

Die Unstrut Brücke bei Oldisleben 1882/83

Es begannen Vorarbeiten. Bruchsteine und weiteres Baumaterial wurden herangefahren und in der Nähe der Unstrut gelagert. Nach einer öffentlichen Ausschreibung wurden mehrere Zeichnungen eingereicht, darunter wieder Brücken in Holzbauweise. Am 19. Juni 1883 ist im Gemeinde Protokollbuch zu lesen: "... über Folgendes Berathen und beschlossen: Brückenbau über die Unstrut mit massiven Steinbau und Cementmörtel. Nach eingereichter Zeichnung und Kostenvoranschlag von Vorwohler Cementfabrik."

Die Originalzeichnung ist noch vorhanden.

Die Vorwohler Cementbaugesellschaft E. Liebhold & Co. in Holzminden erhielt somit den Bauauftrag.

Die Kirchenchronik aus dem Jahre 1884 berichtet auf den Seiten 165 bis 166 ausführlich darüber. "Anno 1884":

Als ein für die hiesige Gemeinde besonders wichtiges Ereignis dieses Jahres ist zu verzeichnen, der Bau der neuen steinernen Brücke über die Unstrut. Verhandlungen wegen dieses Baues hatte der Gemeinderath schon längere Zeit gepflogen, namentlich auch einen Kostenanschlag zu einer eisernen Brücke von Herrn Dreyße in Sömmerda anfertigen lassen. Trotzdem aber eine eiserne Brücke bedeutend billiger zu stehen gekommen wäre, hatte er sich doch aus Rücksicht auf die Dauer für die Herstellung einer steinernen entschieden, und zwar nach Bauriß, welchen die Vorwohler Cementbaugesellschaft B. Liebhold & Co. in Holzminden eingereicht hatte. Nachdem das ganze Bauprojekt nach diesem Riße auch die Genehmigung der Landesbaubehörde erlangt hatte, wurde der Brückenbau selbst am 1. April von der genannten Baugesellschaft begonnen und bis zum 15. September vollständig fertig gestellt. Vor dem 1. April noch hatte Zimmermeister Selle von hier die alte Brücke abgetragen und einen Nothsteg für Fußgänger über die Unstrut herstellen lassen und für beides 111 M 28 Pf. erhalten. Die Steine zum Bau der neuen Brücke lieferte die Gemeinde aus dem Kirchensteinbruch. Viele waren schon im Vor und Frühjahr angefahren, viele mussten noch beigeschafft werden, und zwar je nach Bedürfnis, große und kleine Bordsteine und Platten. Ein Verzeichniß führt 1 524 große Steine und Bordsteine und in Summa 1 009 cbm Bausteine auf. Um den vielen fremden Arbeitern, die von der Baugesellschaft angenommen worden waren, ein Unterkommen zu schaffen, war für einen großen Theil derselben eine Bretterhütte auf dem Bauplatz errichtet worden. Als eigentlichen Leiter des Baues hatte die Baugesellschaft neben anderen Bauaufsehern den Ingenieur Dr. Lohmann hierher gesandt, und wohnte derselbe während der Bauzeit in der oberen Etage des Hauses von Frl. Mathilde Mier.

Die sämtlichen Baukosten für die neue Brücke belaufen sich auf 44 392 M und wurden zur Bestreitung derselben 23.400 M geborgt. Von der Großherz. Bezirksdirektion waren zum Brückenbau 60 000 M genehmigt. Die Zuckerfabrik hatte aus Rücksicht auf den Vortheil, den eine neue Brücke in Aussicht stellte, früher schon 12 000 M der Gemeinde zum Brückenbau versprochen und wurden dieselben auch ausgezahlt.

Die Abnahme der neuen Brücke in Gegenwart der Landesbaubehörde lief zur vollen Zufriedenheit aus. Folgende Eintragungen stammen aus dem Protokollbuch der Gemeinde Jahrgang 1884 " Die Gemeinde übernimmt die heute bei der Schlußsteinlegung der Brücke entstandenen Kosten für Bier an die Brückenbauarbeiter."

23. August 1884

Übernahme der Kosten des Frühstücks bei Abnahme der Brücke auf Gemeindekosten. Die Kosten in Höhe von 27 M wurden auf die Gemeinde Kasse übernommen.

15. März 1884

Meldung des Civil-Ingenieur Franz Lohmann aus Holzminden zur Baubeaufsichtigung der Brücke.

Herr Lohmann wurde für die Zeit des Brückenbaus mit einem monatlichen Honorar von 150 M bis zur Abnahme der Brücke engagiert".

5.April 1884

Erbauung einer kleinen Baubude für unsere Leute.

Auf besonderen Antrag des Gemeinde Vorstandes hält der Gemeinde Rath für angemessen, den Herr Lohmann den Contract wie sämtliche Zeichnungen in Bezug auf die Brücke zu dessen Orientierung zu übergeben. Von der Mühle Weineck wurde ein Kahn gemietet. Kosten : 1 M pro



23.August 1884 -Tag der Einweihung Im Vordergrund der Nothsteg für die Fußgänger

berichtete die Kirchenchronik: " Am 1.September hatte die hiesige Gemeinde die letzte Rate für die neue Brücke mit 14 000 M an Herrn B.Liebhold & Comp.in Holzminden abzutragen."

Vier Pappeln wurden zur Einweihung der Brücke gepflanzt. Sie trugen zur Zierde bei. Weithin war die Brücke sichtbar.

Diese Pappeln zeigten seit ungefähr 1970 immer mehr Alterserscheinungen. Waren es zuerst trockne Äste und Zweige, die abbrachen, so fielen nach und nach auch die Stämme der Altersschwäche zum Opfer.

Einige Angaben zur Brücke:

Länge insgesamt: ca. 40 m
Breite der Fahrbahn 4,50 m
2 Pfeiler + 3 Bögen
Spannweite je Bogen 11 m

Weitere Angaben sind den Zeichnungen zu entnehmen.

Mit der Brücke war ein Bauwerk entstanden, welches harmonisch in die Landschaft an der Thüringer Pforte paßte.

Sie wurde zum Wahrzeichen von Oldisleben.

Nach Fertigstellung wurde die Brücke in zunehmendem Maße genutzt. Waren es in den ersten Jahrzehnten nur Fußgänger und Pferdefuhrwerke, so kamen später, bedingt durch die technische

Entwicklung Kraftfahrzeuge hinzu. Da auch Lastautos, Omnibusse und Traktoren die Brücke überquerten, machte sich die zu geringe Fahrbahnbreite nachteilig bemerkbar. Die Brücke bildete einen Engpaß. Ein weiterer Nachteil war das holprige Kopfsteinpflaster der beiderseitigen Zufahrten. Daher fuhren viele Fahrer in den letzten Jahren die weitere, aber straßenmäßig bessere Strecke über Sachsenburg.

Am Ende des 2. Weltkrieges wurde aus angeblich strategischen Gründen ein Brückenbogen von Soldaten gesprengt, um somit ein Vorrücken der amerikanischen Truppen zu verhindern. Es war ein lächerliches Unterfangen! Nach dem Kriege erfolgte die Wiederherstellung. An Werktagen strömten besonders morgens und abends viele Menschen über die Brücke, um zum Bahnhof zu gelangen. Von dort ging es per Zug weiter nach Sömmerda. Nach Feierabend ging es dann umgekehrt Richtung Oldisleben. In den 60er Jahren wurden Busse für die Werktätigen und andere Fahrgäste eingesetzt, die ebenfalls die Brücke überquerten.

1984

Das berechtigte Verlangen der Einwohner nach einem neuen Überweg wurde im Herbst 1984 durch den Bau einer Ersatzbrücke erfüllt. Ende September begann man eine alte, anderswo ausgediente Brücke zu montieren. Innerhalb kurzer Zeit war sie fertiggestellt und Ende November für den Verkehr freigegeben. Sie befindet sich wenige Meter südlich der alten Brücke. Gleichzeitig wurden beiderseits neue Zufahrtsstraßen angelegt. Es ist eine Eisenkonstruktion mit Bohlenbelag und schmalen Fußwegen. Beim Befahren war das Klappern der Bohlen weithin zu hören. Auch ein Gummibelag änderte nicht viel. In den folgenden Jahren erfolgten mehrmals Ausbesserungen. Obwohl für 6 t zugelassen, verzichteten viele Fahrer - besonders von Lastautos auf eine Überquerung. Diese Ersatzbrücke erfüllte zwar größtenteils ihren Zweck, wirkt aber im Aussehen im Vergleich mit der alten Brücke unschön.

Die alte Brücke vegetierte als Ruine jahrelang vor sich hin. Zwei Stämme der ehemaligen Pappeln versperrten die beiderseitigen Zufahrten. Unkraut nahm vom ehemaligen Fahrweg Besitz. Sie bot einen verkommenen Anblick! Die Risse im Bogen hatten sich kaum vergrößert. Viele Einwohner hegten den Wunsch, daß eine neue Brücke gebaut würde.

Im Herbst 1993 tat sich etwas. Spezialisten der Firma Schönert und Pagenhardt GmbH aus Helbra rückten an und bereiteten den Abbruch bzw. die Sprengung vor. Am 10. Dezember war es dann soweit. Nach weiträumiger Absperrung aus Sicherheitsgründen erfolgte genau um 12.05 Uhr die Sprengung. Nur wenige Einwohner wussten davon, daher erschienen auch nur einige Interessenten. Nach 2 Detonationen war die Brücke in Nebel gehüllt. Keinerlei Gesteinsbrocken flogen umher. Die gesamte Fahrbahn war in den Fluten versunken. Beide Pfeiler blieben trutzig stehen, obwohl sich einer bedenklich geneigt hatte. Während rechts und links der Wasserdurchlass versperrt war, strömte in der Mitte zwischen den Pfeilern das Wasser mit Getöse hindurch. Die Pfeiler sollen demnächst auch gesprengt werden.

Die Brücke war, wie schon erwähnt, ein "Wahrzeichen von Oldisleben," schön anzusehen und passte wunderbar in die Landschaft an der Thüringer Pforte. Wie amtlicherseits verlautete, soll in absehbarer Zeit (oder nie?) keine neue Brücke gebaut werden.

"Schade!" sagte nicht nur der Chronist.

In den folgenden Tagen nach der Sprengung wurden von beiden Uferseiten die Gesteinsbrocken aus den Fluten gebaggert. Drei Steine holte sich der Chronist als Andenken.