

nicht immer gleichzeitig ausgestellt werden. Wir bemühen uns jedoch, aus allen Bereichen eine Auswahl vorzustellen. Das Auswechseln der Gegenstände ermöglicht es, im Laufe der Zeit, die verschiedenen Teile der Sammlung zu präsentieren und

dem Museum immer neue Anziehungspunkte zu geben.

Elisabeth Bornfleth, Gewerbemuseum der Landesgewerbeanstalt Bayern, Gewerbemuseumsplatz 2, 8500 Nürnberg.

Alle Fotos: Gewerbemuseum der Landesanstalt Bayern, 8500 Nürnberg, Gewerbemuseumsplatz 2

Mit den folgenden beiden Beiträgen überschreiten wir den Raum, den das Thema der diesjährigen Bundesstudienfahrt „Die fränkisch-oberpfälzische Industriegasse Nürnberg-Amberg“ vorgibt. Da uns aber ein zugesagter größerer Aufsatz nicht rechtzeitig geliefert werden konnte, fügen wir hier zwei auch dem Technischen verbundenen Themata aus dem benachbarten Oberfranken bei, über den Wiederaufbau einer historischen Brücke und ein Bergwerksmuseum. Über ein weiteres derartiges Museum werden wir unter berichten, auf ein drittes hinweisen.

Reinhold Schweda

Die historische Leucherhofbrücke über die Baunach erbaut 1710 — restauriert 1979-80

Wer die Stadt Baunach nach Norden hin, auf der B 279 in Richtung Ebern verläßt, der tut gut daran, bevor er den Ortsteil Reckenneusig erreicht, beim Hinweisschild „Leucherhof“ nach rechts von der Hauptstraße abzubiegen. Nach etwa 200 m kann er inmitten der Baunach-Wiesen die „historische Leucherhofbrücke“ bewundern, die hier kurz vor der Einmündung des Sendelbaches, bei Stromkilometer 3 + 900 den Unterlauf der Baunach überspannt und so die Verbindung zwischen der Stadt Baunach und ihrem Ortsteil Leucherhof herstellt.

Der gleichnamige Leucherhof wurde erstmals im Jahre 1396 in einem Verzeichnis der Grafen v. Truhendingen als Halbhof, dem „Lewgerhof“ in der „Lewgerau“ genannt. Im Erbhuldigungsakt von 1750 wird sogar der berühmte Bamberger Baumeister und Hofrat „Johann Georg Dientzenhofer“ als Besitzer des Hofes angegeben. Dientzenhofer, der von 1711 bis zu seinem Tode 1726 Hofbaumeister unter dem Bamberger Fürstbischof „Lothar Franz von Schönborn“ war, lebte 1750 gar nicht mehr, das Gut hatte er

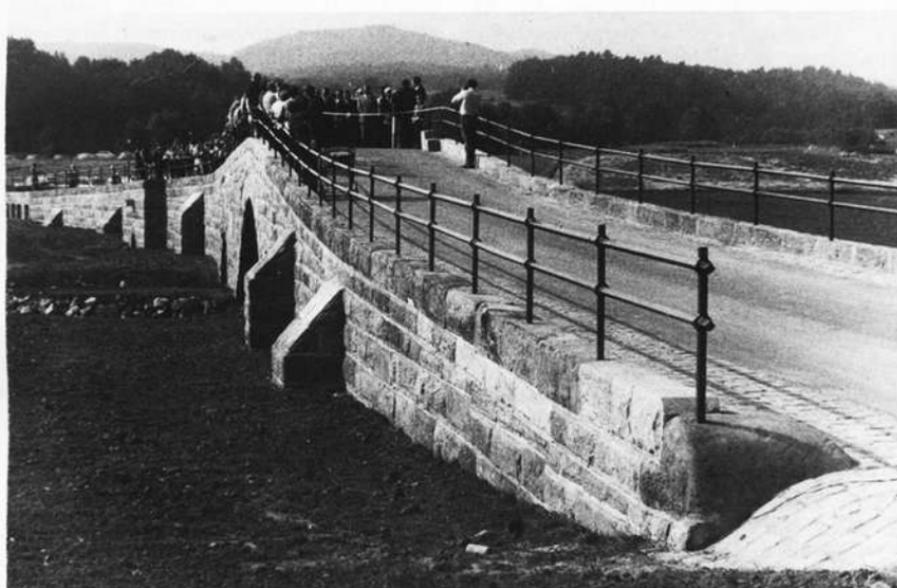
wahrscheinlich seiner Familie hinterlassen.

Die Brücke aber ließ bereits 1710 Fürstbischof Lothar Franz erbauen, wie eine Steintafel am mittleren Pfeiler verrät. Ob nun der berühmte Dientzenhofer die Brücke erbaute oder plante, sei dahingestellt. Allerdings war das Brückenbauwerk bereits im Jahre 1764 durch große Hochwasser der Baunach wieder baufällig und stürzte teilweise ein. Man stellte damals fest, daß der Flutbogen für die großen Wassermassen der Baunach nicht ausreichte. Der damalige Landbau-Inspektor „Xaver Lachmeyer“ leitete die Reparaturarbeiten. Nach seinem „Bau-Überschlag“ vom 1. 4. 1764 erforderten die Wiederherstellungskosten der Brücke 1856 Gulden und 40 Kreuzer. Einzelheiten sind in einem Bauplan festgelegt, der von Herrn Hof-Maurer-Meister „Conradt Finck“ gefertigt wurde.

Nach dieser letzten Instandsetzung des Jahres 1764 hielt die Brücke über 200 Jahre den Fluten der Baunach und dem darüber hinwegrollenden Verkehr stand. Im Jahre 1978 allerdings mußten umfangreiche Abstützungen an den Flügelmauern vor-



Leucherhofbrücke über die Baunach: Sommer 1979 — abgestützt — Geländer fehlt — auf 3,5 Tonnen beschränkt — die Flügelmauern drohen einzustürzen



Die gleiche Brücke Herbst 1980 — restauriert — feierliche Übergabe der Brücke für den Verkehr

genommen werden, die Tragfähigkeit mußte auf 3,5 t herabgesetzt werden. Im Laufe der Jahrzehnte hatten Umwelteinflüsse, erhöhtes Verkehrsaufkommen und auch Manöverschäden das Bauwerk stark in Mitleidenschaft gezogen. Es mußte befürchtet werden, daß bei den zu erwartenden Hochwassern im Herbst 1978 und Frühjahr 1979 die Flügelmauern ganz einstürzen würden. Nach vielfältigen Untersuchungen stand fest, daß diese Brücke, die von den Denkmalschützern als einmalig in ihrer Art im Nordbayerischen Raum bezeichnet wurde, nur durch eine gründliche Sanierung der Nachwelt erhalten werden könnte. Die Restaurierungskosten wurden auf 1 Million DM veranschlagt. Die zugesagten finanziellen Hilfen von Seiten aller zuständigen Behörden und der Regierung gab den Rat der Stadt Baunach unter Führung seines 1. Bürgermeisters Georg Wild den Mut, diese kostspielige Sanierungsmaßnahme in Angriff zu nehmen.

Mit der Projektierung, Bauoberleitung und Bauüberwachung wurde das Ing.-Büro Orthofer, Blab, Baur beauftragt, den Zuschlag für die durchzuführenden Arbeiten erhielt die Firma Georg-Eberth-Bau aus Bamberg, die für die umfangreichen Sandsteinarbeiten die Firma Ewald Bühl aus Trossenfurt gewinnen konnte. Im Herbst 1979 wurden die Baumaßnahmen an der „Leucherhofbrücke“ begonnen. Zunächst wurden die Flügelmauern einschließlich der Flutkanäle abgetragen, gereinigt soweit wieder verwendbar seitlich gelagert, fehlende oder beschädigte Sandsteine wurden ersetzt. Die beiden Auffahrtsrampen und die Brücke wurden bis auf die beiden Flutbögen abgetragen und die Fundamente freigelegt. Die Fundamente bestehen aus Holzpfahlrosten, die fachlich untersucht und gesichert wurden. Auf dieser alten Pfahlgründung aus Eichenholzpfählen, die noch völlig intakt war, wurden Stahlbetonpfeiler errichtet, die als Auflage für eine freitragende Stahlbetonplatte über die Gewölbe diente. Somit ist die starke Belastung auf die Gewölbe abgefangen und die auftretenden Lasten werden von den

Fundamenten getragen. Die Flügelmauern und Anrampungen sind als eigene Bauteile ausgeführt. Eine Fundamentplatte aus Stahlbeton mit eingelegten Dehnungsfugen trägt Betonstützwände an die das Schichtmauerwerk aus Sandsteinquadern angemauert ist. V2A-Ankerstäbe sorgen für einen guten Verbund von Sandsteinmauerwerk und hinterliegender Stützkonstruktion. Die Auffahrtsrampen wurden mit Aushub aufgefüllt und verdichtet. Als seitliche Begrenzung wurde eine Lage Sandsteine aufgemauert, die von der Firma Gockler, in Anlehnung an das frühere Geländer, wieder mit einem schmiedeeisernen Geländer in Hammerschlagausführung versehen wurde. Über das insgesamt 110 m lange Bauwerk wurde eine Fahrbahndecke gezogen und an die bestehende Ortsverbindungsstraße angeschlossen.

Im September 1980 wurde die Historische Leucherhofbrücke in einer Feierstunde wieder für den Verkehr freigegeben. Viele Ehrengäste aus Nah und Fern waren herbeigeeilt um die fast 300 Jahre alte Brücke, die nun wieder für Lasten bis ca. 30 t zugelassen ist, im neuen Glanze zu bewundern. Durch ein gutes Zusammenwirken aller, von der Gemeinde bis hinauf zur Regierung konnte dieses historische Bauwerk für die Nachwelt erhalten werden.

Auch Sie, lieber Leser, lädt diese Brücke zu einem kurzen Verweilen von der Hast des Alltages ein. Sollten Sie einmal auf der B 279 nördlich des Städtchens Baunach an ihr vorbeifahren, nehmen Sie sich eine viertel Stunde Zeit und stellen Sie sich vor, wie es wohl in ihrer Erbauerzeit 1710 zugegangen sein mag, als die Karren und Fuhrwerke der Händler und Bauern über sie hinwegrollten.

Literatur:

Festschrift zur Brückeneinweihung, Chroniken von Baunach von A. Schenk und Karl Krimm

Fotos: Rudolf Mader, Bamberg

Planskizze: Ing. Büro Orthofer, Blab, Baur, Haßfurt

Reinhold Schweda, Bahnhofstraße 4, 8601 Baunach

Das Silbereisenbergwerk Gleißinger Fels

1778 hatte das Silbereisenbergwerk Gleißinger Fels seinen 500. Geburtstag laut Urkunde des Kurfürsten Philipp von der Pfalz. Es hieß damals „Gottesgab am Gleifenfels“.

Die Gewinnung fand zuerst in sogenannten Tagverhauen statt, kleinen offenen Gruben mit wenigen Metern Tiefe.

Erst allmählich ging man zum Tiefbau über.

Das Erz wurde in ganz früher Zeit als Eisenerz in einem Zerrennherd ausgeschmolzen. Dies war eine meist kleine offene Feuerstelle, auf drei Seiten ummauert und nach vorne offen. Ein Blasebalg sorgte für große Hitze im Holzkohlen-Erzgemisch, wenn der natürliche Wind zu wenig blies.

Die Blütezeit des Bergbaus begann um das Jahr 1600 als der Hüttenmeister Johann Glaser, dem gegenüber dem Parkplatz ein Denkmal gesetzt ist, einen Hochofen errichtete. Die Grube bekam dadurch eine viel größere und kontinuierlichere Abnahme des Erzes.

Der sogenannte „Hochofenweg“ in Fichtelberg und die dort auf der Mariensäule stehende Madonna aus Fichtelberger Erz deuten heute noch auf den geschichtlichen Ursprung der Gemeinde Fichtelberg hin.

Das Roheisen wurde in sogenannten Frischfeuern, die man wiederum mit Holzkohle und Blasebalg in Hitze hielt, zu Halbzeug, zu Schmiedeeisen, Blechen und Drahteseisen verarbeitet. Dutzende von Hammerwerken der näheren und weiteren Umgebung von Fichtelberg verarbeiteten das Halbzeug schließlich zum Fertigprodukt weiter — eine blühende Industrie, die vielen Leuten Brot und Arbeit gab.

Als im vergangenen Jahrhundert an der Ruhr der wesentlich rationellere Kokshochofen aufkam und das billigere Eisen gar mit den damals entstandenen Eisenbahnen auch in unser Gebiet eindrang, war

es um den ganzen heimischen Industriezweig geschehen.

Aber bald erinnerte man sich an andere wesentliche Eigenschaften des Erzes: An seinen Silberglanz, an seine schuppige Struktur und seine Widerstandsfähigkeit gegen die Einflüsse der Witterung.

Auch diesmal zerkleinerte man das Erz in einem Pochwerk, später auch in einer speziellen Mühle und reicherte das Feingut mit Wasser auf einem sogenannten Herd an, bis man reines Silbereisen hatte. Mit Öl versetzt, wurde es als hochwertiges Rostschutzmittel verkauft. Ein anderer Teil dieser Produktion ging in die Herstellung von Brokatdeckchen.



Gleißinger Fels — das älteste und größte Besucherbergwerk Nordbayerns. Bild lieferte Verfasser