

I. Abschnitt: Das Bauwesens Alt-Münchens von der Städtegründung bis Ende des 18. Jahrhunderts

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 *bergänge*, 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 *bergbauung* des Augustiner~~g~~*g*chen 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 *bergbauten* 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 Petersberg~~l~~ erbaut worden. Seine Lage unmittelbar an der Salz~~straße~~ *wäre* wenigstens diese Annahme rechtfertigen. Dadurch, da~~ß~~ die Herrschersitze mit der Stadtmauer verbunden waren, konnten die Bewohner der Residenz irgend einen Stadtteil besuchen, ohne die *Straßen* betreten *müssen*, indem sie die Wehrg~~änge~~ als Verkehrsweg *benützen* und in einem beliebigen Turm den Wehrgang verlassen konnten. In der Zeit der Renaissance und des Barock wurden diese *bergbauungen*, 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 Einm~~ündung~~ der Salvator~~straße~~ in die Theatiner~~straße~~; siehe Abb. 18) die *bergbauung* zwischen Salvator~~straße~~ und Salvatorplatz. Ob es nun lediglich Sicherheitsgr~~ünde~~ waren, die die Anlage solcher *Straßenbergbauungen* veranla~~ßten~~, 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 lie~~ßen~~, mit gr~~ößerer~~ Bequemlichkeit in einem gr~~ößeren~~ Teil der Stadt verkehren zu k~~önnen~~, wird sich heute schwer entscheiden lassen.

Auf jeden Fall steht fest, da~~ß~~ das holprige *Straßenpflaster* dem unzul~~änglichen~~ Material entsprechend sehr schlecht zu begehen war.

Meines Wissens ist die Frage noch nicht gel~~öst~~, d. h. noch nicht einmal er~~örtert~~ worden, ob im damaligen *Straßenk~~örper~~* Rinnen vorhanden waren oder nicht. Kupferstiche aus dieser Zeit weisen nichts dergleichen auf und doch wird man icht fehl gehen, enn man annimmt, da~~ß~~ bei der Pflasterung auf die Entw~~ässerung~~ des *Straßenk~~örper~~*s R~~ück~~sicht

Die Baukunst Alt-Münchens

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; auch 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.