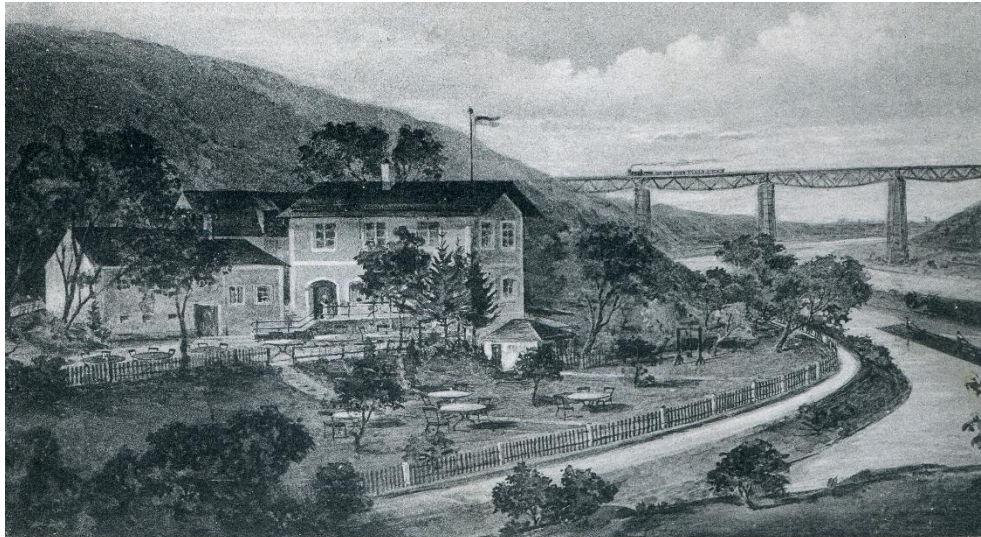


Exposé

Armin Franzke, Die Großhesseloher Brücke (Band X der Pullacher Schriftenreihe)



Einkehr zum Brunnhaus (vormals Berwein) ausgeübt von Frz. Xaver Riebel, Großhesselohe a. Isar

Die Großhesseloher Brücke weist in vielerlei Hinsicht Besonderheiten auf – hinsichtlich ihrer Bedeutung für die frühe Entwicklung des Eisenbahnverkehrs, ihrer Konstruktion und ihrer wechselvollen Geschichte:

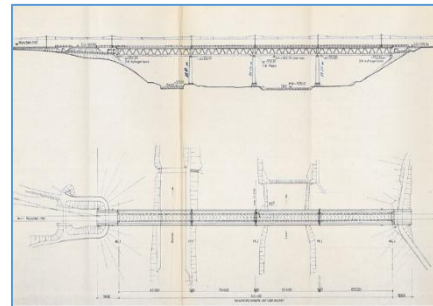
Sie entstand Zuge einer der ersten bedeutenden Eisenbahnverbindungen in Bayern, die zugleich aber europäischen Rang hatte: die „Maximiliansbahn“ sollte, von Ulm über Augsburg und München nach Salzburg und Kufstein reichend, perspektivisch West und Ost bis hin zur Adria (Triest) und Nord und Süd bis Oberitalien (Verona) verbinden.

Sie wurde zu ihrer Zeit Mitte des 19. Jahrhunderts ein zentrales Beispiel für die Abkehr vom Holz- bzw. Steinbrückenbau, entworfen und errichtet von Pionieren des Eisenbahn- und Stahlbaus: den Ingenieuren Friedrich August von Pauli (1802 – 1883), Heinrich Gottfried Gerber (1832 – 1912) sowie Friedrich Werder (1808 – 1885) und der Eisengießerei und Maschinenfabrik Klett & Co, Nürnberg. In ihre Konstruktion gingen bahnbrechende Erfindungen und Patente ein, die zum Teil auf die genannten Ingenieure zurückzuführen waren.

Sie wurde von 1853 an gebaut, die formbestimmenden Überbauten ab 1857 in nur einem Dreivierteljahr errichtet (vom Eisenliefervertrag bis hin zur Belastungsprüfung) und stellt damit sogar heutige Maßstäbe in Frage. Sie hatte zudem die Funktion einer Straßenbrücke, indem sie Gehwege aufnahm und Fuhrverkehr bis 1908 zuließ.

Durch die Zunahme des Eisenbahnverkehrs, neue Ansprüche an Zugfrequenz und Zuggewichte sowie durch den Bau einer steigungsärmeren Alternativstrecke von München-Ost nach Rosenheim nahm ihre Bedeutung allerdings ab: fortan war sie Teil des Regionalverkehrs von München nach Holzkirchen und der dort abgehenden Verzweigungen nach Bad Tölz, Schliersee und später Bayrischzell, Tegernsee und Lenggries .

Fortwährend modernisiert und instandgehalten, 1909 auf zwei Gleise erweitert, vor Kriegszerstörung bewahrt und in ihrer Statik in den 1930er, 40er und 60er Jahren mehrfach verbessert und tragfähiger gemacht, hielt sie seit der Jahrhundertwende bis Ende der 1970er Jahre stand. Eine technische Untersuchung stellte 1978 erhebliche Schäden an Eisenkonstruktion und Pfeilern fest und legte den Abriss nahe, der dann in den Jahren 1983 bis 1984 erfolgte. Der heutige Brückenbau in Stahl-Beton-Verbundbauweise wurde am 29.09.1985 dem Verkehr übergeben.



In Band X der Pullacher Schriftenreihe stellt der Autor, Armin Franzke, die Geschichte der Großhesseloher Brücke und des Bahnhofs Großhesselohe (Staatsbahnhof) dar. Vielseitig wirft er Blicke auf die Entstehung, Entwicklung und Bedeutung von Bahnstrecke und Brücke im regionalen und überregionalen Kontext und widmet sich ebenso zahlreichen technischen Aspekten von Planung, Bau, Modernisierung und Instandsetzung des Brückenbauwerks während der 130 Jahre seines Bestehens.

Zahlreiche historische Abbildungen und Fotos machen den Band zu einer eindrücklichen Zeitreise.