



Suchergebnisse: Pflasterzoll

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.

17. Juni 1805 – Ein wichtiger Schritt für die jüdische Gemeinde in München

München * Das „Regulativ über die Verhältnisse der hiesigen Judenschaft“ ist ein wichtiger Schritt für die jüdische Gemeinde in München. Es stellt erstmals eine staatlich geregelte Eingliederung



der Juden in das bürgerliche Leben dar, bleibt aber von starken Einschränkungen geprägt. Das Regulativ erlaubt jüdischen Familien die offizielle Niederlassung in München, begrenzt ihre Zahl jedoch streng durch eine Judenmatrikel. Anfangs dürfen nur 32 Familien und fünf Witwen dauerhaft in der Stadt leben. Auch Eheschließungen stehen unter staatlicher Kontrolle und sind nur mit polizeilicher Genehmigung sowie ausreichendem Vermögen möglich. Zugleich bringt das Regulativ einige Verbesserungen: Juden werden von diskriminierenden Sonderabgaben wie Leib- und Pflasterzöllen befreit, durften ihre Religion privat ausüben und einen eigenen Friedhof anlegen. Öffentliche Synagogen bleiben allerdings weiterhin verboten. Zudem erhalten jüdische Händler mehr Möglichkeiten zur Teilnahme am Wirtschaftsleben, allerdings unter staatlicher Aufsicht. Historisch markiert das Regulativ den Übergang von der bloßen Duldung einzelner Juden hin zu einer staatlich anerkannten, aber streng kontrollierten jüdischen Gemeinde. Es ist damit sowohl ein erster Schritt zur Emanzipation als auch ein Instrument staatlicher Kontrolle. Gleichzeitig bildet es eine wichtige Grundlage für die spätere Entwicklung der jüdischen Gemeinde Münchens und gilt als Vorläufer des Bayerischen Judenedikts von 1813.

25. Dezember 1852 – Bayernkönig Max II. will eine neue Prachtstraße bauen lassen

München-Graggenau - München-Lehel * Der Bayernkönig Max II. teilt dem Ersten Bürgermeister der Stadt München, Dr. Jakob von Bauer, mit, er hat vor, „die Stadt mit der Sankt-Anna-Vorstadt mittels einer schönen Straße zu verbinden und hierdurch einem vielseitig gefühlten Bedürfnisse abzuhefen. Die Vorbereitungen sind so weit gediehen, daß Ich Ihnen, Herr Bürgermeister, den Plan anbei mitteilen kann, damit Sie Mir berichten, ob sich die Überbrückung und Auffüllung der Kanäle und die Herstellung des Straßenkörpers aus städtischen Mitteln ins Werk setzen läßt, indem Ich in diesem Falle durch schenkungsweise Überlassung des auf Meine Kosten erworbenen Straßengrundes das Vorhaben zu verwirklichen gedenke.“ Bürgermeister Dr. Bauer setzt sich in der Folge vor dem Magistrat für den Bau der Straße ein, da mit ihr die kurz vor der Eingemeindung stehenden Orte des Ostends (Haidhausen, Au, Giesing) wesentlich besser erschlossen werden können. Er räumt aber auch ein, dass der auf die Stadt zukommende Aufwand in Höhe von 260.000 Gulden nur dann zu finanzieren sei, wenn der König der Erhöhung des Pflasterzolls, der Weinststeuer oder des Malzzuschlags, einer Art Biersteuer, die der Stadt bis zum Jahr 1899 zu garantieren sei, zustimmen würde.

18. Juli 1853 – Beginn der Bauarbeiten an der Maximilianstraße

München-Graggenau - München-Lehel * Nachdem das königliche Einverständnis zur Erhöhung des Pflasterzolls, der Weinststeuer und des Malzzuschlags vorliegt, beginnt die Stadt, unter Leitung



des noch jungen Bauingenieurs beim Stadtbauamt, Arnold Zenetti, mit den Straßenbauarbeiten zur Maximilianstraße. Die gewünschte Auffüllung der Bäche wird abgelehnt, da dies den wirtschaftlichen Ruin für den Münchner Osten bedeuten würde. Deshalb werden später viele Kellergeschosse aus den massiv gemauerten Bacheinfassungen hergestellt.
