



Suchergebnisse: Giesinger Berg

29. Januar 1840 – Schwerer Unfall am Giesinger Berg

Giesing * Die beiden Abgeordneten der bayerischen Ständeversammlung, der Unternehmer Joseph von Utzschneider und der Giesinger Pfarrer und Dekan Nepomuk Silberhorn, erleiden am Giesinger Berg - in der berühmten „Loherwirtscurve“ - einen Unfall. Am steilen Giesinger Berg sind die Pferde durchgegangen; die Kutsche überschlägt sich und prallt heftig gegen ein Gebäude. Utzschneider erlitt schwerste Kopf- und Rippenverletzungen. Silberhorn wird ebenfalls verletzt, aber deutlich weniger schwer und erholt sich nach einigen Tagen von seinen Verletzungen.

31. Januar 1840 – Joseph von Utzschneider stirbt an den Folgen eines Unfalls

Giesing * Joseph von Utzschneider stirbt an den Folgen des Unfalls vom 29. Januar 1840.

Oktober 1866 – Das Haidhauser Komitee ist für einen Bahnhof in Haidhausen

München-Haidhausen - München-Giesing - München-Au * Nachdem Einzelheiten über den Streckenverlauf und den Bahnstandsstandort der Eisenbahnstrecke nach Braunau am Inn durchgesichert sind, gründen sechs Haidhauser Unternehmer und Geschäftsleute ein Komitee. Nach den Planungen der Eisenbahn-Generaldirektion soll der künftige Ostbahnhof an der heutigen Regerstraße, auf damals Giesinger Gebiet, entstehen. Dieser Standort gilt als ideal, da er von den Zentren der drei Stadtviertel Au, Giesing und Haidhausen nahezu gleich weit entfernt ist und einer möglichen Erweiterung des Bahnhofs sowie der Ansiedelung von Industrie- und Gewerbebetrieben nichts im Wege steht. Das Haidhauser Komitee spricht sich gegen den Bahnstandsstandort in Giesing und für einen solchen in Haidhausen - nahe dem heutigen Rosenheimer Platz - aus. Der Vorsitzende des Haidhauser Komitees ist der Besitzer der Franziskaner-Leistbrauerei, Joseph Sedlmayr. Nach Auffassung der Haidhauser Unternehmer spricht für den Standort Haidhausen, dass der Hauptpersonen- und Hauptgüterverkehr schon immer über diesen Ort lief und demzufolge alle verkehrstechnischen Infrastruktureinrichtungen vorhanden sind. Die „gefährliche Verkehrsanbindung“ über den steilen und nicht regulierten Giesinger Berg und dem gleich abschüssigen Nockherberg sprechen gegen Giesing. Hinzu kommen die fehlenden Brückenverbindungen für die Pferdefuhrwerke. Der Münchner



Magistrat und das Kollegium der Gemeindebevollmächtigten schließen sich umgehend den Forderungen der Haidhauser an. Doch das für den Eisenbahnbau in Bayern zuständige Handelsministerium steht den Vorschlägen völlig konträr gegenüber, da nach seiner Auffassung der zweite Bahnhof höchstens ein kleiner Nebenbahnhof werden soll, an dem nur wenige Züge halten.

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 - berechnete - 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 Waggon der Rollbahn mit Erdreich be- und entladen. Auf dem Streckenabschnitt sind drei Rollbahnzüge mit jeweils sieben Waggon 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.

1. August 1871 – Der erste tödliche Unfall nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie



München-Untergiesing * Schon wenige Monate nach Eröffnung der Eisenbahnlinie über den Ostbahnhof nach Braunau kommt es zum ersten tödlichen Unfall. Die Frau des Gemeindebevollmächtigten Wilhelm Kanzler, der in Obergiesing die bekannte Gastwirtschaft Zum Giesinger Weinbauern betreibt, stirbt. Mutter Kanzler ist mit ihrem Sohn in der Kutsche über den Giesinger Berg in Richtung Innenstadt gefahren. Bei der Eisenbahnbrücke erschreckt ein heraneilender Zug das Pferd so sehr, dass es scheut, die Kutsche umwirft und beide Insassen unter sich begräbt. Während der Sohn mit leichten Blessuren davongekommt, stirbt die Mutter an ihren Verletzungen. Es kommt fast täglich zu solchen Unfällen, „weil die Bauernpferde aus den außergelegenen Dörfern noch keinen Kurs bezüglich der Vorsichtsmaßnahmen genommen und jetzt wie früher scheuen und durchgehen“.

1892 – Der Giesinger Berg wird reguliert

München-Obergiesing * Der Giesinger Berg wird reguliert. Dadurch entsteht um die Kirche herum eine Terrassenanlage, die den Turm am Giesinger Berg wie ein Wahrzeichen erscheinen lässt.

1893 – Der Trinkbrunnen am Giesinger Berg geht in Betrieb

München-Obergiesing * Der Trinkbrunnen am Ausgang zur Heilig-Kreuz-Kirche am Giesinger Berg geht in Betrieb.

1894 – Für die neue Heilig-Kreuz-Kirche wird ein Pfarrhof erbaut

München-Obergiesing * Für die neue Heilig-Kreuz-Kirche wird an der Gietlstraße ein neuer Pfarrhof erbaut, da das alte Pfarrhofgebäude wegen der Regulierung des Giesinger Berges abgebrochen werden musste. Der nach den Plänen des damaligen Bauamtmanns und späteren Professors an der TH München, Carl Hocheder, errichtete Pfarrhof „enthält im Erdgeschoss die Geschäftsräume, im ersten Stock die Wohnung des Stadtpfarrers, in einem vollständig ausgebauten Dachgeschoss die Wohnräume der Hilfsgeistlichen. Im Nebengebäude sind Waschküche und Holzlege untergebracht“.

1. Mai 1919 – Erbitterte Kämpfe in Obergiesing

München-Giesing * Als die Weißen Truppen auf der Tegernseer-Landstraße gegen die rote



Hochburg Giesing vorrücken, postiert die Rote Armee auf dem für sie strategisch günstig gelegenen, 95 Meter hohen Kirchturm der neugotischen Heilig-Kreuz-Kirche ihre Maschinengewehre. Am Giesinger Berg werden die Regierungssoldaten mit MG-Feuer und Handgranaten empfangen. Es folgen erbitterte Straßenschlachten, besonders an der Martin-Luther- und Ichostraße. Eine spezielle Kampftaktik der Giesinger Roten Armee, durch das Kanalisationssystem hinter die Linien der Feinde zu gelangen, dort aus den Kanaldeckeln herauszuschießen und sofort wieder zu verschwinden, führt dazu, dass es trotz der Überlegenheit der Weißen und des Einsatzes eines Panzerzuges bei der Pilgersheimer Eisenbahnbrücke Tage dauert, bis der Widerstand gebrochen ist. In den Augen der Konterrevolutionäre die „Schmach von Giesing“.
