



Suchergebnisse: Wittelsbacher Brücke

1867 – Arbeiten an der Braunauer Eisenbahnbrücke

München-Untergiesing - München-Isarvorstadt * Die Arbeiten an der Braunauer Eisenbahnbrücke, die einen Bestandteil der neuen Eisenbahntrasse von München nach Simbach/Braunau am Inn darstellt, dauern bis 1870 an. Nach vorhergehenden Probebohrungen wird mit den Fundamentierungsarbeiten der vier Brückenpfeiler begonnen. Für die beiden inneren Pfeiler sind dafür aufwändige Arbeiten auszuführen. Im Gegensatz dazu werden die beiden äußeren Pfeiler durch die sie umgebenden Hochwasserdämme stabilisiert. Mit sogenannten Lokomobilen, das sind auf Schienen bewegbare Dampfmaschinen, können Bagger, Förderbänder sowie Pumpen betrieben und über einen Dynamo Strom erzeugt werden. So eine Lokomobile leistet sechs PS. Um sie aufzubauen oder zu versetzen und zur Montage der Baggermaschine sind acht Arbeiter zehn Tage beschäftigt. Die Bedienungsmannschaft der Lokomobile setzt sich aus dem Baggerführer, dem Führer der Lokomobile und vier weiteren Arbeitern zusammen. Die elektrischen Lichtbogenlampen kommen zum Einsatz, nachdem die Spundwände für die Pfeiler gesetzt und mit den Betonierungsarbeiten begonnen worden ist. Um diese Arbeiten zügig fertig zu stellen, arbeiten die Brückenbauer bis spät in die Nacht hinein. Der riesige, schwenkbare Scheinwerfer ist dazu auf einem zwölf Meter hohen Holzturm angebracht. Die ursprünglich ausschließlich für militärische Zwecke - von der Telegraphenbau-Anstalt Siemens & Halske entwickelte Beleuchtungsanlage kommt beim Bau der Braunauer Eisenbahnbrücke erstmals im zivilen Bereich zum Einsatz. Nachdem die Fundamente errichtet worden sind, baute die aus Nürnberg stammende Eisenbaufirma Cramer-Klett, von der schon die Großhesseloher Brücke stammt, auch diese Brücke. Nun überspannen zwei unabhängig voneinander parallel verlaufende Fachwerkträgerkonstruktionen mit drei gleichen Öffnungen auf 150 Meter das Isarbett. Die sieben Meter hohen Eisenfeldträger können rationell in Serienproduktion hergestellt werden und werden anschließend an den Stößen vernietet. Der hölzerne Werksteg wird nach Beendigung der Bauarbeiten abgebaut und circa siebenhundert Meter isarabwärts - in der Höhe der heutigen Wittelsbacher Brücke wieder montiert. Er diente bis zur Fertigstellung dieser für Giesing so wichtigen Verkehrsanbindung - im Jahr 1875 - als provisorischer Flussübergang. Er darf bis dahin jedoch nur von Fußgängern benutzt werden.

1867 – Mit der Errichtung der Frühlingsanlagen wird begonnen

München-Au - München-Untergiesing * Mit der Errichtung der Frühlingsanlagen ober- und



unterhalb der Reichenbachbrücke wird begonnen. Das Gelände verbindet die rechtsseitigen Isarauen mit der Stadt, wobei es sich zunächst lediglich um einen Spazierweg mit Begleitbepflanzung in den ehemaligen Wiesen handelt. Erst nach der Fertigstellung der Wittelsbacher Brücke - im Jahr 1876 - werden auch die Wege durch die Birkenleitenau - in Verlängerung der Frühlingsanlagen - bis nach Harlaching angelegt. Die Stadtgärtner wollen damit die rechtsseitigen Isaranlagen - unter Einbeziehung der „Gasteig- und Maximiliansanlagen“ - in eine zusammenhängende Promenade von Harlaching bis nach Bogenhausen verwandeln. Eine Idee, die bereits auf eine Initiative König Max II. zurückgeht, der ganz München mit einem Ring von Anlagen umgeben wollte.

Januar 1901 – Eine Brücke zwischen Giesing und Thalkirchen

München-Giesing * Die Münchner Gemeindevertreter beschließen, Thalkirchen und Giesing mit der bereits vorhandenen eisernen Wittelsbacher Brücke zu verbinden. Thalkirchen war am 1. Januar 1900 nach München eingemeindet worden.

November 1902 – Proteste gegen die Eisenbrücke

München-Giesing * Gegen die Verschiebung der eisernen Wittelsbacher Brücke an die Stelle der heutigen Tierparkbrücke erheben sich - wegen der Zerstörung des Landschaftsbildes - erhebliche Widerstände. Als Alternative soll nun eine Betonbrücke mit fünf Bögen durch Professor Friedrich von Thiersch ausgeführt werden.

Dezember 1902 – Proteste des Isartalvereins gegen die Brückenplanungen

München-Giesing * Der Isartalverein - unter seinem Vorsitzenden Gabriel von Seidl - will sowohl die Verlegung der eisernen Wittelsbacher Brücke verhindern, befürchtet aber zugleich die Zerstörung des Landschaftsbildes durch eine Betonbrücke.
