



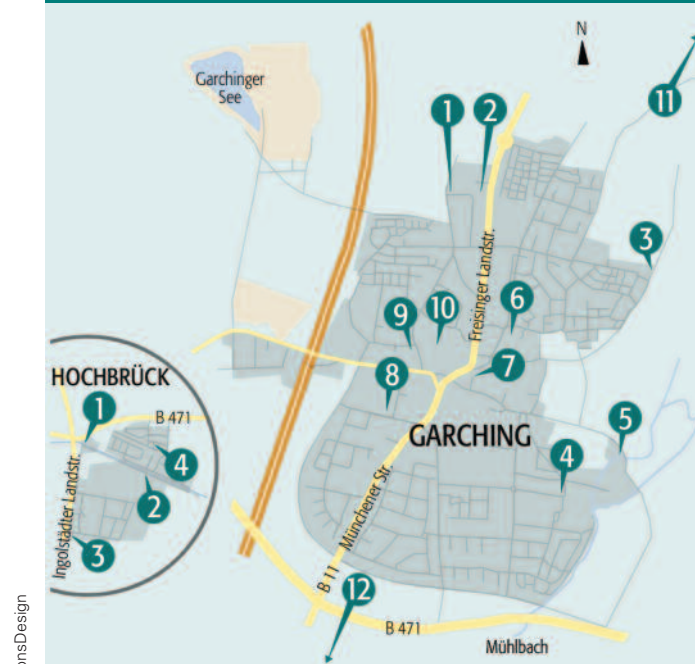
HIER STAND DIE HOHE BRÜCKE, DIE DEM ORT DEN NAMEN GAB

Im Jahre 1689 wurde unter Kurfürst Max Emanuel der Kanal von München nach Schleißheim gegraben. Er diente zum Transport von Baumaterial und zur Wasserversorgung des Neuen Schlosses und seines Parks und ist Bestandteil des historischen Kanalsystems im Münchner Norden. 1696 wurde die Brücke an der Straße nach Pfaffenhofen gebaut und zuerst „Ingolstater Pruggen“ und dann „Hohe Bruckn“ genannt. Die höfische Gesellschaft konnte nun den Kanal ungehindert für Fahrten mit venezianischen Gondeln benützen. Für die Fuhrwerke aber war die ziemlich hohe Brücke ein Hindernis. Am Brückenpeterhof wurden deshalb Pferde für den Vorspann bereit gehalten. 1887 wurde die Brücke abgebrochen. Der Ortsname „Hochbrück“ erscheint auf den topografischen Karten erstmals im Jahre 1925.



Zeichnung nach einer Radierung von 1879 von Sion Longley Wenban (1848 Cincinnati/Ohio – 1897 München) von H. Böhler (wohl Hans Böhler, 1884 Wien – 1961 Wien)

ÜBERSICHT STANDORTE



- | GARCHING | HOCHBRÜCK |
|-----------------------------------|----------------------|
| 1 - Jungsteinzeit-Gräberfeld | 1 - Hohe Brücke |
| 2 - Bronzezeit-Grabhügel | 2 - Laterseim |
| 3 - Römischer Gutshof | 3 - Munitionsanstalt |
| 4 - Bajuwarendorf | 4 - Hochbrück |
| 5 - Mühle | |
| 6 - Römerhof | |
| 7 - Alte Ortsmitte | |
| 8 - St. Severin Kirche und Schule | |
| 9 - Evangelische Kirche | |
| 10 - Neue Ortsmitte | |
| 11 - Forschungsreaktor | |
| 12 - Dirnismaning | |

Inhalt: Dr. Michael Müller / Grafik: Jürgen Pichler, KommunikationsDesign

DER SCHLEISSHEIMER KANAL

Der Schleißheimer Kanal verbindet Schloß Schleißheim mit der Münchner Residenz. Mit Ausnahme eines Teilstücks zwischen Aumeister und Großlappen ist er intakt und wasserführend. Er steht unter Denkmalschutz.

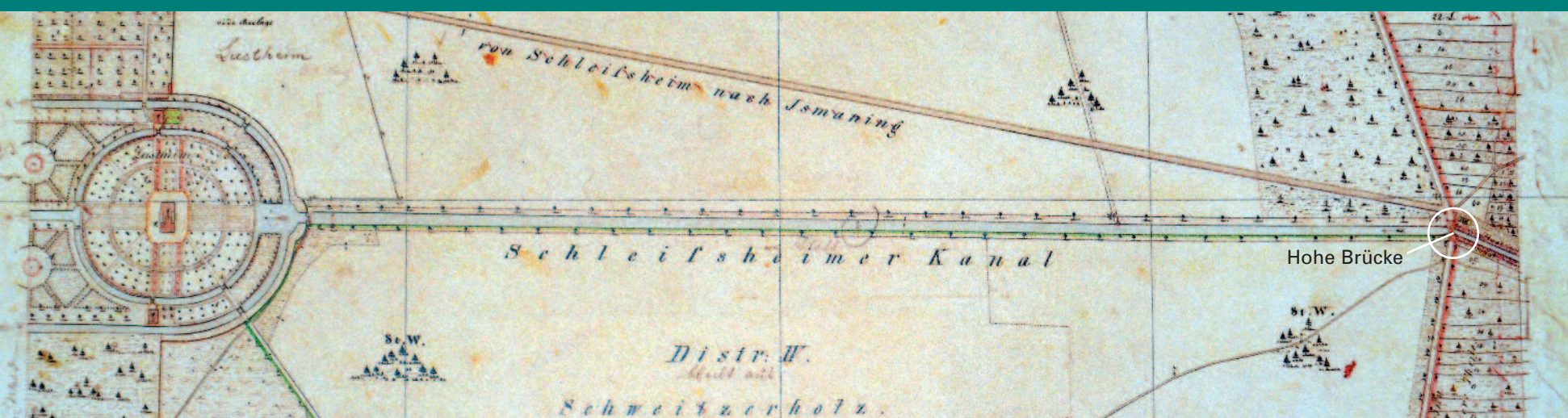
Das Wasser kam ursprünglich aus dem Schwabinger Bach beim Aumeister, heute wird es erst beim Klärwerk Großlappen vom Garchinger Mühlbach übergeleitet. Nördlich Dirnismaning verläuft der Kanal nach einer rechtwinkeligen Biegung am „Kanalhafen“ nach Westen, bis er an der Kreuzung mit der Straße nach Pfaffenhofen wiederum seine Richtung ändert und gerade auf die Mittelachse des Schleißheimer Schlossgartens ausgerichtet verläuft. Mehrere hundert Arbeiter bauten den Kanal von beiden Enden

aus in nur einem Jahr, 1689; er kostete 13000 Gulden. Zunächst diente er dem Transport von Baumaterial: Ziegel von Lehmgruben bei Ismaning, die über eine Holzbrücke über die Isar gebracht wurden; Holz und Steine aus dem Gebirge, die auf der Isar geflößt wurden. Verladen wurde das Material am „Kanalhafen“.

Der Schleißheimer Kanal zwischen Lustheim und Hochbrück verläuft in der Sichtachse zur Garchinger Kirche St. Katharina. Nach dem leichten Schwenk an der Ingolstädter Straße läuft der Kanal auf das Ismaninger Schloss zu bzw. auf die Kirche St. Johann Baptist. Diese Sichtachsen zeigt das Bild von Maximilian de Geer, um 1730. Auf dem Bild sind auch venezianische Gondeln zu erkennen sowie die hohe Brücke.



Schloss Lustheim, Maximilian de Geer, um 1730, nach einem Ölgemälde von Franz Joachim Beich, um 1720.



Quelle: Dokumentation der historischen Sichtachsen und Kanäle der Schleißheimer Schlösser, hrsg. vom Verein Dachauer Moos e.V., Karlsfeld 2002.

DIE LANDSTRASSE VON MÜNCHEN NACH PFAFFENHOFEN

Über die „Hohe Brücke“ überquerte die Landstraße von München nach Pfaffenhofen und Ingolstadt den Schleißheimer Kanal. Lange Zeit stand dort nur ein Anwesen: das Straßenmeisterhaus, „Brückenpeterhof“ genannt. Es ist auf den Kataster-Uraufnahmen von 1809 und 1858 eingetragen. Die Straße wurde um 1800 zu einer befestigten Chaussee ausgebaut und hieß „Staatsstraße Nr. 88“. Dort, wo sie den Kanal überquert, macht ihr Verlauf einen leichten Knick Richtung Nord-Nord-West.

Die Kataster-Karten zeigen im Verlauf der heutigen B 471 einen Weg „Von Schleißheim nach Ismaning“, der die Landstraße kreuzt und direkt nördlich des Kanals zum „Kanalhafen“ führt und weiter zur Isar als sog. „Russenstraße“.

Die hinderlich hohe Brücke über den Kanal wurde 1887 abgebrochen und durch eine moderne Brücke ersetzt; angeblich wurde mit ihren Steinen der Kinkhof direkt südlich des Kanals errichtet, der noch heute in Familienbesitz ist. Der Brückenpeterhof wurde 1933 von seinem damaligen Besitzer, der in die USA ausgewanderte, an die SS verkauft, das Gebäude danach von einem österreichischen Architekten und SA-Mitglied im alpenländischen Stil umgebaut. Nach 1945 kam es wieder in Privatbesitz und wurde gastronomisch genutzt.

Am 29. April 1945 mussten auf Befehl der SS vier junge Männer die Brücke gegen die von Norden anrückenden US-Soldaten verteidigen und kamen dabei alle ums Leben.

Die Straße hieß ab 1932 „Fernverkehrsstraße 13“ (FVS 13), ab 1934 „Reichsstraße 13“ (R 13) und nach 1949 „Bundesstraße 13“ (B 13). In den 1920er Jahren wurden dort Autorennen veranstaltet. In den 1980er Jahren wurde die B 13 auf je zwei Richtungsfahrbahnen verbreitert. Dabei wurde der erwähnte Knick begradigt, indem die B13 im Kreuzungsbereich mit der B 471 etwas nach Westen verlegt wurde. An der alten Überquerung über den Kanal wurde eine Fuß- und Radweg-Brücke errichtet.

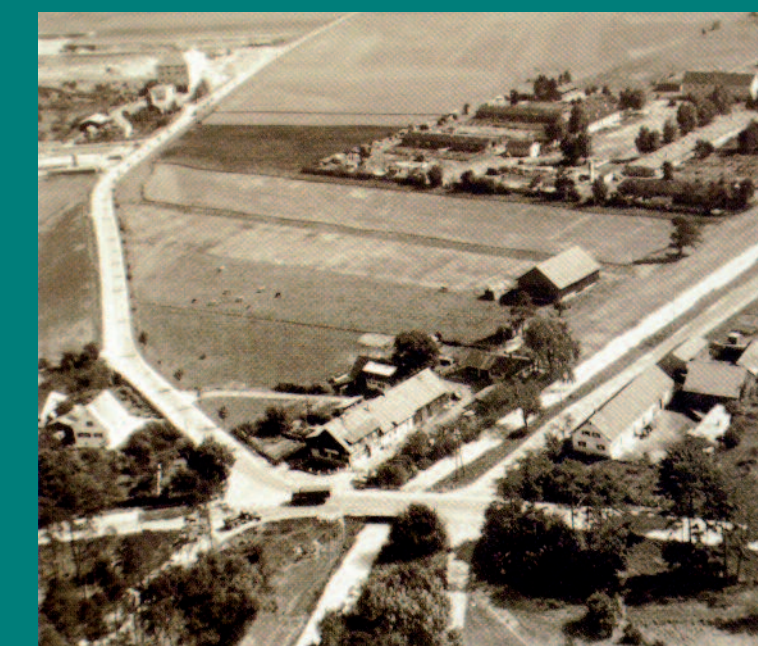


Foto Hochbrück von Westen, Luftbild 1952, mit ehem. Brückenpeterhof und Kink-Hof (O.Geisel, Garching, Stuttgart 2002, S.73)