



Suchergebnisse: Bauarbeiter

1868 – Der Untergiesinger Eisenbahndamm entsteht

München-Untergiesing * Zur optimalen Straßenführung legt die Bahnverwaltung „einen Eisenbahndamm von der Brücke angefangen bis zum Berge von Giesing, und durch diesen einen aufsteigenden tiefen Einschnitt“ an. Damit wird Untergiesing in zwei Hälften zerschnitten. Proteste der Untergiesinger stellen heraus, dass mit dem plumpen und unansehnlichen Bahndamm die Vorstadt in ihrer baulichen Entwicklung beeinträchtigt, dass zumindest die in der Nähe des Damms liegenden Grundstücke entwertet und der Bevölkerung eine „unästhetische und unerträgliche Last aufgebürdet“ wird. Der Stadtrat befürchtet bei einem Bruch des Hochwasserdammes der Isar können die hereinströmenden Wassermassen große Teile Untergiesings überschwemmen. Statt des festen Bahndammes fordert man deshalb die Herstellung der Bahntrasse auf Pfeilern. Die Bahnverwaltung hält aber die vorgetragenen Hochwasserängste für stark übertrieben, da genügend Öffnungen für Straßen und Bäche vorgesehen sind. Gleichzeitig stellt sie die - berechnigte - Frage, ob eine leichtere Bauweise etwas an der Lautstärke und der Ästhetik ändern würde. Zum Bau des Bahndamms wird auf der gesamten Strecke zwischen dem Bergeinschnitt und der Braunauer Brücke ein sieben Meter hohes Holzgerüst aufgebaut. Diese Konstruktion trägt eine Rollbahn, mit der die Erdmassen aus dem Hangeinschnitt abtransportiert und anschließend auf beide Seiten der Holzkonstruktion herabgekippt werden. Das Holzgerüst verschwand nach und nach im aufgeschütteten Eisenbahndamm. Zehn Monate sind dafür vorgesehen, um die 60.000 Kubikmeter Erdreich, die beim Aushub des Einschnitts zwischen dem Giesinger Berg und dem Ostbahnhof anfallen, auf den Bahndamm zu verteilen. Voraussetzung ist aber, dass die Bauarbeiter pro Tag rund 750 Waggons der Rollbahn mit Erdreich be- und entladen. Auf dem Streckenabschnitt sind drei Rollbahnzüge mit jeweils sieben Waggons ständig im Einsatz. Zu erheblichen Problemen führen nach der Inbetriebnahme der Bahnstrecke die Lärmentwicklung an der Eisenbahnbrücke am Kolumbusplatz und dem gesamten Weg des Damms. Der Lärmpegel war noch höher wie heute, da die Schienen ohne jede Geräuschdämmung direkt auf die eisernen Brückenläufe montiert worden waren.

3. August 1914 – Die Arbeitslosigkeit steigt mit Kriegsbeginn

München * Während in vielen Betrieben Arbeitskräfte-Mangel herrscht, nimmt beispielsweise im Baugewerbe die Arbeitslosigkeit in erschreckendem Ausmaß zu. Die Bautätigkeit ist mit



Kriegsbeginn nahezu vollständig zu erliegen gekommen. Reparaturarbeiten werden nicht mehr beauftragt. Circa 5.000 Münchner Bauarbeiter, Schreiner und Zimmerer werden nicht mehr gebraucht. Viele wohlhabende Münchner beginnen beim Personal zu sparen. Lohnkürzungen oder Kündigungen sind die Auswirkungen. Auch den Handlungsgehilfen wird der Lohn bis zu 50 Prozent gekürzt. Doch im Unterschied zu den Dienstboten und Köchinnen wissen sie sich zu wehren. Rechnungen für gelieferte Waren werden oft nicht mehr bezahlt.

November 2019 – Vorarbeiten für die Sanierung der Ludwigsbrücken

München * Bauarbeiter rücken an, um mit den Vorarbeiten für die im März 2020 beginnende dringende Sanierung der Ludwigsbrücke anzufangen. Sie errichteten die temporären Stützen für eine Behelfsbrücke, auf der die Fußgänger und der Radverkehr während der Bauphase die Isar überqueren können. Dafür mussten die Isar-Ufermauer östlich des Vater-Rhein-Brunnens verstärkt, Gehwege verlegt und Bäume gefällt oder gestutzt werden. Die Sanierung soll bis Ende 2021 abgeschlossen sein - es wird bis 2025 dauern.
