt" und das "Dorf" verbindet, war im Mittelalter nur eine Furt. Erst mit dem Bau des Kunstgrabens und des Wehres am Beginn des heutigen Kurparkes wurde das Wasser so aufgestaut, daß eine Brücke dringend erforderlich wurde. Dabei hat es sich nur um ein einfaches, nicht überdachtes Bauwerk gehandelt, und erst im Jahre 1740 wurde die nur noch den älteren Einwohnern unserer Stadt so vertraute überdachte Dorfbrücke gebaut. Doch schon 17 Jahre später sollte diese im Siebenjährigen Krieg (1756/63) nach der Schlacht von Roßbach (b. Mücheln) durch flüchtende französische Soldaten in Brand gesetzt werden. <sup>28</sup> Vermutlich konnte aber das Feuer schnell von den Bürgern von Stadt und Dorf wieder gelöscht werden, denn es gibt in den alten Aufzeichnungen keinen Hinweis für einen Neuaufbau. Ein Menschenalter später, man schrieb das Jahr 1813, mußten dringende größerere Reparaturen vorgenommen werden, deren Kosten das Stadtsäckel zu stark strapaziert hätten. Deshalb wandte sich der Stadtrat an die Regierung in Weimar, mit der Bitte um Genehmigung eines Brückengeldes.

Durch eine Bekanntmachung der Herzoglichen Regierung vom 22. März 1813 wird nun dem Stadtrat mit Wirkung vom 1. April des Jahres die Erhebung eines Brückengeldes genehmigt. Es durften folgende Beträge gefordert werden:

- 4 Pfennig für jedes Pferd
- 3 Pfennig für jeden Ochsen oder jede Kuh, angespannt oder leergehend
- 2 Pfennig für jedes Fohlen, Schwein, Kalb, Schaf, jeden Stier, Esel und jede Ziege
- 1 Pfennig von jedem Schubkarren oder Tragkorb, womit Handel getrieben wird.

"Von diesem Brückengeld sind jedoch die Einwohner zu Stadt- Dorf- und Bergsulza frei, auch wird von denjenigen Schubkarren und Tragkörben, welche Viktualien nach Stadtsulza zu Markte bringen, kein Brückengeld entrichtet, so wenig wie dafür, wenn am nämlichen Tage die Brücke zurück passiert wird.

Wer dieses Brückengeld defraudiert<sup>29</sup>, entrichtet für jeden Pfennig vier Groschen Strafe, wovon der Anzeiger den dritten Teil erhält. Welches hiermit zu jedermanns Nachricht und Nachachtung öffentlich bekanntgemacht wird."

Lange konnten sich die Sulzaer nicht dieser Einnahmequelle erfreuen, denn am 21. Oktober des gleichen Jahres wurde die Dorfbrücke erneut von fliehenden Franzosen angezündet, die in der Völkerschlacht bei Leipzig vernichtend geschlagen worden waren, was aber die sie verfolgenden, mit den Preußen verbündeten russischen Kosaken nicht hinderte, das Wasser einfach zu durchreiten und die Franzosen am Eckartsbergaer Tor in erhebliche Schwierigkeiten zu bringen. Der Brand der Brücke wurde

<sup>29</sup>defraudieren = unterschlagen, betrügen

zwar gelöscht, doch konnte sie nur noch als Notbehelf benutzt werden. Sie wurde dann erst am 15. Januar 1815 als Hausbrücke neu errichtet. Ihre Standzeit sollte 142 Jahre betragen, bis sie 1957 abgerissen, und durch ein neues schlichtes und funktionelles Bauwerk ersetzt wurde.

Auch Brücken haben ihre Schicksale!



"Die alte Dorfbrücke", Federzeichnung von Horst Bark

<sup>&</sup>lt;sup>28</sup>Es wurden Wagen, die voll mit Heu oder Stroh beladen waren hineingefahren und angezündet.

Bad Salza 1996

### Die Geschichte einer alten Brücke

Sehr ruhig fließt die Ilm die letzten Kilometer, bevor sie in die Saale mündet, durch das idyllisch gelegene Städtchen Bad Sulza. Jedoch trennt sie seither die Ortsteile Dorfsulza und Stadtsulza; Jahrhundertelang gab es als Fahrweg eine sogenannte Furt (Wasserdurchfahrt). Etwa 1700 hatten die Herren der Salinensozietät die Absicht, die Wasserkraft der Ilm zu nutzen und zu diesem Zweck in der Nähe der heutigen Karl Alexander Sophien Quelle ein Wehr zu errichten. Das hatte zur Folge, daß die Furt nicht mehr zu benutzen war, also eine Brücke mußte errichtet werden. (Bei den Abribarbeiten hatte ich eine Bauklammer mit der Jahreszahl 1714 in die Hände bekommen, diese stellte ein Mitarbeiter des Rathauses sicher als äußerst wichtiges Zeitdokument.) Der um diese Zeit billigste Baustoff war wohl das Holz doch diese Konstruktionen mußten ein Dach haben, wenn sie der Witterung standhalten sollten. Später gab es mehrere solche überdachten Brücken, eine davon steht bogar noch in Großheringen. Als im Frühjahr 1945 die Amerikaner mit Ihren Panzern und anderen Geräten durch die Brücke donnerten, hofften wir Kinder, die Brücke würde knacken und die bösen Amerikaner indie Ilm fallen. Nichts dergleichen geschah; der hölzerne Fußweg an beiden Seiten hatte arg gelitten und einige Streben zur Dachkonstruktion waren abhanden gekommen, aber die Brücke stand. Im Frühjahr 1947 als die Ilm bei Hochwasser 50 cm starke und ca 10 bis 12 m große Eisschollen mitführte und diese sich unter der Brücke verkeilten, bestand für die Brücke eine ernste Gefahr. Einige mutige Männer haben an den Eisschollen Sprengladungen angebracht und somit die Brücke gerettet. So gegen Ende der 60 er Jahre zog man in Betracht, die militärstrategische Nord- Südtangente Eckartsberga - Camburg für modernstes Sowjetisches Kampfgerät befahrbar zu machen. Es kam zum Entschluß: die Brücke wird abgerissen, eine neue Brücke errichtet. Über 200 Jahre hatte die alte Holzbrücke das Ortsbild geprägt und für viele Gemälde sowie Fotos den Mittelpunkt bebildet. Eine Hock- und Tiefbaufirma bekam den Auftrag die Brücke abzubauen, damit

die Möglichkeit bestände, sie später irgendwo wieder aufbauen zu können. Die Dachziegel flogen in die 1lm, die Dachkonstruktion wurde mittels Stahlseil und Zugmaschine herunter gerissen und alles auf dem Platz der ehemaligen Ziegelei abgelegt. Heute existiert wohl von Allem nicht ein einziges Stück Holz.

Es enstand eine "superstabile Stahlbetonbrücke" über die Ilm. Eigentümlich, wenige Jahre nach Ihrer Inbetriebnahme, hat die Deutsche Reichsbahn die Bahnschranke zu Dorfsulza geschlossen und eine Fußgängerbrücke aufgebaut. Nichts war mehr mit Militärtransporten, doch dieses Zauberwort hatte es erreicht, ein Denkmalgeschütztes Bauwerk zu entfernen.

Felix Weihmann

Badergasse 11 99518 Bad Sulza



Jahrgang 4 Mittwoch, den 27. März 1996 Nummer 7

## Aus der Chronik

## Die Geschichte einer alten Brücke

Sehr ruhig fließt die Ilm die letzten Kilometer, bevor sie in die Saale mündet, durch das idyllisch gelegene Städtchen Bad Sulza. Jedoch trennt sie seither die Ortsteile Dorfsulza und Stadtsulza; Jahrhundertelang gab es als Fahrweg eine sogenannte Furt (Wasserdurchfahrt). Etwa 1700 hatten die Herren der Salinensozietät die Absicht, die Wasserkraft der Ilm zu nutzen und zu diesem Zweck in der Nähe der heutigen Karl Alexander Sophien Quelle ein Wehr zu errichten. Das hatte zur Folge, daß die Furt nicht mehr zu benutzen war, also eine Brücke mußte errichtet werden.

## **Bad Sulza**

(Bei den Abrißarbeiten hatte ich eine Bauklammer mit der Jahreszahl 1714 in die Hände bekommen, diese stellte ein Mitarbeiter des Rathauses sicher als äußerst wichtiges Zeitdokument). Der um diese Zeit billigste Baustoff war wohl das Holz, doch diese Konstruktion mußten ein Dach haben, wenn sie der Witterung standhalten sollten. Später gab es mehrere solche Überdachten Brücken, eine davon steht sogar noch in Großheringen. Als im Frühjahr 1945 die Amerikaner mit ihren Panzern und anderen Geräten durch die Brücke donnerten, hofften wir Kinder, die Brücke würde knacken und die bösen Amerikaner in die Ilm fallen. Nichts dergleichen geschah; der hölzerne Fußweg an beiden Seiten hatte arg gelitten und einige Streben zur Dachkonstruktion waren abhanden gekommen, aber die Brücke stand. Im Frühjahr 1947 als die IIm bei Hochwasser 50 cm starke und ca. 10 bis 12 m große Eisschollen mitführte und diese sich unter der Brücke verkeilten, bestand für die Brücke eine ernste Gefahr. Einige mutige Männer haben an den Eischollen Sprengladungen angebracht und somit die Brücke gerettet. So gegen Ende der 60er Jahre zog man in Betracht, die militärstrategische Nord- und Südangente Eckartsberga -Camburg für modernstes Sowjetisches Kampfgerät befahrbahr zu machen. Es kam zum Entschluß: Die Brücke wird abgerissen, eine neue Brücke errichtet. Über 200 Jahre hatte die alte Holzbrücke das Ortsbild geprägt und für viele Gemälde sowie Fotos den Mittelpunkt gebildet.

Eine Hoch- und Tiefbaufirma bekam den Auftrag die Brücke abzubauen, damit die Möglichkeit bestände, sie später irgendwo wieder aufbauen zu können. Die Dachziegel flogen in die Ilm, die Dachkonstruktion wurde mittels Stahlseil und Zugmaschine herunter gerissen und alles auf dem Platz der ehemaligen Ziegelei abgelegt. Heute existiert wohl von allem nicht ein einziges Stück Holz. Es entstand eine "superstabile Stahlbetonbrücke" über die Ilm. Eigentümlich, wenige Jahre nach ihrer Inbetriebnahme, hat die Deutsche Reichsbahn die Bahnschranke zu Dorfsulza geschlossen und eine Fußgängerbrücke aufgebaut. Nichts war mehr mit Militärtransporten, doch dieses Zauberwort hatte es erreicht, ein denkmalgeschütztes Bauwerk zu entfernen. Felix Weihmann, Badergase 11

99518 Bad Sulza



2002 Frühjahr-Hochwasser



2004 Blick von der Altenburg

## 2010 veröffentlichte Horst M.F. Heyland wiederum einen Bericht über die Brücke in seinem Buch



## Die Dorfbrücke

Die einzige Verbindung zwischen Stadt und Dorf war anfangs die Ilmfurt durch welche die Straße von Schmiedehausen oder Dornburg nach Eckartsberga verlief, um dort die Hohe oder Königstraße zu erreichen.



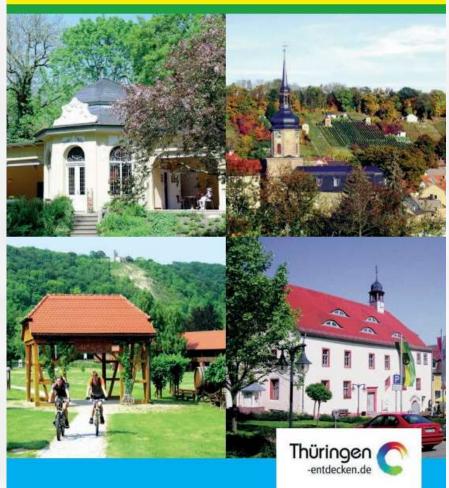
Abbildung 2: Die Dorfbrücke in späterer Zeit (Horst Bark)

Schon 1512 wird durch ein altes Erbbuch über die bis zu diesem Zeitpunkt benutzte Furt eine Brücke bezeugt, die allerdings noch nicht überdacht war. 1525 wurde diese infolge eines Wolkenbruchs samt Brauhaus, Badstube und Brückentor weggeschwemmt. Danach scheint alles wieder ähnlich aufgebaut worden zu sein, denn die Thüringer Sintflut im Mai 1613 legte wieder das Stadtsulzaer Brauhaus, Stadttor und Brücke nieder. Abermals musste eine Neue gebaut werden. Von einem Brückentor allerdings hört man nichts wieder. Der Chronist Matthäus Wille schreibt 1670 vom Ilmenstrom, über den eine Brücke aus der Stadt ins Dorf erbaut sei. Vielleicht war das schon eine Dachbrücke, auf jeden Fall aber war es die 1740 errichtete, wie ein anderer Chronist bezeugt. Diese Jahreszahl war deutlich in eine Eisenklammer, die die mächtigen Eichensäulen zusammenhielt eingeschmiedet. Damals wurde die Brücke wieder neu gebaut. 1813 wurde sie, nachdem man sie mit Stroh und Holz angefüllt hatte, von den fliehenden Franzosen, denen die Kosaken auf den Fersen waren, angezündet. Die Völkerschlacht bei Leipzig war wenige Tage vorher beendet worden.

# Leider erscheint die Brücke nach mehr hundertjähriger Geschichte, zur 950 Jahre Marktrechtsverleihung Festschrift, nicht mehr unter Sehenswertes!

# FESTSCHRIFT ZUM JUBILÄUM





## SEHENSWERTES IN BAD SULZA

## Gradierwerk "Louise"

Einst gebraucht, um die geförderte Sole hochgradiger zu machen und dadurch weniger Brennmaterial bei der Siedesalzgewinnung zu verbrauchen, wandelte sich das Gradierwerk immer mehr zum Ort der Inhalation und Gesundung der Atemwege.

## Trinkhalle im historischen Kurpark

Vor wenigen Jahren aufwendig saniert, kann hier heute Sole der Carl-Alexander-Sophien-Quelle verkostet werden. Der im englischen Stil angelegte historische Kurpark mit seinen versteckten Ecken und lauschigen Plätzen lädt zum Erholen ein.

## Salinetechnischen Anlagen

Die Anlagen zählen zu dem am vollständigsten erhaltenen Salinekomplex Europas. Entlang des Wanderweges "Sole und Salz", der die Anlagen miteinander verbindet, kann die aufwändige Herstellung von Siedesalz nachvollzogen werden.

#### Saline- und Heimatmuseum Bad Sulza

Besonders sehenswert ist der original erhaltene Konventsaal, in dem sich einst die Salinesozietät für geschäftliche Gespräche und auch illustere Spieleabende traf.

#### Toskana Therme mit Liquid Sound und Saunawelt

Baden in Klang und Farbe beschreibt in wenigen Worten ein einmaliges Erlebnis, welches sich dem Gast beim Eintauchen in die warme Thermalsole bietet.

#### Thüringer Weintor

Als einziges Weintor der neuen Bundesländer ist es idealer Ausgangspunkt für eine Wanderung durch die "Toskana des Ostens" oder eine Radtour auf Thüringens einzigem 4-Sterne Radweg, dem Ilmtal-Radweg.

### Weingüter und Hobbywinzer

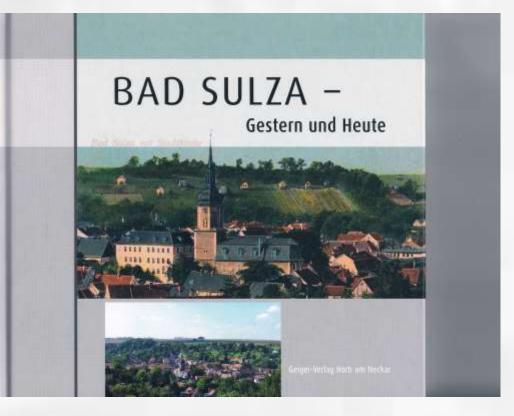
Dank der vielen Sonnenstunden und des relativ milden Klimas gedeiht Wein in und um Bad Sulza prächtig. Dieser kann bei den zahlreichen Haupterwerbs und Hobbywinzern verkostet werden.

### Goethe Gartenhaus 2

Das, was im Original in Weimar nicht möglich ist, kann in der 1:1-Kopie problemlos gemacht werden – getestet, ausprobiert und angefasst.



2014 veröffentlichte Melanie Bergmann einen Bericht über die Brücke in ihrem Buch



# Hausbrücke

1749 wurde erstmals eine überdachte Holzbrücke über die Ilm gebaut. Diese wurde jedoch 1813 von fliehenden französischen Soldaten, die sich auf dem Rückzug nach der Völkerschlacht bei Leipzig befanden, angezündet. Dies sollte die nachrückenden russischen Kosaken abwehren. 1817 erfolgte der Wiederaufbau der Brücke, die dann mehr als 150 Jahre allen Kriegen, Hochwassern und Belastungen trotzte. Im Frühjahr 1973 kam es zum Abriss, nachdem über die Jahre die Nutzlast immer weiter herabgesetzt werden musste. Im Herbst desselben Jahres war bereits eine neue Betonbrücke errichtet und konnte komplett genutzt werden.

Heute erinnert an dieser Stelle nichts mehr an die alte Hausbrücke und nur wenige Bad Sulzaer können sich noch an diese erinnern. Hausbrücken aus Holz sind heutzutage recht selten geworden. Eine befahrbare findet sich beispielsweise in Buchfart im Weimarer Land.



Ansichtskarte 1963



2014 veröffentlichte Bernhard Christian Heinzelmann einen Bericht über die Brücke in seinem Buch

Bernhard Christian Heinzelmann

Bad Sulza 950 Jahre Marktrechtsverleihung 1064–2014

> Eine Chronik in Bildern, Texten und Dokumenten



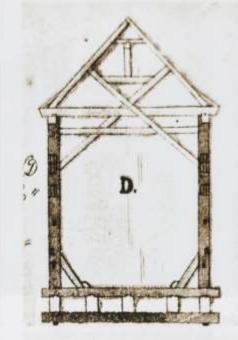


Den Übergang über die Ilm bei Sulza vermittelte jahrhundertelang ein flacher Flußdurchgang, eine sogenannte Furt. Sie lag im schützenden Bereich der "Altenburg", die nur wenige Meter entfernt von erhöhter Position den Flußübergang beherrschte. Durch diese Furt verlief die wichtige Verbindung zur Königsstraße im Norden und zu den Saaleübergängen bei Stöben und Camburg. Zahlreiche Funde in der Flußsohle belegen eine konstante Nutzung dieser wichtigen Ilmquerung. Nördlich der Furt lagen die ersten Sudhäuser und Produktionsstätten des frühen Sulzaer Salzwerkes. Von einem Brückenbau etwa an der Stelle des alten Flussüberganges erfahren wir erst aus spätmittelalterlichen Quellen. Als 1427 die Ilm Hochwasser führte, "das bei Menschengedenken nicht so groß gewesen", wurde auch das Brückentor mit dem Brückenhaus "im Grund weggeführt". Sie scheint bald danach wieder aufgebaut worden zu sein, denn 1512 ist abermals ein Brückenbau bezeugt. Auch er fiel dem Hochwasser zum Opfer, als sich 1525 "die Ilm heftig ergossen"

hatte. Die "Thüringer Sintflut" von 1613 hält es nicht anders und hat die Brücke einfach "hinweggeschwemmt". Nach einer Skizze von 1680 (Abb. S. 47 links oben) war die leicht gewölbte Brücke, die auf einem festen Unterbau ruhte, mit starken Bohlen belegt und mit zwei Randbefestigungen (Geländer ?) versehen. Dieser einfache Brückenbau hat bis 1740 bestanden. Dann mußte er einem Neubau weichen, der jetzt aber als Dachbrücke mit Giebelabschlüssen errichtet wurde. 1757 sind es Soldaten, die sie in Brand steckten, ebenso im Oktober 1813, diesmal aber von fliehenden Franzosen. Nach Aktenberichten war sie aber nicht vollständig abgebrannt. Einige Unterteile und die Seitenwände blieben erhalten und sind beim Wiederaufbau mit verwendet worden. Zunächst entstand ein Provisorium, so daß die Stadtbrücke von Fußgängern und Fuhrwerken weiterhin benutzt werden konnte. Dann erfolgte der Wiederaufbau nach altem Vorbild, diesmal aber mit einem kräftigen Walmdach, Eine Zeichnung (Abb. Seite 47 rechts oben) mit Kostenanschlag von 350 Ta-



lern lieferte Meister Friedrich Wal aus Dorfsulza. Holzhändler Frahnert aus Großheringen, dessen Familie auch Besitzer der dortigen Mühle war, übernahm mit Zimmermeister Wiegand aus Sulza die Ausführung (bis 1815). Die Kosten trug das Amt Roßla, zu dem Sulza damals noch gehörte. Die Gemeinden Dorfund Bergsulza mußten den Bau durch Leistungen an Hand- und Spanndienste unterstützen. Noch im Oktober 1815 konnte die Brücke weitgehend fertiggestellt werden. Mit ihr war eine Einnahmestelle für Geleitgeld verbunden, das bis etwa 1890 erhoben wurde. Typologisch ähnelt die Sulzaer Brücke anderen Hausbrücken an der Ilm (Bucha, Darnstedt, Großheringen) und an der Saale (Camburg, Domburg, Kunitz, Maua, Ölknitz). 160 Jahre später ist ihr Schicksal endgültig entschieden. Trotz hoher Denkmalwürdigkeit und ästhetischem Wert für das Landschaftsbild an der unteren Ilm war sie dem Unverstand ihrer Zeitgenossen hilflos ausgeliefert. Im Mai 1973 wurde sie abgerissen (Abb. rechts) und nicht wieder aufgebaut.









2013 Hochwasser

















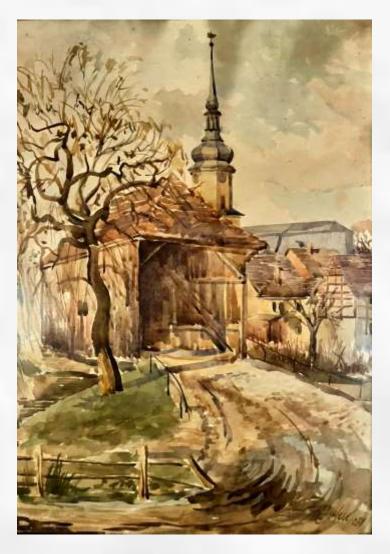












Erinnerungen von den Künstlern Georg Judersleben, Karl Hohlfeld, Werner John und Winfried Meyer









"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

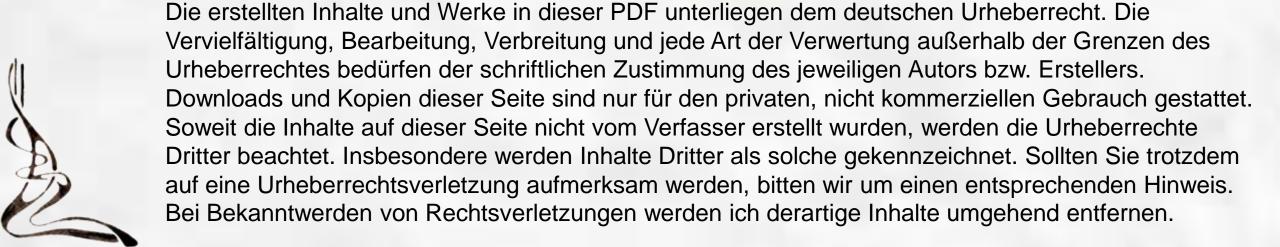
Verantwortlich für den Inhalt:

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.





## 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

