



Suchergebnisse: Flankenturm

1450 – Das Isartor erhält sein größtes Ausmaß

München-Graggenau - München-Angerviertel * Das Isartor erreicht seine größte Ausdehnung. Diese Erweiterung und Verstärkung wird notwendig, weil sich die Waffentechnik der Angreifer grundlegend verändert hat. Die neuen Pulvergeschütze entwickeln sich zu einer ernsthaften Bedrohung für die herkömmlichen Burg- und Stadtmauern. Um die Befestigung zu stärken, errichtet man in einem Abstand von sieben bis neun Metern eine zweite Mauer parallel vor der bestehenden Stadtmauer. Diese sogenannte Zwingermauer ist mit durchschnittlich vier bis fünf Metern nur etwa halb so hoch wie die Hauptmauer. Der Zwischenraum zwischen beiden Mauern, der bis zu zwei Meter hoch aufgeschüttet ist, wird als Zwinger bezeichnet. Nach demselben Prinzip werden auch die Haupttore verstärkt. Dem bestehenden Hauptturm werden – im Zuge des Baus der Zwingermauer – zwei Vortürme vorgelagert. Die beiden achteckigen, drei Geschosse hohen Flankentürme sind durch ein hohes Mauerwerk, die sogenannte Barbakane, miteinander verbunden. So entsteht eine nach innen und außen abgeschlossene Torburg. Wer diesen Torzwinger betritt, muss damit rechnen, eingeschlossen zu werden: Vor ihm fällt das Fallgatter im Torturm herab, hinter ihm im Vortor. Statt der heutigen drei Torbögen gab es ursprünglich ein zentrales Mittelportal als Zugang beziehungsweise Zufahrt sowie je eine seitliche Schlupfporte. Vor dem Isartor führte eine Brücke über den Stadtgrabenbach. Rechts der Tordurchfahrt befand sich das städtische Zollhaus. Die am Isartor erhobenen Abgaben – Brückenzoll, Wasserzoll, Salzzoll, Pflasterzoll und Zoll für Trockengüter – zählten zu den einträglichsten Einnahmequellen der Stadt. Im Gebäude links der Tordurchfahrt war der Stadtwagner untergebracht. Er war für die Instandhaltung zuständig und bediente auch die vor dem Isartor gelegene Zugbrücke. Die mit Eisen beschlagenen Torflügel wurden bei Tagesanbruch geöffnet und bei Sonnenuntergang verriegelt. Ab dem Vesperläuten galt die „kleine Torsperre“: Wer danach die Stadt betreten oder verlassen wollte, musste eine Gebühr entrichten. Mit dem Läuten der Glocken der Frauenkirche – im Sommer um 22 Uhr, im Winter eine Stunde früher – begann die „große Torsperre“. In der Nacht war München vollständig verriegelt.

1811 – Pläne für einen Abbruch des Isartors

München-Graggenau - München-Angerviertel * Da das Isartor den modernen Verkehrsanforderungen nicht mehr genügt, entstehen konkrete Abbruchpläne. Die Durchfahrten



sind zu eng und noch auf den Verkehr des Mittelalters ausgelegt – zwei entgegenkommende Fuhrwerke können das Tor nicht gleichzeitig passieren. Nach ersten Überlegungen sollen lediglich die beiden Flankentürme aus denkmalpflegerischen Gründen erhalten bleiben. Entfernt man die verbindende Portalwand, könnte der Verkehr künftig ungehindert in beide Richtungen fließen. Für Carl Friedrich von Wiebeking, den Leiter der staatlichen Straßen- und Wasserbaubehörde, geht selbst das nicht weit genug. Er hält den Erhalt des Isartors insgesamt für überflüssig. Stattdessen schlägt er vor, das Tor vollständig abzubauen und auf dem rechten Isarufer eine neue Empfangsstation für den nach München einströmenden Verkehr zu errichten. Auch die Wach- und Zollstation soll dorthin verlegt werden. Auf diese Weise, so sein Plan, ließe sich zugleich eine stärkere Verbindung zwischen dem historischen Stadtkern und den Siedlungen in der Flussniederung herstellen.
