



Suchergebnisse: Wittelsbacherbrücke

1871 – Die Wittelsbacherbrücke wird erbaut

München-Isarvorstadt - München-Untergiesing * Die Wittelsbacherbrücke wird in Verlängerung der Kapuzinerstraße als hölzerner Fußgängersteg erbaut, um die Reichenbachbrücke zu entlasten und dem aufstrebenden Untergiesing entgegen zu kommen. Bei der neuen Brücke handelt es sich aber nur um den nicht mehr benötigten Werksteg, der nach Beendigung der Arbeiten an der Braunauer Eisenbahnbrücke dort demontiert und hier neu aufgebaut werden wird. Der ehemalige Werksteg darf aus Statikgründen nur von Fußgängern benutzt werden.

1874 – Die Wittelsbacherbrücke muss dringend neu gebaut werden

München-Untergiesing - München-Isarvorstadt * Obwohl der ehemalige Werksteg an der Stelle der heutigen Wittelsbacherbrücke aus Statikgründen nur von Fußgängern benutzt werden darf, wird auf der Brücke - verbotenerweise, aber verständlich - geritten, gefahren und das Vieh getrieben. Doch nicht nur deshalb muss ein Überweg gebaut werden, der den Anforderungen angepasst ist. Für Giesing ist eine Verkehrsanbindung dringendst erforderlich, weshalb mit dem Bau einer eisernen Fachwerkskonstruktion begonnen wird.

25. August 1876 – Die Wittelsbacherbrücke wird der Öffentlichkeit übergeben

München-Ludwigsvorstadt - München-Au * Am 31. Geburtstag König Ludwigs II. wird die Wittelsbacherbrücke der Öffentlichkeit übergeben. Die eiserne Brücke stammt von der Münchner Tochtergesellschaft der Cramer-Klett'schen Eisenwerke Nürnberg, der Süddeutschen Brückenbaugesellschaft. Einen besonderen Aufwand betreibt man mit den zwei Brückenportalen, die reich ausgestattet waren. Den bisherigen Holzsteg reißt man kurz vor Fertigstellung der Brücke ab. Zweifellos ist eine leistungsfähige Brücke für Untergiesing überlebensnotwendig, da hier bisher nur sehr wenig funktioniert hat: kein Bahnhof, kein Schlachthof, dafür aber der städtebaulich stark behindernde Bahndamm. Eine Brücke ist Untergiesings letzte Chance, denn nur durch sie ist mit einer großflächigen Ansiedlung von Industriebetrieben und Unternehmen zu rechnen, nur durch sie entstehen neue Impulse für die Entwicklung des Stadtviertels, nur durch den neuen Isarübergang kann der Wohlstand der Bewohner gefördert werden und nur durch ihn kann bei der Vorstadt-Bevölkerung „Bildung und



bürgerlicher Freisinn“ zunehmen.

1879 – Eine Beschreibung Untergiesings

München-Untergiesing * Im Münchner Fremdenblatt sind - 25 Jahre nach der Eingemeindung - über Giesing folgende Zeilen zu lesen: „[...] Viel berechtigter wäre der Ausspruch: Die neue Wittelsbacherbrücke sei über die Isar gebaut, um bei ihrem prächtigen Anblick zu vergessen, welche Enttäuschung folgt, wenn man sie überschritten hat und sich einer Vorstadt nähert. Da wir einmal auf dem Wege sind, wollen wir uns auf dem Schyrenplatz, so genannt zum Andenken der Wittelsbacher Ahnen, weiter wagen; denn es ist Schönwetter und die Police der Unfallversicherung in unserer Tasche. Die Stadt hat aufgehört und liegt hinter uns - das Dorf beginnt, und zwar ein schmutziges Dorf. Lassen wir den Tummelplatz des Rieser und niederbayerischen Federviehs (den Weideplatz der Martinsvögel, die jedoch hier zu jeder Zeit vertilgt werden, wenn sie nur 'gansln'), links liegen und haben wir die blauweiße Tafel passiert, auf der geschrieben steht Gänsemarkt, so kommen wir rechts vor dem Eingang in das eigentliche Giesing, an eine eigentümliche Fallgrube. Auf unser Befragen hin wurde uns mitgeteilt, das sie die Universalabtrittsgrube der Adjazenten [= Anwohner] weit herum bilde, die in ihren Häusern des allernötigsten Rückzugsortes entbehren, der für alle zivilisierten Völker der notwendigste ist. Gleich neben der Kommunegrube arbeitet die Wasserversorgungsanstalt, welche die Vorstadt mit filtriertem Isarwasser beglückt. Und wieder nur einen Schritt weiter kommen wir an eine Pfütze, an ein Stinkwasser, das von Zeit zu Zeit ein ärgeres Parfüm ausströmt, als alle Böcke von Bar el Maserim - und wahrhaftig diese stinken arg. Giesing hat eine Gemeinschaft mit allen orientalischen Städten, nämlich: man soll sie von weitem anschauen, aber nicht hineingehen. [...]

Links ein eingeplinkter Garten, rechts Holzhütten, in deren Vergleich die Troglodyten [= Höhlenbewohner] noch besser logiert haben, schließen eine Straße ein, zu deren Herstellung respektive Erweiterung schon längst hätte energisch vorgegangen werden müssen - wenn eben Giesing kein Stiefkind der Stadt wäre. Einstimmig muß man von den Giesingern hören: „Wir sind nur gut genug, Steuern und Abgaben zu bezahlen, im übrigen schert sich kein Mensch um uns“. [...] In dem ganzen zur Stadt gehörigen Giesing ist mit Ausnahme der Tegernseer Landstraße kein Trottoir; bei jedem Regen stehen die Tümpel in den Straßen, die nach längerer Zeit die Luft verpesten und die Gesundheit schädigen. Während in den übrigen Vorstädten die Nacht hindurch die bestimmten Gaslaternen noch Licht haben, ist diese Wohltat für die Giesinger nicht gegeben; um 1 Uhr nachts sind alle Lichter gelöscht - um diese Zeit hat eben der Giesinger nichts mehr auf der Straße zu suchen!“

März 1901 – Als achte und vorläufig letzte Brücke wird die Wittelsbacherbrücke gebaut



München-Isarvorstadt - München-Untergiesing * Der Münchner Magistrat beschließt, den gesamten Isarbereich neu zu fassen und dabei die Brücken aus Stein zu erbauen. Als achte und vorläufig letzte Brücke soll „an Stelle der eisernen Wittelsbacherbrücke durch die Fa. Sager & Woerner eine massive Brücke mit einem Bogen über die große Isar, vier Bogen über die kleine Isar, sämtliche sichtbaren Bauteile in Stampfbeton mit Muschelkalkverkleidung, mit einer lichten Breite von 20 Metern erbaut werden“.

18. Juli 1901 – Münchens Brückenoffensive an der Isar

München * Die beiden Gemeindegremien beschließen den Neubau von sechs Brücken. Es sind dies die Corneliusbrücke, die Reichenbachbrücke, die Wittelsbacherbrücke, die Maximiliansbrücke und die Max-Joseph-Brücke. Auch die Luitpoldbrücke muss neu errichtet werden - die Kosten hierfür werden aber vom Prinzregenten getragen.

1. Oktober 1904 – Die neue Wittelsbacherbrücke wird der Öffentlichkeit übergeben

München-Isarvorstadt * Die neue Wittelsbacherbrücke wird der Öffentlichkeit übergeben. Sie ist eine frühe Stahlbetonkonstruktion. Architekt ist der Stadtbaumeister Theodor Fischer. Ein Betonbogen trägt das Reiterstandbild Ottos von Wittelsbach. Erkerbauten mit Sitzbänken lockern den Brückenkörper insgesamt auf.

1905 – Die alte Wittelsbacherbrücke an der Stelle der Brudermühlbrücke

München-Isarvorstadt * Die alte eiserne Wittelsbacherbrücke wird an der Stelle der Brudermühlbrücke neu montiert und dient bis zum Jahr 1905 - wegen fehlender Straßen - als Fußweg.
