

**STADT**  
UND  
**GESCHICHTE**  
ZEITSCHRIFT FÜR ERFURT N°59 · 01/15



**Hermann Kickton – Erfurter Bauingenieur der Gründerzeit**

Dr.-Ing. Hans-Jörg Vockrodt

# Hermann Kickton – Erfurter Bauingenieur der Gründerzeit (Teil I)

Dr.-Ing. Hans-Jörg Vockrodt

## Vorwort

Spricht man von der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Erfurt in der Gründerzeit ab ca. 1875, so stehen oftmals nur die Architektur und die künstlerische Intension ihrer Schöpfer im Vordergrund. Die bautechnische Leistung der Ingenieure jener Zeit, die auf natur- und technikkwissenschaftlicher Grundlage planten, entwarfen, konstruierten und berechneten, ist im Hintergrund verblasst.

Immer wieder wird der Bau des Flutgrabens der Stadt und seiner Brückenbauwerke in dieser Zeit als ingenieurtechnische Meisterleistung gewürdigt. Die verantwortlichen Ingenieure aber bleiben unerwähnt und sind vergessen. Macht man sich die Mühe, im Archiv der Stadt die teils historischen Brücken-Bauwerkspläne zu studieren, findet sich schnell ein immer wiederkehrender Name – *Hermann Kickton*. Doch wer war der Erfurter Bauingenieur, der den beeindruckenden Brückenentwürfen ein Gesicht gab? Nichts findet sich in den Archiven über ihn. Selbst im Tiefbauamt der Stadt, dessen erster Leiter er immerhin war, ist nichts Persönliches über ihn bekannt.

Dieser Beitrag gedenkt dem in Vergessenheit geratenen Bauingenieur Stadtbaurat Hermann Kickton, der am 2. Juni 2015 vor 100 Jahren im Alter von 68 Jahren in Erfurt verstorben ist (Bild 1).

## Familie, Lebenslauf, Berufung und Beruf

Hermann Kickton, seine Lebensgeschichte beginnt mit einem Transversalmaßstab aus dem frühen 19. Jahrhundert im fernen Ostpreußen. Diesen erbt er von seinem Vater Julius Kickton, der Landmesser und Besitzer des Rittergutes *Adliches Dominium Lengainen* in der Nähe des Dorfes Lengainen war. Lengainen liegt zu jener Zeit in Ostpreußen im Landkreis Allenstein zwischen den Ortschaften Allenstein und Wartenburg. Wahrscheinlich steht die Berufswahl des Vaters mit dem damals in Ost- und Westpreußen umzusetzenden Edikt über den erleichterten Besitz und den Gebrauch des Grundbesitzes vom 9. Oktober 1807 im Zusammenhang, infolgedessen, durch die auszuführende Trennung des Gutsbesitzes vom bäuerlichen Besitz, ein großer Bedarf an Vermessungsarbeiten bestand. Der Transversalmaßstab war das Arbeitsinstrument von Julius Kickton. Dieser

in Ehren gehaltene Maßstab wurde stets weitervererbt und befindet sich noch heute im Besitz der Familie Kickton.

Hermann Julius Rudolf Kickton wurde am 30. März 1847 als Sohn der Eheleute Julius Kickton (1806–1877) und Caroline Kickton (1807–1881) in Lengainen geboren. Er war von insgesamt 9 Kindern der einzig überlebende Namensträger mit Nachkommen. Im Jahre 1865 machte er mit 18 Jahren sein Abitur an der Löbenichters Oberrealschule in Königsberg. Danach verließ er Ostpreußen mit unbekanntem Ziel.



Bild 1: Hermann Kickton – Stadtbaurat in Erfurt von 1887 bis 1914.

Die nächsten Lebensstationen lassen sich aus dem Soldbuch von Hermann Kickton rekonstruieren. Das Soldbuch war der Ausweis des Soldaten und gleichzeitig der Nachweis für erhaltene Ausrüstungsgegenstände, Sold und Verpflegung. Aus dem sich ebenfalls in Familienbesitz befindenden Soldbuch kann man entnehmen, dass Hermann Kickton am 1. April 1869, also mit 22 Jahren, beim Garde-Füsilier-Regiment *in das Heer* eingetreten ist. Das Garde-Füsilier-Regiment war ein Infanterieregiment des Gardekörpers der preußischen Armee mit Garnison in Berlin. Weiter ist aus dem Soldbuch ersichtlich, dass Hermann Kickton am 23. Juli 1870 wahrscheinlich im Rahmen der Mobilisierung zum Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 eingezogen wurde, welche am 16. Juli 1870 angelaufen war. Seine Teilnahme am Deutsch-Französischen Krieg belegt die erhaltene *Kriegsgedenkmünze 1870/71*. Die Ausfertigung des Soldbuches datiert vom 16. April 1873

mit dem Stempel *Königlich Preußisches 3. Hannoversches Infanterie-Regiment Nr. 79 – Füsilier Bataillon*. Der Standort des Füsilier Bataillons war Hannover. Zu diesem Zeitpunkt war Hermann Kickton Vice-Feldwebel. Zu Vice-Feldwebeln wurden überwiegend Einjährig-Freiwillige in ihrer Eigenschaft als Offiziersanwärter der Reserve nach bestandener Offiziersprüfung befördert.

Neben dem Stichwort *Profession* findet man den Eintrag *Bauführer* im Soldbuch von Hermann Kickton. Dies ist im Alter von 26 Jahren der erste Hinweis auf seinen beruflichen Werdegang. Um diesen von ihm eingeschlagenen Berufsweg besser zu verstehen, helfen nachfolgende Erläuterungen.

Der Begriff Baubeamter bezeichnete vom 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert einen Architekten oder Bauingenieur, der in einem Dienstverhältnis mit einer staatlichen oder städtischen Verwaltungseinheit stand. Im Deutschen Kaiserreich (1871–1918) teilte man Baubeamte in Bauführer, Baumeister, Bauinspektor und Baurat ein. Die Städte orientierten sich üblicherweise an der Struktur der jeweiligen staatlichen Bauverwaltung. So gab es Stadtbaumeister, Stadtbauinspektoren, Magistratsbauräte und Stadtbauräte. Der Ausbildungsweg war lang. Nach Absolvierung eines Gymnasiums, eines Realgymnasiums oder einer Oberrealschule wurden in Preußen auf einer technischen Hochschule zwei Jahre, bereits nach der Fachrichtung getrennt, allgemeine Wissenschaften studiert und vorbereitende Übungen durchgeführt. Danach war eine Vorprüfung in diesen Fächern zu bestehen. Es folgte ein zweijähriges Fachstudium und nach dessen Abschluss die Bauführer-Prüfung. Bestand man diese, schloss sich eine dreijährige praktische Ausbildung unter der Bezeichnung *Regierungsbauführer* an einer höheren Baubehörde an. Danach wurde die Baumeister-Prüfung als große Staatsprüfung vor einem Prüfungsamt abgelegt. Für Preußen erfolgte die Ausbildung an der Berliner Bauakademie. Diese wurde 1799 von König Friedrich Wilhelm III. gegründet, um Architekten und Bauingenieure als preußische Staatsbaubeamte für das staatliche Bauwesen auszubilden.

Resümierend lässt sich schlussfolgern, dass Hermann Kickton bis zum Jahre 1873 eine Ausbildung an einer technischen

Hochschule, wahrscheinlich der Berliner Bauakademie, erfolgreich zum Abschluss gebracht haben muss. Inspirierend für seine ingenieur-technische Laufbahn war vielleicht die Tätigkeit seines Vaters als Landmesser. Dass die Kicktons dem Bauwesen verbunden waren, beweist auch der bekannte Architekt und Kirchenbaumeister Arthur Kickton, er war sein Cousin.

Zum Zeitpunkt der Ausfertigung des Soldbuches im April 1873 war sein Vater Rentier. Dies belegt ebenfalls ein entsprechender Eintrag. Das elterliche Ehepaar Julius und Caroline Kickton wohnte nun in Wartenburg. Das Gut Lengainen war verkauft worden, vermutlich auch aus wirtschaftlichen Gründen. Aus jener Zeit ist bekannt, dass die ostpreußische Schafwolle mit der billigeren australischen Wolle nicht mehr



Bild 2: Hermann Kickton und Frau Auguste Kickton mit den Söhnen. Hans (links) und Hermann (rechts) etwa 1881.

konkurrieren konnte. Die Schafzucht war für die ostpreußischen Landwirte ein bedeutender Wirtschaftsfaktor gewesen.

Hermann Kickton hielt sich 1873 und danach in der preußischen Provinz Hannover auf. Aus einem überlieferten Brief seiner Mutter Caroline Kickton an die zukünftige Schwiegertochter Auguste Schröder vom 30. November 1874 geht hervor, dass er sich am Wohnort der Brauteltern in Bevensen verlobt hat. Bei der Verlobungsfeier waren die Eltern aus Wartenburg nicht anwesend. Die Reise war wohl zu weit und zu anstrengend für sie. Am 12. Oktober 1877 heiratete Hermann Kickton in der Kirche von Bevensen im Alter von 30 Jahren seine drei Jahre jüngere Braut Auguste Schröder. Im gleichen Jahr, nur wenige Monate nach der Heirat, starb im Dezember sein Vater Julius Kickton in Wartenburg an einer

Lungenentzündung. Seine Mutter Caroline Kickton verstarb 1881 am gleichen Ort. In warmer familiärer Erinnerung ist bis heute ihr oben erwähnter Brief geblieben, in welchem sie ihrem Sohn Hermann *ein gemüthlich beiteres Wesen* attestiert.

Die jungen Eheleute Hermann und Auguste Kickton lebten zunächst in Aschersleben in der preußischen Provinz Sachsen, zu der auch Erfurt gehörte. Hier wurde am 16. August 1878 ihr erster Sohn Hermann Carl August Kickton geboren (Bild 2). In der Geburtsurkunde ist als Vater Hermann Julius Rudolf Kickton mit der Berufsbezeichnung *Baumeister* vermerkt. Er muss also zu diesem Zeitpunkt bereits die große Staatsprüfung abgelegt haben. Am 2. Oktober 1879 zog Familie Kickton dann nach Erfurt. Dies ist aus der Einwohnermeldekarte ersichtlich. Ihre erste Wohnadresse war die Schmidtstedter Flur 1a. Es ist anzunehmen, dass der Umzugsgrund in einer neuen beruflichen Perspektive in der Erfurter Stadtverwaltung lag. Aus den Unterlagen des Bauamtes geht hervor, dass Hermann Kickton als Regierungsbaumeister bis 1887 für die Stadt tätig war [4].

Am 1. März 1880 erfolgte der Umzug in die Augustinerstraße 34. Sicherlich war die Wohnung zu klein geworden, denn Auguste Kickton erwartete ihr zweites Kind. Am 30. April 1880 kam Hans Hermann Julius Rudolph Kickton zur Welt. Am 6. Januar 1885 folgte ihre erste Tochter Anna Luise Julie Elisabeth Kickton. Am 4. Januar 1893 erblickte dann noch Gertrud Emma Olga Louise Kickton als Nachkömmling das Licht der Welt. Zu diesem Zeitpunkt wohnten die Kicktons aber schon am Reichartplatz 1 (Bild 3). Hierher waren sie am 3. Oktober 1887 gezogen.

Am 1. Oktober 1887 war Hermann Kickton Stadtbaurat in der Erfurter Stadtverwaltung geworden. Er trat die Nachfolge von Stadtbaurat Walter Spielhagen an, der mit Ablauf seiner Amtszeit am 16. August 1887 auschied [5]. Die Amtszeit von Hermann Kickton als Stadtbaurat ist bis zum Jahre 1914 belegt. Nach Recherche des Stadtarchives Erfurt erfolgte in der städtischen Bauverwaltung ab 1888 erstmalig eine Unterteilung in Hochbau- und Tiefbauwesen. Man kann daher sagen, dass 1888 das Geburtsjahr des Tiefbauamtes der Stadt ist und Hermann

Kickton der erste Amtsleiter des Tiefbauamtes war. Seine Leitungsfunktion im Tiefbauamt ist auch in den Überlieferungen der Familie Kickton dokumentiert. Aufgrund der vielen Aufgaben, die im Rahmen der städtischen Erschließung zu bewältigen waren, untergliederte sich das Tiefbauamt in die Abteilung für Straßenbau und in die Abteilung für Wasserwerks- und Kanalisierungsverwaltung. Die letztgenannte Abteilung findet sich im Adressbuch von 1911 unter der Bezeichnung Tiefbauamt II. Neben den genannten Abteilungen für Hoch- und Tiefbau gab es im städtischen Bauamt noch die Abteilungen für Vermessungswesen sowie für Heiz- und Maschinenwesen. Allen vorangestellt war eine Abteilung des Stadtbaurates.

Während Bauingenieur Stadtbaurat Hermann Kickton von 1888 bis 1914 dem Tiefbauamt vorstand, wurde das Hochbauamt von 1888 bis 1899 von Architekt Stadtbaurat Albert Kortüm und ab 1904 von Architekt Stadtbaurat Paul Peters geführt. Diese Zuordnung kann aus den Tätigkeitsfeldern und verschiedenen Veröffentlichungen der genannten Personen eindeutig hergeleitet werden.

Mit achtenswerten 67 Jahren beendete Hermann Kickton 1914 seine berufliche Tätigkeit als Stadtbaurat in der Erfurter Stadtverwaltung. Ein Jahr später verstarb Hermann Kickton am 2. Juni 1915 viel zu früh. Seine Frau Auguste Kickton blieb in Erfurt und verstarb am 31. Januar 1919.

Bereits 1901 wurden die Verdienste Hermann Kicktons zur infrastrukturellen Entwicklung der Stadt Erfurt gewürdigt. So kann dem Centralblatt der Bauverwaltung vom 2. Februar 1901 nachfolgende Ehrung entnommen werden: *Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht, dem Stadt-Baurath Kickton in Erfurt den Rothen Adler-Orden IV. Klasse zu verleihen.*



Bild 3: Wohnhaus der Familie Kickton am Reichartplatz 1 (ab 1903 Kaiserplatz) im Jahre 1911.

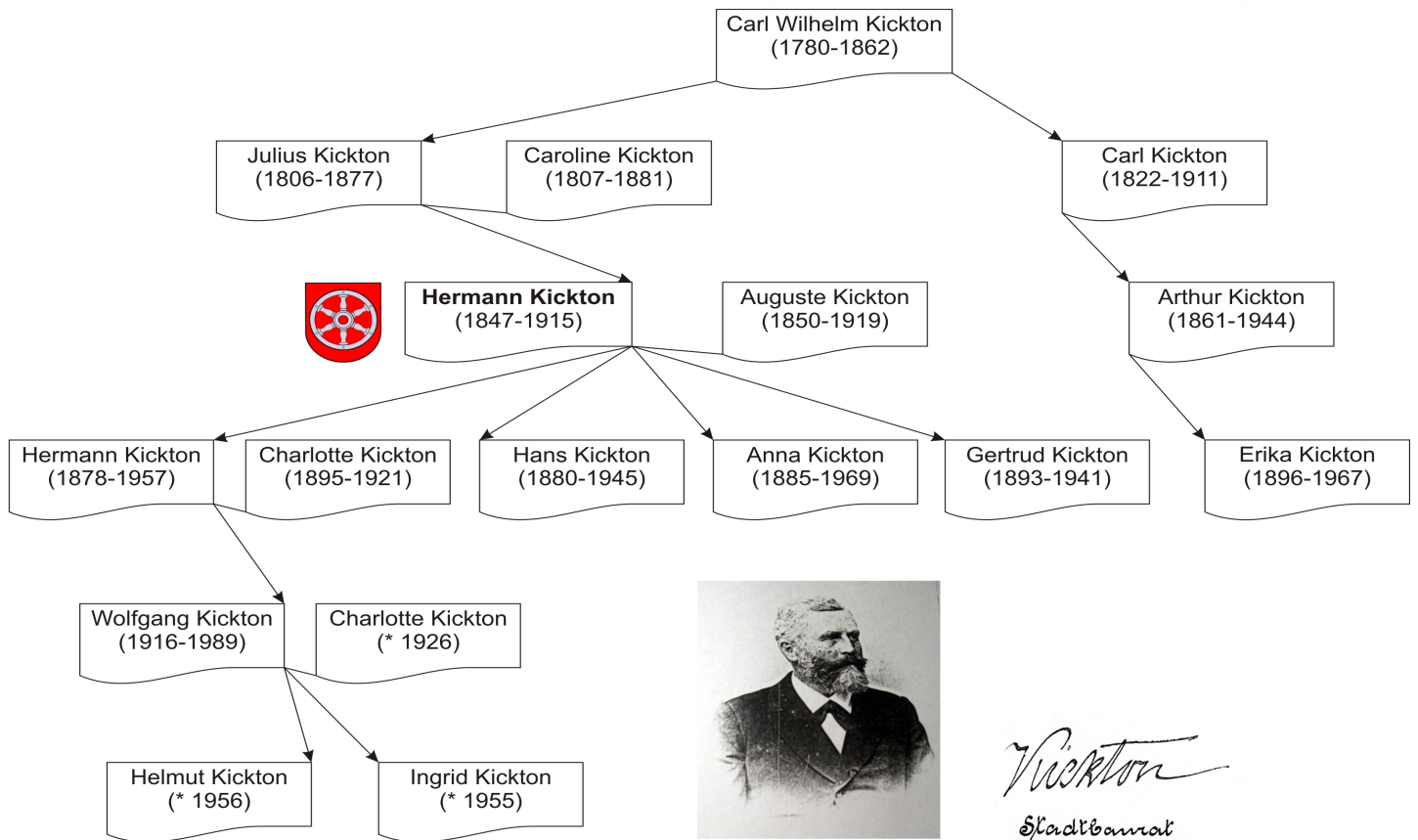
Hermann Carl August Kickton, der erste Sohn der Eheleute Kickton, verbrachte seine Jugend in Erfurt und besuchte dort das Königliche Gymnasium, ehe er nach dem Abitur 1896 in Halle Jura studierte. Nach dem ersten juristischen Staatsexamen war er Referendar in Erfurt und Eltville. 1905 bestand er das zweite juristische Staatsexamen. Er übernahm vorübergehend die Verwaltung einer Anwalts- und Notariatspraxis in Erfurt, verfolgte dann aber eine richterliche Laufbahn mit Stationen u.a. in Elbing, Trier und Königsberg. Auf dem Höhepunkt seiner Berufslaufbahn wurde er 1927 Landgerichtsdirektor und Landgerichtsvizepräsident in Köln. Neben seiner juristischen Tätigkeit war er ein begeisterter Amateurpaläontologe. Er verfasste die Schrift *Die Urzeit des Trierer Landes*, welche die Gesellschaft für nützliche Forschungen zu Trier 1925 veröffentlichte.

1932 entdeckte er in der Braunkohlentagebaugrube Fischbach nahe Kerpen-Horrem in Nordrhein-Westfalen eine bisher unbekannte fossile Weidenart aus der Zeit des Miozäns, die nach ihm die Bezeichnung *salix kicktoni* erhielt. Hermann Carl August Kickton trat 1945 in den Ruhestand und verstarb 1957 im Alter von 79 Jahren. Am 15. Juli 1916 wurde Wolfgang Hermann Ferdinand Kickton als Sohn von Hermann Carl August Kickton in Trier geboren. Auch er schlug die juristische Laufbahn ein. Seine Erfurter Großeltern waren für ihn zu früh verstorben, so dass er keine Erinnerungen an sie haben konnte. Doch seiner Familienchronik und der Ahnenforschung seiner Frau Charlotte Kickton ist es zu verdanken, dass die beeindruckende Geschichte der Familie Kickton als Rittergutsbesitzer, Landmesser, Baumeister und Juristen für die Nachwelt erhalten geblieben ist und bleibt. Ohne ihre detaillierte Recherche wäre dieser Beitrag zur Erinnerung an Hermann Kickton als Brückenbauer in Erfurt nicht möglich gewesen. Dafür gebührt ihnen ein besonderer Dank. Und die Familiengeschichte setzt sich fort. 1955 und 1956 wurden Ingrid Charlotte Franziska Kickton und Helmut Hermann Ewald Kickton als Kinder von Wolfgang und Charlotte Kickton in Köln geboren. Helmut Kickton ist heute ein weithin bekannter Kirchenmusiker und seit 1987 Kantor der Kreuznacher Diakonie.

(Lesen Sie in SuG Nr. 60 den zweiten Teil, der sich mit dem **Brückenbau in der Erfurter Gründerzeit** beschäftigt wird.)

Alle Abbildungen Fotoarchiv Charlotte Kickton und Helmut Kickton. ☹

Alle Abbildungen Fotoarchiv Charlotte Kickton und Helmut Kickton. ☹





# Hermann Kickton – Erfurter Bauingenieur der Gründerzeit (Teil II)

Dr.-Ing. Hans-Jörg Vockrodt

## Brückenbau in der Erfurter Gründerzeit

An der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert war die Zeit des alten Erfurts vorüber. Die Stadt hatte sich durch die aufblühende Industrie in der Gründerzeit zu einer modernen Großstadt entwickelt. 1906 wurde die Zahl von 100.000 Einwohnern erreicht. Nach dem Abriss der einengenden Befestigungsanlagen verlagerte sich die städtebauliche Erweiterung vor allem in die neuen Vorstädte. Hierbei mussten auch leistungsfähige Verkehrsverbindungen zu den überregionalen Landstraßen für den ständig anwachsenden Verkehr geschaffen werden.

Aufgrund neuer baulicher Herausforderungen, Materialien, Herstellungsmethoden und industrieller Herstellungsprozesse etablierte sich im 19. Jahrhundert auch der Beruf des Bauingenieurs. Auf natur- und technikkundlicher Grundlage entwarfen, konstruierten und berechneten Bauingenieure Gebäude und Anlagen sowie leiteten ihren Bau. Das sich parallel zur Architektur entwickelnde Bauingenieurwesen manifestiert sich damals wie heute am deutlichsten in weitgespannten Brücken und in hohen Gebäuden. Das Werk der Bauingenieure ist als Bestandteil der modernen Technik ein Schlüssel für den Aufschwung des öffentlichen Lebens. Es kann als eigenständige Kunstform angesehen werden, deren Ideale sich in Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Eleganz ausdrücken. Die Wurzeln des Bauingenieurberufs repräsentierten der aus dem Handwerk stammende Baumeister, der Ingenieuroffizier, der Baubeamte und der in der industriellen Revolution prosperierende Unternehmer.

Für die Stadt Erfurt gehören der Bau des Flutgrabens ab 1890 und der Bau der Flutgrabenbrücken zu den Leuchttürmen der Erfurter Ingenieurbaugeschichte der Gründerzeit.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1873 hob die preußische Regierung per Reichsgesetz den Festungsstatus der Stadt Erfurt auf. Die Stadt wurde in den darauffolgenden drei Jahrzehnten entfestigt. Nach dem Rückbau der alten Festungsgräben und -wälle entstanden an deren Stelle und in den neuen Stadtvierteln jenseits der ehemaligen Stadtbefestigung moderne Straßen, auch unter Verwendung der vorhandenen Erdmassen aus den Wallanlagen. Die Brücken

vor den engen Stadttoren genügten den verkehrstechnischen Anforderungen nicht mehr. Die Tragfähigkeit war ungenügend und die Ausbaubreite zu gering. Zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen wurden Notbrücken aus Holz errichtet.

Mit der Entfestigung war aber auch das Hochwasserproblem der Stadt Erfurt zu lösen. Das sogenannte *Große Wasser* war neben der *Feuersbrunst* und dem *Schwarzen Tod* von alters her ein Schreckenswort für die Stadtbewohner. Viele Chronisten nahmen sich des Themas an. Auch in der Chronik der Familie Kickton findet sich die Beschreibung einer Begebenheit im Zusammenhang mit einem Hochwasser in Erfurt. Es ist eine Kindheitserinnerung von Hermann Carl August Kickton, dem ersten Sohn der Eheleute Hermann und Auguste Kickton, welche er in einem Brief an seine Cousine Erika Kickton festhielt. Erika Kickton war als Tochter des Kirchenbaumeisters Arthur Kickton eine geschätzte Musikwissenschaftlerin und Komponistin. Es geschah im September des Jahres 1882.

*Eines Tages hatte jeder von uns aus einem großen Kastanienblatt einen Drachen, einen Pattevogel, gemacht, der an einem dünnen Faden in die Luft steigen sollte. Leider taten das beide Drachen nicht, wie ich mir das rückblickend überlege, deshalb erstens nicht, weil die Konstruktion technisch verfehlt war, und zweitens deshalb nicht, weil der Wind fehlte. Über die Kausalität des Versagens gerieten wir in Streit, der, da wir als Kinder damals des Pazifismus entrieten, in eine Schlägerei ausartete. Wir vertrugen uns aber bald und beschlossen, zum Zeichen der Versöhnung etwas zu unternehmen. Wir faßten uns an den Händen und zogen in die weite Welt. Es war noch früh am Morgen und wir gingen durch viele, uns bald ganz unbekannte Straßen. Wo wir überall waren, habe ich natürlich vergessen. Wir wanderten und wanderten. Wir kamen unter anderem an einen großen Fluss, die Gera, die, wie ich nachher erfuhr, ein gewaltiges Hochwasser führte. Arbeiter besserten da eine Brücke aus. Wir kletterten da hinauf*



Bild 1: Der Flutgraben in Funktion: Hochwasser 1905 unterhalb des Papierwehres.

Die junge Familie wohnte zu dieser Zeit in der Erfurter Augustinerstraße 34 nahe dem Augustinerkloster. Nach langanhaltenden Regenfällen trat die Gera wieder einmal im Stadtgebiet über die Ufer.

*Ich erinnere mich an einen weiten Ausflug, den ich als vierjähriger Junge machte. Mit uns im Hause wohnte eine Familie von Rechenberg, der Vater war Offizier. Diese hatte einen Jungen, der war grade so alt wie ich, und wir spielten miteinander, meist unten in dem großen Garten.*

*und freundeten uns mit den Werkleuten an. Die machten bald Mittag und wir, die wir nun auch Hunger kriegten, bekamen auch was von ihnen ab. Dann zogen wir bis zum Abend weiter. Wie wir uns nach Hause fanden, weiß ich nicht mehr. Jedenfalls läutete, als wir unten ankamen, die Glocke von dem nahen Augustinerturm und ein Polizist läutete etwas aus, was wir nicht verstanden. Beides galt uns, was wir aber nicht abtnten. Unsere beiderseitigen Eltern hatten das in ihrer*

Angst um uns veranlaßt, nachdem sie die Hauskeller, die infolge des weit entfernten Hochwassers, wie die Nachbarkeller auch, wohl  $\frac{1}{2}$  m tief vollgelaufen waren, in Bütteln stehend nach unseren Leichen mit Stangen ausgelotet hatten. Als sie uns nun wiedersahen, waren sie froh, daß wir nicht einmal Prügel bezogen.

Neben den menschlichen Schicksalen gingen mit den Hochwassern auch große Zerstörungen einher. Bereits am 17. Juni 1821 wandten sich deshalb die hochwassergeschädigten Bürger der Stadt mit der Bitte um Abhilfe vor künftigen Überschwemmungsschäden an den preußischen König Friedrich Wilhelm III. Dieser Zeitpunkt gilt als der Beginn aktiver Bemühungen zur Lösung des Erfurter Hochwasserproblems. Dass die Hochwassergefahr heute gebannt ist, verdanken die Erfurter Bürger dem unermüdlichen Engagement des damaligen Oberbürgermeisters Richard Breslau, der sich nach langer, öffentlich ausgetragener, kontroverser Debatte per Stadtverordnetenbeschluss vom 31. Januar 1887 mit

seinem aus heutiger Sicht richtigen Flutgrabenkonzept durchgesetzt hatte. Dieses sah den Umbau des Festungsgrabens der äußeren Stadtbefestigung zum Flutkanal vor und beruhte auf einem Entwurf des Bauassistenten Fritz Haenschke, dem wiederum Vorschläge des Regierungs- und Baurates Hermann Wurffbain aus Arnstadt zugrunde lagen. Das konkurrierende Konzept stammte von Stadtbaurat Walter Spielhagen, dem Vorgänger von Stadtbaurat Hermann Kickton. Das Konzept von Walter Spielhagen hatte die Regulierung der Wilden Gera zur Beseitigung der Hochwassergefahr zum Inhalt. Der Bau des Flutgrabens begann mit ersten Erdarbeiten Anfang 1890 als Notstandsmaßnahme. Die konkrete Planung übernahmen die Regierungsbaumeister und Bauingenieure Christian Havestadt und Max Contag aus Berlin. Die endgültige Bestimmung des Ausbauquerschnittes mit einer Sohlbreite von 20 Metern erfolgte aber erst auf Grundlage eines erneuten Hochwassers am 24. November 1890, bei dem zeitweise

eine Durchflussmenge von 250 Kubikmeter je Sekunde gemessen wurde. Nach vielen Jahren konträrer Debatten, drei Jahren Planungszeit und acht Jahren Bauzeit, in welcher ca. eine halbe Million Kubikmeter Erde bewegt werden mussten, konnte am 14. Oktober 1898 mit dem Durchstich des Verbindungsstückes vom alten Festungsgraben südlich der Kartäuser Mühle zur Gera der insgesamt 5,4 km lange Flutgraben in Betrieb genommen werden (Bild 1). Vom ersten Bürgerbegehren waren bis zu diesem Tag 77 Jahre vergangen.

In untrennbarer Einheit mit dem Bau des Flutgrabens steht der Bau der Flutgrabenbrücken. Diese teilweise bis heute den Lauf des Flutgrabens bekrönenden Bauwerke sind gleichfalls als ingenieurtechnische Meisterleistung anzusehen. Mit der Fußgängerbrücke am Papierwehr - Baujahr 1895, dem Friedrichssteg - Baujahr 1897, der Pfortchenbrücke - Baujahr 1897, dem Wilhelmssteg - Baujahr 1898 (Bild 2), der Viktoriabrücke - Baujahr 1895, der Löbertorbrücke - Baujahr 1892, der Bahn-

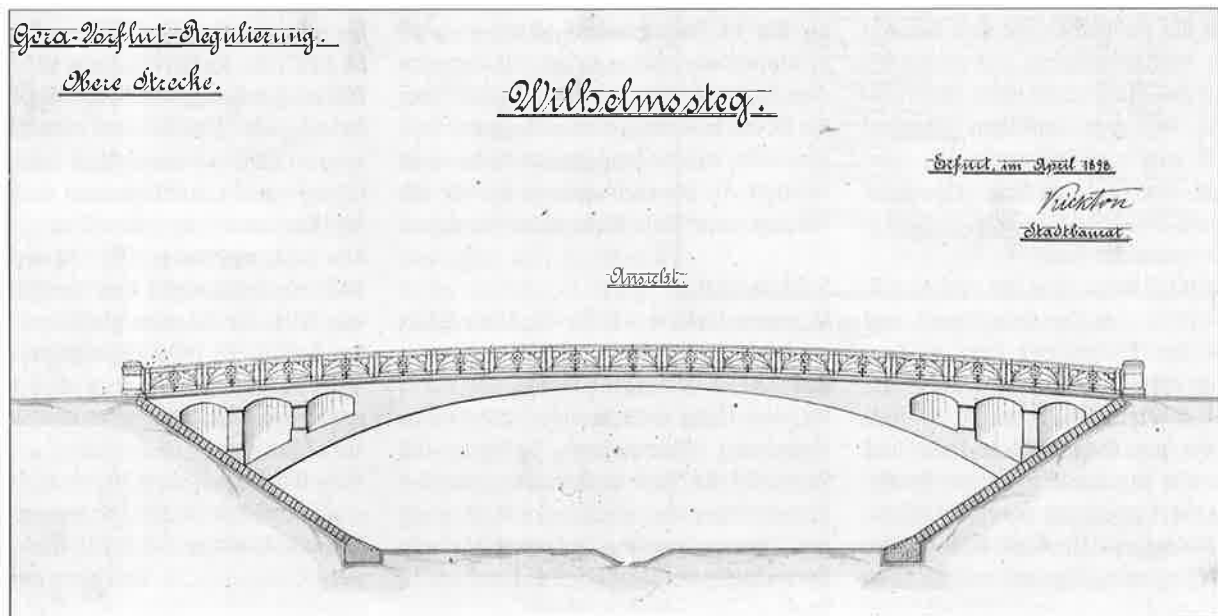


Bild 2: Der Wilhelmssteg. Die Bauwerksplan von Hermann Kickton 1898.

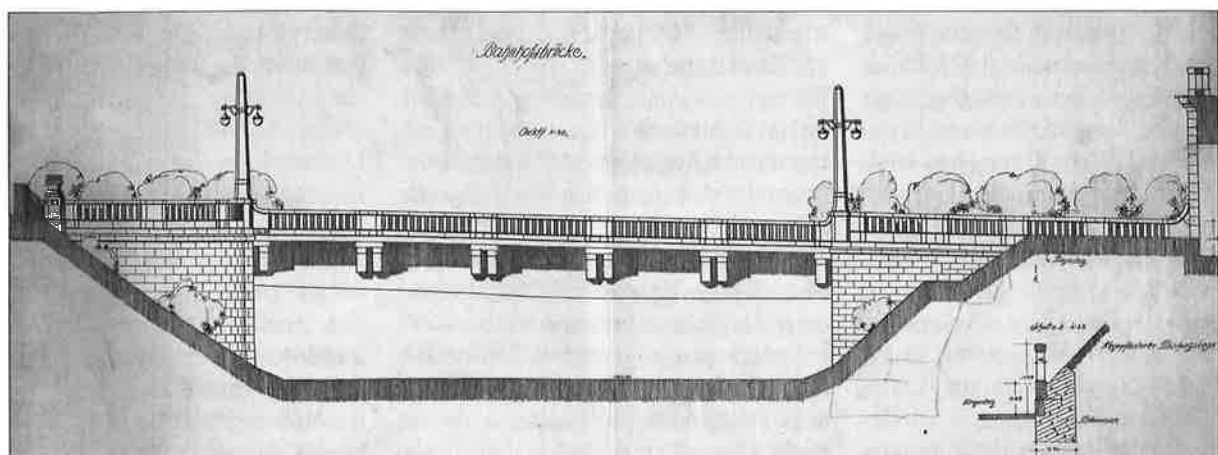


Bild 3: Die Bahnhofsbücke. Die Bauwerksplan von Hermann Kickton 1912.

hofsbrücke - Baujahr 1890 (Bild 3), der Schmidstedtertorbrücke - Baujahr 1895, der Krämpfertorbrücke - Baujahr 1895, der Schlachthofbrücke - Baujahr 1897, der Johannestorbrücke - Baujahr 1896 und der Gerberstraßenbrücke - Baujahr 1895 entstanden 12 neue Straßenbrücken während dieser Zeit. Hinzu kommen die Hohenzollernbrücke - Baujahr 1911/12, die Radowitzbrücke - Baujahr 1906/07 sowie die Karlsbrücke - Baujahr 1911 (Bild 4), welche erst nach Vollendung des Flutgrabens gebaut wurden. Die Anordnung der Flutgrabenbrücken geschah überwiegend im Bereich der abgebrochenen Stadttore. Mit Spannweiten zwischen 24 und 28 Metern überführen sie teilweise bis heute die vom Zentrum der Stadt ausgehenden Radialstraßen, die wiederum eine hervorgehobene Bedeutung für den Verkehr zu den sich entwickelnden Vorstädten und die Anbindung der Stadt an das überregionale Landstraßennetz besaßen und besitzen.

In den Jahren 1896 bis 1898 wurde die Wilde Gera mit den Erdmassen der abgetragenen Festungswälle verfüllt. Die Wilde Gera war der Wallgraben vor dem inneren Ring der Stadtbefestigung und diente bis zum Bau des Flutgrabens dem Hochwasserschutz. Auf dem verfüllten Flusslauf errichtete man eine Ringstraße. Diese ermöglichte eine gute verkehrstechnische Verbindung der Vorstädte und entlastete so das Zentrum der Stadt.

Es ist einzuschätzen, dass die städtebauliche Erweiterung in der Gründerzeit und der Bau des Flutgrabens zum größten Brückenbauprogramm in der Geschichte der Stadt führten. Dieses wurde ab etwa den 1880er Jahren verwirklicht. Leiter und ausführender Ingenieur, in dessen Verantwortung die Umsetzung des Brückenbauprogramms lag, war Hermann Kickton, der zuerst als Regierungsbaumeister und dann als Stadtbaurat für die Stadt tätig war. Die Bauart der Brücken war unterschiedlich. Die industrielle Revolution machte Eisen zunächst in der Form von Gusseisen, später als Schmiedeeisen und schließlich als Stahl in großen Mengen verfügbar. Kurz danach wurden Zement, Beton und Eisenbeton entwickelt. Dem Brückenbau eröffneten sich so neue Wege und Dimensionen, die bisher nicht möglich waren. Diese Entwicklung ist auch am Bau der Erfurter Flutgrabenbrücken nachvollziehbar. Zu Beginn errichtete man ein- oder zweibogige Brücken aus Ziegelmauerwerk. Ihnen folgten ab 1897 Bogenbrücken aus Stampfund ab 1912 aus Eisenbeton. Es wurden aber auch Stahlbrücken in der Form von Vollwandträgern oder Fachwerkkonstruk-

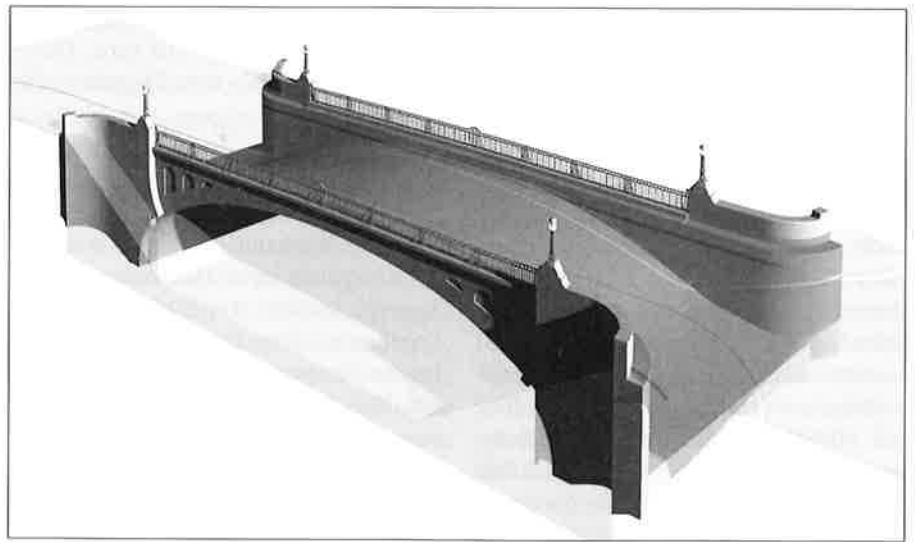


Bild 4: Die Karlsbrücke. 3D-Visualisierung von Antal Szöke und Hans-Jörg Vockrodt.

tionen, die auf massiven Widerlagern ruhten, gebaut. Notstege für Fußgänger aus Holz gehörten ebenfalls zum Brückenbau-repertoire jener Zeit.

Betrachtet man die Erfurter Brückenbau-geschichte aus Sicht des Einsatzes moder-ner Baustoffe, so soll abschließend auch an die in Vergessenheit geratene erste Spannbetonbrücke in Erfurt erinnert werden. Es ist die 1965 errichtete Brücke über die Deutsche Reichsbahn im Zuge der Stei-gerstraße, welche heute leider nicht mehr existiert. Als Entwurfsverfasser ist hier der Bauingenieur Hans Vockrodt zu würdigen.

#### Schlusswort

Hermann Kickton war für die Stadt Erfurt ein bedeutender Bauingenieur. Insbesondere seine zeitlos schönen Bogenbrücken, die den Flutgraben in einer naturnahen Umgebung überspannen, prägen das Weichbild der Stadt noch heute. Seine Verdienste liegen aber auch in der Meisterung der infrastrukturellen Aufgaben, die die Entwicklung der industriell aufstrebenden Stadt in der Gründerzeit mit sich brachten. Hermann Kickton ist in einer Zeit, in der größtenteils leitende Verwaltungs-angestellte, Architekten, Städteplaner und Denkmalschützer in der öffentlichen Wahrnehmung mit dem Begriff Baukultur in Verbindung gebracht werden, als Ingenieur zu würdigen. Seine Ingenieur-bauwerke sind als beachtliche Zeugnisse früherer Baukunst der Stadt Erfurt anzusehen. Diese Bauwerke zu erhalten ist eine wichtige baukulturelle Aufgabe und unter Maßgabe aktueller städtebaulicher Anforderungen eine ingenieurtechnische Herausforderung. Daher sollen auch seine nachfolgenden Berufskollegen, die mit großem Ingenieurverstand und viel Liebe zum technischen Detail seine nunmehr

über 100 Jahre alten Brücken in den letzten Jahren nachgerechnet, instand gesetzt, ertüchtigt und erweitert haben, nicht unerwähnt bleiben. Stellvertretend sind hier die Bauingenieure Dietrich Baumbach, Eberhard Sander, Hans Vockrodt und der Autor dieses Beitrages zu nennen, die für die Instandsetzung der Hohenzollernbrücke 1992, der Radowitzbrücke 1996/97, der Pfortchenbrücke 1997/98, der Krämpfertorbrücke 1998/99 und des Wilhelmssteiges 2002 verantwortlich zeichneten. Obwohl nicht auf Hermann Kickton als Brückenbauer zurückzuführen, gehört die Instandsetzung der Krämerbrücke 1985/86, der Langen Brücke 1991/92 sowie 1993, der Petersbergbrücke 1992 und der Roßbrücke 1994/95 als ingenieurtechnisch zu würdigende Leistungen der oben genannten Personen ebenfalls in diese Aufzählung.

Dass die historischen Brücken der Stadt in allen Zeiten immer wieder auch inspirierende Kunstmotive waren und sind beweist beispielsweise der immerwährende Kunstkalender *Erfurter Brücken*. Mit diesem Kalender ist es der Erfurter Künstlerin Gabriele Müller in liebenswerter Art und Weise gelungen die Seele dieser einmaligen Bauwerke für jeden erlebbar erklingen zu lassen.

#### Literaturhinweise

D. Baumbach, H.-J. Vockrodt, *Historische Bogen- und Gewölbebrücken der Stadt Erfurt*, Buch Habel GmbH & Co. KG. Erfurt 2000

H.-J. Vockrodt, D. Baumbach, *Brücken und Stege im alten Erfurt*. Selbstverlag der Verfasser, Erfurt 2011

G. Müller, H.-J. Vockrodt, *Immerwährender Kunstkalender Erfurter Brücken*. Selbstverlag der Verfasser. Erfurt 2013. ☒