

# Über 8000 Arbeiter auf der Baustelle

Mittlerer Isarkanal führt seit 1929 von Oberföhring über Moosburg bis kurz vor Landshut

**Wartenberg.** (rs) Der Kultur-Markt zeigte jetzt einen Bildervortrag von Paul Adelsberger unter dem Motto „Schönheit großer technischer Bauten – Der Mittlere Isarkanal“. Im voll besetzten Saal des Gasthauses Bachmaier in Pesenlern hieß die neue Vorsitzende Jutta Paulini das höchst interessierte Publikum zum Referat über den Bau des Mittleren Isarkanals zu Beginn des 20. Jahrhunderts willkommen.

Der Mittlere Isarkanal erstreckt sich heute von München-Oberföhring, wo er rechts von der Isar abzweigt, an Unterföhring vorbei parallel mit dem Ismaninger Speichersee nach Neufinsing. Weiter geht es in nördliche Richtung nach Aufkirchen, durch das Erdinger Moos nach Eitting und über Berglern, Wartenberg und Langenpreising nach Pfrombach. Ab Moosburg verläuft der Kanal parallel zur Isar und mündet kurz vor Landshut wieder in diese. Der Kanal hat eine Länge von 64 Kilometern und ein Gefälle von 88 Metern bis Moosburg.

Bereits 1908 hat es erste Überlegungen gegeben, den Höhenunterschied der Isar zwischen München und Landshut von circa 80 Metern für die Wasserkraft zu nutzen. Erst 1919 – nach dem Ersten Weltkrieg – genehmigte der Bayerische Landtag den Bau des Seitenkanals, der das Isarwasser vom Oberföhringer Stauwehr auf 54 Kilometern Länge bis nach Moosburg führte.

1921 begann die „Mittlere Isarkanal AG“ (später Bayernwerk AG, heute E.ON Bayern AG) mit dem Bau des Kanals. 1929 konnte man das Großprojekt fertigstellen. Teilweise arbeiteten mehr als 8000 Arbeiter auf der Baustelle. Der Bau benötigte viel Kies. Rund eine Million Kubikmeter Kies wurde aus einer Grube bei Thenn entnommen. Aus dieser Grube entstand der Thenner See – auch liebevoll „Stauweiher“ genannt.

## Zunächst waren es fünf Kraftwerke

Es entstanden zunächst fünf Kraftwerke: Speicherseekraftwerk Ismaning, Kraftwerk Finsing, Kraftwerk Aufkirchen mit der größten Geländestufe von 26 Metern Fallhöhe und damit der größten Leistung, dicht gefolgt vom Kraftwerk Eitting (baugleich mit Aufkirchen) und das Kraftwerk Pfrombach. Später kamen die beiden



Der Isarkanal wie er sich heute in seiner Schönheit zeigt.

Repro/Foto: Rosa Spanier

Kraftwerke Uppenborn 1 und Uppenborn 2 zwischen Moosburg und Landshut hinzu. Diese beiden Kraftwerke werden von den Stadtwerken München betrieben.

Positiv ist, dass beim Bau des Kanals keine Toten zu beklagen waren. Das sollte auch so bleiben, als am Sonntag, 12. Juli 1931, zur Mittagszeit bei Wartenberg der Damm brach. Adelsberger: „Eine Frau Sturm saß vor ihrem Bauwagen an der Hofer Kiesgrube und beobachtete, wie um 11.15 Uhr ein Stück aus dem Damm herausbrach.“ Danach sei es sehr schnell gegangen. Immer mehr sei vom Damm herausgebrochen und mehrere Millionen Kubikmeter Wasser hätten die angrenzenden Felder und das im Frühjahr 1927 fertiggestellte „Strogenbauwerk“, den Tunnel unter dem

Kanal zwischen Wartenberg und Langenpreising, überschwemmt.

## „Die Knödel schwammen an der Decke“

Paul Adelsberger: „Man erzählt sich augenzwinkernd, dass in einem betroffenen Bauernhaus die Knödel an der Decke schwammen.“ Auch den Zweiten Weltkrieg hat das Großbauwerk unbeschadet überstanden. Erst am 30. April 1945 wurden alle Brücken über den Kanal gesprengt. 1951 wurde eine Notbrücke aus Holz (Thenner See-Brücke) gebaut und 1953 die Brücke bei Aufham wieder errichtet.

Im Oktober 1967 wurde der Betrieb der Industriebahn auf dem Kanal, die bis dato die Baustelle versorgte und später auch Personen

von München nach Moosburg befördert hatte, eingestellt. 1997 wurde der Kanal das erste und einzige Mal abgelassen und saniert.

## 1967 Abschied von der „Moosbahn“

Recherchen unserer Mediengruppe zur im Vortrag genannten Bahn ergaben, dass es im Jahr 1919 einen Schienenstrang gab, der zum Bau des Mittleren Isarkanals und der Kraftwerke Aufkirchen, Eitting und Pfrombach errichtet worden war. Aber nicht nur Baumaterialien wurden transportiert: Bald nutzten auch landwirtschaftliche Lagerhäuser, wie in Wartenberg das Lagerhaus Deimel, diese Transportmöglichkeit. 1944 kam dann sogar eine begrenzte Personenförderung mit zwei Zügen pro Tag hinzu. Mit der Sprengung der Eisenbahnbrücke bei Aufkirchen fand diese Beförderung 1945 aber ein rasches Ende.

Nach Wiederherstellung der Brücke wurde der Materialtransport zwar wieder aufgenommen, doch Personen wurden nicht mehr befördert. 1967 verabschiedete sich dann die „Moosbahn“ endgültig. Die gesamte Gleisanlage wurde zurückgebaut und der Traum von der Schiene nach Wartenberg war ausge-träumt. Die alte Trasse entlang des Isarkanals ist heute noch gut zu sehen, bei schrägem Lichteinfall sieht man sogar noch die Gleisabdrücke im Gras. So gibt es derzeit nur die Busverbindungen zu den nächsten Bahnstrecken. (bs)



Dieses Bild zeigt die einstige Baustelle, die überschwemmt worden war.