Autor: | ISBN: 3765417475

Wasser- und Brückenbau

13. Wasser- und Brückenbau
Bauamtmann Dr.Ing. Joh. B. Bosch

Zu den hauptsächlichsten Arbeiten der Stadtgemeinde München auf dem Gebiete des Wasserbaues innerhalb des Burgfriedens der Stadt gehören die Jfarkorrektion und der wasserbautechnische Teil der Kraftanlage im Süden der Stadt.

Die Jsarkorrektion reicht auf viele Jahre zurück. Mit dem Fortschritt der Bebauung der Stadt mußte das in vielen Armen verzweigte Jsarbett mehr und mehr korrigiert und der Isar ein geregelter Lauf gegeben werden. So finden wir schon zu Beginn und hauptsächlich in Mitte des 19. Jahrhunderts innerhalb des Bebauungsgebietes der Stadt Wehranlagen, Mittelwasser- und Hochwasserdämme aus Faschinenbauten mit Bruchsteinpflasterabdeckung durch gepflasterte Traversen in Abständen von zirka 145 m mit- ? einander verbunden. In einer späteren Periode, 1890 beginnend und veranlaßt durch den Um- und Neubau verschiedener Brücken, vor allem aber durch die Hochwasserkatastrophe im Jahre 1899, wurden statt der Dämme beiderseits zum größten Teil Ufermauern erstellt und von der Corneliusbrücke abwärts bis unterhalb der Maximilians- brücke zwei getrennte Jsararme, die ?große und die kleine Isar" mit 800 ebm bezw. 500 cbm Fassungsvermögen gebildet. Hierdurch wurde die frühere Kohleninsel, nunmehr Museumsinsel benannt ? der Bauplatz des Deutschen Museums ? , scharf innerhalb Quaimauern abgegrenzt. Die beiden nebenstehenden Abbildungen zeigen die Jsarkorrektion an dortiger Stelle aus dem Jahre 1813 und nach dem Jahre 1899.

Die Strecke oberhalb des bebauten Gebietes der Stadt von Großhesselohe abwärts wurde mit Erstellung des Kraftwerkes im Süden der Stadt vom Jahre 1906 bis 1912 korrigiert, wobei durch beiderseitigeMittelwasfer- und Hochwasserdämme ein Doppelprofil geschaffen wurde. Das normale Mittelwasserbett hat in der Sohle gemessen 47 m, das normale Hochwasserbett 142 m Breite. Die Dämme mit zweimaliger Böschung bestehen teils aus Kies, teils aus Steinen, teils aus Faschinen-Packlagen mit Kies; ihre Böschungen sind mittelst Nagelfluh-, Dolomit- und auch Betonsteinen abgepflastert. Zwischen Mittelwasser- und Hochwasserdamm wurden Traversen aus Beton oder auch mittelst Faschinen-Packanlagen und Pflasterungen erstellt. Die beiden Bilder auf Seite 756 zeigen den Zustand der Isar in der vorbezeichneten Strecke vor und nach der Kor-