Autor: Steinlein, Gustav | ISBN: B002ZTXOUM

I. Abschnitt: Das Bauwesens Alt-Münchens von der Städtegründung bis Ende de

b) Von der Stadtanlage und dem Aufbau der Stadt.

sind in Sandtners Modell mehrfach zu sehen; die wichtigste Verbindung war die des alten Hofes mit der neuen Veste und mit dem Franziskanerkloster durch drei Übergänge, von denen der eine vom alten Hof zur Münze heute noch erhalten ist; auch die Hofpfisterei war durch einen Gang hoch über der Straße mit einem Nachbargebäude verbunden;31) hieher ist auch die Überbauung des Augustinergäßchen zu zählen, die vom Augustinerkloster ausgeht, wenn auch der Gang nur zu den Aborten des Klosters führte, die über dem Stadtbach erbaut wurden;32) endlich waren die Ratsbauten südlich des Rathausturmes durch einen überbauten Bogen, der noch als Durchgang dient, verbunden. Dieser Durgang, der westliche vonden zwei jetzt bestehenden (auch auf Bild 21 ersichtlich) scheint uralt zu sein, und es ist vielleicht schon von Heinrich dem Löwen als Zugang zum befestigten Petersbergl erbaut worden. Seine Lage unmittelbar an der Salzstraße würde wenigstens diese Annahme rechtfertigen. Dadurch, daß die Herrschersitze mit der Stadtmauer verbunden waren, konnten die Bewohner der Residenz irgend einen Stadtteil besuchen, ohne die Straßen betreten müssen, ondem sie die Wehrgänge als Verkehrsweg benützen und in einem beliebigen Turm den Wehrgang verlassen konnten. In der Zeit der Renaissance und des Barock wurden diese Überbauungen, die immer im Stadtbild einen malerischen Anblick bieten, fortgesetzt, so die Verbindung der Maxburg mit dem Jesuitenkollegium, die heute noch besteht;33) der Kuhbogen (bei der Einmündung der Salvatorstraße in die Theatinerstraße, sieh Abb. 18) die Überbauung zwischen Salvatorstraße und Salvatorplatz. Ob es nun lediglich Sicherheitsgründe waren, die die Anlage solcher Straßenüberbauungen veranlaßten, oder der Wunsch der Residenzbewohner, ihren Verkehr der Allgemeinheit zu entziehen, oder endlich, was viel Wahrscheinliches an sich hat, ob nicht der schlechte Zustand der Straßen, besonders bei schlechten Wetter und bei Nachtzeit es sehr wünschenswert erschienen ließen, mit größerer Bequemlichkeit in einem großen Teil der Stadt verkehren zu können, wird sich heute schwer entscheiden lassen.

Auf jeden Fall steht fest, daß das holprige Straßenpflaster dem unzulänglichen Material entsprechend sehr schlecht zu begehen war.

Meines Wissens ist die Frage noch nicht gelöst, d. h. noch nicht einmal erörtert worden, ob im damalien Straßenkörper Rinnen vorhanden waren oder nicht. Kupferstiche aus dieser Zeit weisen nichts dergleichen auf und doch wird man icht fehl gehen, enn man annimmt, daß bei der Pflasterung auf die Entwässerung des Straßenkörpers Rücksicht

Autor: Steinlein, Gustav | ISBN: B002ZTXOUM

genommen war, vermutlich in der Weise, daß man das Gefälle des Pflasters von den Häusern nach der Mitte der Straße hin gehen ließ, so daß also die Abwässer in einer Rinne in der Mitte der Straße sich vereinigten. Das Gefälle der Rinne ging nach einem Stadtbach oder nach dem Stadtgraben zu. Verschiedene Umstände lassen sich auf die Richtigkeit dieser Annahme schließen:

31) Der Schlichtingerbogen war zuerst der Durchgang durch die Stadtmauer, wurde aber später auch überbaut (s. Abb. 16 und 17)
32) Siehe Beschreibung des Augustinerklosters S. 56
33) Nach Regnet: a. a. D. S. 19, hatte besonders Herzog Wilhelm eine Vorliebe für solche Überbrückungen; außen den bereits genannten von der Maxburg zum Jesuitenkollegium soll er mit mehreren Klöstern, in denen er häufig verkehrte (Karmeliterkloster, Herzogspital, Kapuzinerkloster) auf diese Weise von der Stadtmauer aus verbunden gewesen sein.