



Suchergebnisse: Wassermassen

18. Oktober 1796 – Die Isarbrücke und der Rote Turm werden zerstört

München * Die Isarbrücke wird bei der Kanonade zwischen den Österreichern und den Franzosen beschädigt und der anschließende Rote Turm zerstört. Bei der Äußeren Brücke über die Kleine Isar hat man inzwischen Gefährdungen festgestellt, da ihre Bogen großen Wassermassen zu wenig Durchlass bieten.

1815 – Der Große Wasserfall wird von Menschenhand erschaffen

München-Englischer Garten - Lehel * Der Große Wasserfall an der Kreuzung des Schwabinger Bachs und des Eisbachs wird geschaffen. Seither stürzen die durch ein Stauwehr zurückgehaltenen Wassermassen über von Menschenhand platzierte Felsen. Die Szenerie erinnert an ein romantisches Landschaftsgemälde.

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 Waggons der Rollbahn mit Erdreich be- und entladen. Auf dem Streckenabschnitt sind drei Rollbahnzüge mit jeweils siebzehn 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.

10. September 1899 – Es regnet sechs Tage und Nächte

München * Im September 1899 regnet es ungewöhnlich lange und stark. Gewaltige Wassermassen lassen den Pegel der Isar massiv ansteigen. Uferbefestigungen werden überspült und in Längen von zwanzig Metern aufgerissen. Die Ursache für die Hochwasserkatastrophe liegt nach zeitgenössischen Berichten darin, dass es sechs Tage und Nächte extreme Niederschläge gab, die man heute mit dem Begriff „Starkregen“ bezeichnet. Während der ersten Tage ging er im Gebirge als Schnee nieder, um sich nach einem deutlichen Temperaturanstieg in Regen zu verwandeln. Die Schneeschmelze und weitere schwere Niederschläge führten zu einem Ansteigen der Wasserstände in München um etwa vier Meter.

14. September 1899 – Wassermassen bringen die Luitpoldbrücke zum Einsturz

München-Haidhausen * An den Ufern der Isar, die schon seit römischer Zeit mit vollem Recht als die „Reißende“ bezeichnet wurde, versammeln sich gaffende Menschenmengen und erwarten am den dramatischen Einsturz der Luitpoldbrücke, nachdem durch die Gewalt des Wassers am Tag zuvor bereits die Bogenhausener Brücke zusammengestürzt war. Ihre Sensationslüsternheit wird tatsächlich befriedigt, als eines der Widerlager unterspült wird, nachgibt und die Eisenkonstruktion mit lautem Knall zusammenbricht.
