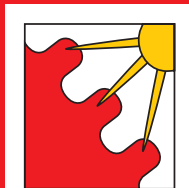




Auf Spurensuche an
der Oberen Salzstraße



WEILER
IM ALLGÄU

Salz früher – Salz heute

DIE VERWENDUNG VON SALZ – FRÜHER UND HEUTE

Wer heute ans Salz denkt, denkt an das Würzen von Speisen. Früher spielte Salz aber vor allem für die Konservierung von Lebensmitteln eine herausragende Rolle. Da moderne



In den Allgäuer Sennereien spielt Salz bis heute eine wichtige Rolle bei der Käseproduktion.

Kühlmöglichkeiten fehlten, war Pökeln bis ins 20. Jahrhundert hinein eine wichtige Methode um Nahrungsmittel, wie zum Beispiel Fleisch und Wurst, haltbar zu machen. Beim Pökeln wird dem Fleisch Wasser entzogen. Dadurch verlangsamt sich die Vermehrungsrate gesundheitsgefährdender Keime.

Daneben spielte Salz auch bei der Käseherstellung eine zentrale Rolle. So wurde ein beträchtlicher Teil des Haller Salzes über den Bodensee in die Ostschweiz transportiert.

Heute ist Salz zu einem gesundheitlichen Risikofaktor geworden. In Deutschland nehmen Frauen im Schnitt pro Tag acht Gramm Salz zu sich, Männer sogar zehn Gramm. Das ist zu viel. Vor allem verarbeitete Lebensmittel, wie Brot, Käse, Fleisch- und Wurstwaren und Fertiggerichte, enthalten oft große Mengen des an sich lebenswichtigen Stoffes. Die deutsche Gesellschaft für Ernährung empfiehlt einen maximalen Salzkonsum von sechs Gramm pro Tag. Ohne Salz kann der menschliche Körper allerdings auch nicht leben. Wer weniger als etwa drei Gramm Salz pro Tag zu sich nimmt, ernährt sich ebenfalls ungesund. Wie so oft gilt auch hier: Auf die richtige Dosis kommt es an.

Hauptbestandteil unseres Koch- und Speisesalzes ist die chemische Verbindung Natriumchlorid (NaCl). Es wird zu etwa 70 Prozent aus Steinsalz gewonnen, also aus fossilem Salzgestein, das vor Millionen von Jahren durch Ausfällung aus konzentriertem Meerwasser entstanden ist. Die restlichen 30 Prozent der weltweiten Speisesalzproduktion entfallen auf Meersalz.

SALZ IN DER HEILKUNDE

Seit Jahrtausenden hat Stein- und Meersalz seinen festen Platz im Arzneimittelschatz der Menschen. Erste Zeugnisse über die Heilkraft des Salzes finden sich bereits in altägyptischen Aufzeichnungen. Auch die Griechen und Römer kurierten sich mit Salz, dem eine wärmende und trocknende Wirkung zugeschrieben wurde. In der Volksmedizin wurde Salz lange Zeit zur Behandlung von Entzündungen, Schlangenbissen, Geschwüren und Hautkrankheiten eingesetzt. Auch als Helfer gegen Verstopfung und Verschleimung wurde es geschätzt.

Bereits im frühen 16. Jahrhundert verordnete der Arzt und Alchemist Paracelsus (1493 bis 1541) salzhaltige Heilbäder. Aus diesen ersten Anfängen hat sich bei uns im Laufe der Zeit ein lebendiges Kurwesen entwickelt. Bis heute spielt die äußere und innere Anwendung von salzhaltigem Wasser, der Sole, in vielen Kureinrichtungen eine wichtige Rolle: Soleinhalationen, Solebäder und Heilstollen dürfen ihre wohltuende und heilende Wirkung auf den menschlichen Körper entfalten.

TIPP: In der Sennerei Bremenried (Weiler-Simmerberg) werden seit 1897 Emmen-taler, Bergkäse und weitere Käsesorten auf traditionelle Weise hergestellt.

„Salz ist das Geschöpf der
lautersten Eltern, der Sonne
und des Meeres.“

Zitat wird Pythagoras zugeschrieben,
um 570 bis 510 v. Chr.

Die Obere Salzstraße von Hall in Tirol bis zum Bodensee

Das Salz war von Hall in Tirol bis zum Bodensee etwa zehn Tage auf der Oberen Salzstraße unterwegs. Die Tagesetappen beliefen sich dabei auf höchstens 30 Kilometer. Teilweise war der Weg sehr beschwerlich: Mit dem Hochleitensattel bei Nassereith, dem Fernpass, dem Gaichtpass und dem Oberjoch mussten die Fuhrwerke gleich vier Alpenpässe überwinden.



Lindau



Simmerberg



Oberjochpass



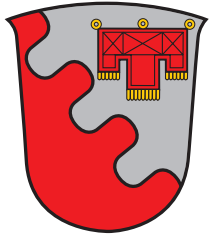
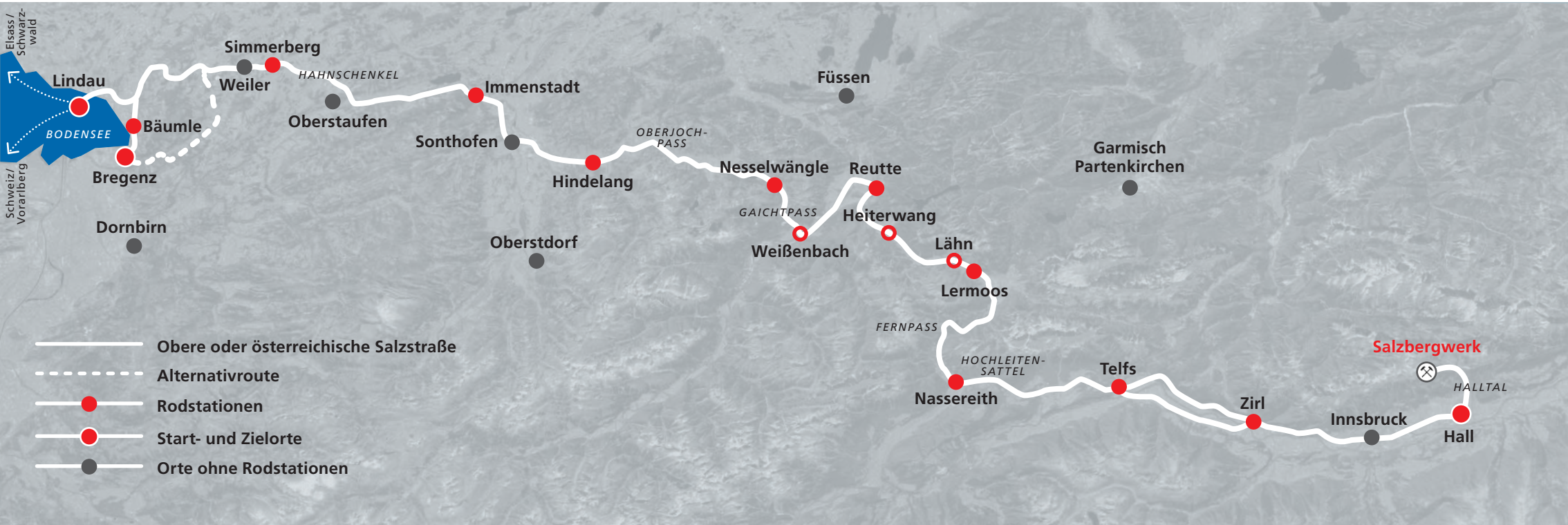
Nassereith



Hall in Tirol



Salzbergwerk im Halltal



Lieber Leser, verehrter Gast,

Bei einem Spaziergang durch Simmerberg fallen die stattlichen Gasthöfe, die 1639 erbaute Salzfactorie und die markanten Bürgerhäuser rund um den Dorfplatz auf. Jahrhunderte des Salzhandels haben aus Simmerberg einen wohlhabenden Ort gemacht.

Der Ort profitierte von seiner Lage direkt an der Oberen Salzstraße, die von den Salzlagerräumen in Hall in Tirol über den Fernpass, Reutte, Oberjoch, Immenstadt, Hahnschenkel und Simmerberg weiter nach Bregenz bzw. Lindau führte. Als einziger Salzumschlagplatz zwischen Immenstadt und dem Bodensee erhielt Simmerberg 1804 sogar das Marktrecht von Kaiser Franz II. verliehen.

Mehrere Jahrhunderte lang wurde hier, unter der Kontrolle des Salzfactors, jede einzelne Salzfracht ab- und umgeladen. Handwerker und Stallknechte kümmerten sich um die Fuhrwerke, Geschirre und Zugpferde. Die Salz Händler selbst wurden in den Tafernern versorgt. Salz, das „weiße Gold“, sicherte vielen Menschen in Simmerberg die Existenz. Und doch war der Ort nur ein kleines Rädchen in der Geschichte des Salzhandels an der Oberen Salzstraße. Von dieser Geschichte erzählt diese Broschüre.

Karl-Heinz Rudolph
1. Bürgermeister

Der historische Salzzug

Bis ins 19. Jahrhundert hinein beförderten die „Rödler“ (Rodbauern) das wertvolle Salz aus den Bergwerken auf genau festgelegten Routen durchs Land. Im westlichen Allgäu lebt die Geschichte dieses historischen Transportwesens beim „Historischen Salzzug“ alle zwei bis drei Jahre für einen Tag wieder auf. Dann ver-

kleiden sich zahlreiche Freiwillige als Salzhändler und Edelleute, Soldaten und Kaufmänner, Fuhrleute und Rossknechte. Sie machen sich gemeinsam auf den Weg, um den Teilabschnitt der Oberen Salzstraße bis nach Simmerberg mit Pferdegespannen oder hoch zu Ross zu bewältigen.



Die Erstauflage des „Historischen Salzzuges“ fand bereits 1995 statt. In den ersten Jahren führte der Weg des Zuges von Oberstaufen nach Immenstadt. Der „Historische Salzzug 2013“ startete hingegen erstmals in Immenstadt – und bewältigte damit die komplette historische Tagesetappe von der ehemaligen Salzoberfaktorei in Immenstadt bis zur Salz-faktorei in Simmerberg. Rund 60 Teilnehmer mit 44 Pferden, fünf historischen Fuhrwerken und fünf Kutschen stellten sich dieser Herausforderung – und erlebten einen langen und unvergesslichen Tag.

Bereits in den frühen Morgenstunden trifft sich ein bunt zusammen gewürfeltes Häufchen geschichtsbegeisterter Menschen im Stadtzentrum von Immenstadt. Kostüme müssen anprobiert, Ladungen verstaut, Pferde gesattelt oder eingespannt werden.



Als der Zug um sieben Uhr in der Früh am Marienplatz startet, sind viele der Mitwirkenden schon seit Stunden auf den Beinen. Vorbei am Großen Alpsee führt der Weg des Trosses über Konstanzer, Thalkirchdorf und Knechtenhofen weiter in Richtung Kalzhofen.



Von Immenstadt nach Simmerberg

Abweichend von der historischen Route macht der Salzzug einen kleinen Abstecher nach Oberstaufen, wo am Strumpfparhaus eine Pause eingelegt wird.



Nach einer rund siebenstündigen Reise erreichen die Rodfuhrleute und ihre Begleiter ihr Tagesziel, die Salzfaktorei in Simmerberg.



In der Stephanskapelle in Genhofen bitten die Salz Händler und Rodbauern um göttlichen Beistand, steht ihnen doch die gefürchtete Steigung am Hahnschenkel bevor.



Schauspieler des Theatervereins spielen nach, wie die wertvolle Fracht abgeladen und Salzgeschäfte unter den strengen Augen des Salz faktors abgewickelt werden.

Kleines Einmaleins des Salzhandels im Allgäu

SALZ – DAS WEISSE GOLD

Heute hat Salz, das „weiße Gold“, längst seine frühere wirtschaftliche Bedeutung verloren. Viele Jahrhunderte lang war Salz aber ein äußerst wertvolles Gut. Fürstenhäuser profitierten von den hohen Steuern, mit denen sie Salzhandel und Salztransport belegten. Durch den Salzhandel kamen aber auch Städte und Dörfer zu Reichtum, Ansehen und Einfluss. Viele Städte, die im Mittelalter am Salzhandel beteiligt waren, tragen bis heute den Zusatz „Salz-“ (Salzburg, Salzgitter) oder das mittelhochdeutsche Wort „Hall-“ (Hallstadt, Bad Reichenhall, Hallein, Hall in Tirol) im Namen. Das „weiße Gold“ sicherte zahlreichen Menschen entlang der alten Handelswege, den Salzstraßen, die Existenz. Bergleute profitierten von dem kostbaren Rohstoff ebenso wie Händler, Fuhrmänner, Bauern, Wirtsleute und Handwerker. Im westlichen Allgäu war vor allem die Salzstraße von Hall in Tirol durchs Allgäu zum Bodensee mehrere Jahrhunderte lang von großer Bedeutung. In der Hochphase des Salzhandels, die vom 15. bis



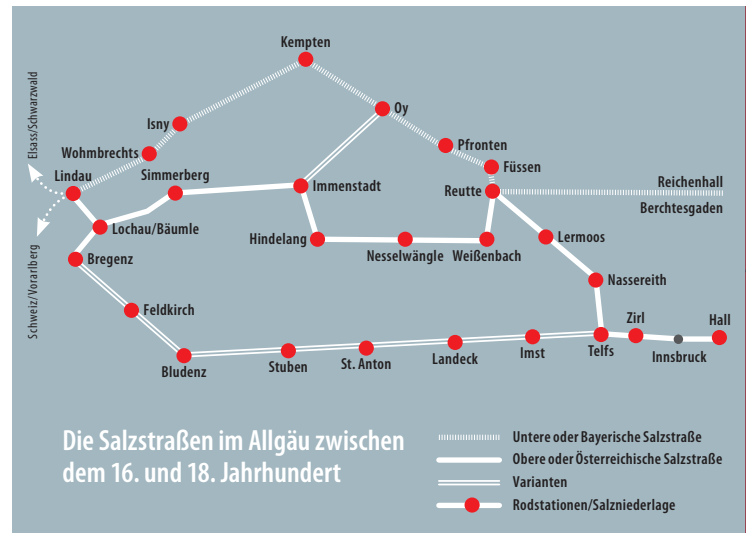
Die Rodbauern hatten auf ihren Fuhrwerken meist drei Salzfüßer geladen.

ins 18. Jahrhundert anhielt, wurden jährlich mehrere tausend Tonnen Salz auf dieser Route transportiert. Von Lindau wurde das Salz dann weiter nach Vorarlberg, in die Schweiz und ins Elsass verschifft.

SALZSTRASSEN – URALTE HANDELSWEGE

Der Transport von Waren über weite Strecken war im Mittelalter mühsam und teuer. Nur wenige Fernstraßen verbanden damals die Städte und ermöglichten so den Handel mit kostbaren und nicht überall verfügbaren Waren, wie Silber, Salz, Seide oder Gewürzen. In Deutschland und Österreich gab es mehrere Salzstraßen, auf denen das „weiße Gold“ transportiert wurde.

Im Voralpengebiet spielten zwei Routen eine wichtige Rolle. Sie ermöglichten den Salzhandel zwischen den Salzlagerstätten in Bad Reichenhall beziehungsweise Hall in Tirol und Städten wie Lindau und Bregenz am Bodensee. Von dort wurde das Salz in die Schweiz und nach Vorderösterreich weiter verkauft. Die ältere der beiden Straßen, die **Untere oder Bayerische Salzstraße**, führte von Berchtesgaden über Füssen, Pfronten, Oy, Kempten, Isny und Wohmbrechts nach Lindau bzw. Bregenz. Die **Obere oder Österreichische Salzstraße**, die



von den Allgäuern auch als Tiroler Straße bezeichnet wurde, verlief von Hall in Tirol über den Fernpass, Reutte, Oberjoch, Immenstadt und Simmerberg ebenfalls nach Lindau bzw. Bregenz.

Der Salzhandel war durch das **Niederlagsrecht** an bestimmte Orte und Wegstrecken gebunden. Die Händler mussten ihre kostbare Ware an bestimmten Orten für einen gewissen Zeitraum „niederlegen“, also abladen, ehe sie weitertransportiert werden durfte. Für die Niederlagsorte war der Handel mit dem „weißen Gold“ eine lukrative Einkommensquelle; mussten die Kaufleute doch beträchtliche Zölle und

Die Salzstraßen im Allgäu zwischen dem 16. und 18. Jahrhundert (Grafik leicht verändert nach Rudolf Vogel: Immenstadt im Allgäu, 1996).

Abgaben zahlen. Das Niederlagsrecht war so begehrt, dass es immer wieder zu Streitigkeiten zwischen den an den Salzstraßen liegenden Orten kam. Auch Betrügereien waren im Salzhandel an der Tagesordnung: Salz wurde geschmuggelt, vermischt, gestohlen, heimlich ausgetauscht oder in den Salzstädeln entlang des Weges länger als nötig eingelagert, um höhere Abgaben zu kassieren.

DAS RODFUHRWESEN

Ab Mitte des 15. Jahrhunderts wurde das Transportwesen entlang der Oberen Salzstraße streng und einheitlich organisiert; es entwickelte sich das sogenannte Rodfuhrwesen. Die gesamte Strecke von Hall in Tirol bis an den Bodensee wurde in feste Tagesetappen eingeteilt. Dabei durfte der Transport des Salzes jeweils nur von ortsansässigen Bauern, den Rodleuten oder Rodbauern, durchgeführt werden.



Das Tagesziel der Rodfuhrleute war jeweils eine Rodstation. Dort musste das Salz abgeladen werden. Das Bild zeigt den Salztransport in Reutte im 16./17. Jahrhundert (Archiv Rudolph).

Am Ende einer jeden Tagesetappe stand eine **Rodstation**. Das konnte ein Warenhaus (Pall- oder Ballhaus), ein Salzstadel oder eine Salzfactorei sein. Dort musste die Ware – meist über Nacht – niedergelegt werden (Niederlagsort). Jede einzelne Salzfracht wurde unter Kontrolle abgeladen und gewogen. Am nächsten Tag wurde die Ware dann zum Weitertransport auf das Fuhrwerk eines ortsansässigen Rodbauern umgeladen. Da die Händler verpflichtet waren, ihre Waren an den Rodstationen niederzulegen (Stapelzwang), entwickelten sich diese Orte zu kleinen Wirtschaftszentren mit Gasthäusern, Stallungen und Handwerksbetrieben.

In **Rodordnungen** war genau festgelegt, wie der Handel, die Lagerung der Waren und die

Entlohnung der am Salzhandel beteiligten Menschen abzulaufen hatte. Sie enthielten auch genaue Vorschriften über die Rechte und Pflichten der Fuhrleute, die Reihenfolge ihres Einsatzes und die Anzahl der bereitzustellenden Wagen. Bis ins 18. Jahrhundert hinein wurden diese Rodordnungen immer wieder erneuert und fortgeschrieben. Der Begriff „Rod“ bedeutet Reihe und leitet sich vom lateinischen Wort *rota* (Rad) ab. Er bezieht sich auf die festgelegte Reihenfolge, in der die Fuhrwerksbesitzer der einzelnen Rodstationen die Ware weiterzutransportieren hatten. Da die Rodbauern auf der Oberen Salzstraße mehrere Pässe überwinden mussten, beschränkte sich der Salztransport mit Pferdefuhrwerken und – seltener – Ochsespannen auf die Zeit von Ostern bis November. Im Winter wurden teilweise auch Schlitten eingesetzt. Am größten war die Nachfrage allerdings im Frühjahr und Herbst: Dann deckten sich die Schweizer mit Salz für die Viehzucht und die Käseerzeugung ein.

DER SALZFAKTOR

Mit dem Rodfuhrwesen entwickelte sich ab etwa 1570 auch der Beruf des Salzfactors. Salzfactoren waren hoch angesehene Bürger, die in den Niederlagsorten als selbstständige Unternehmer für die Lagerung des Salzes in den Salzstädeln, für die Einhaltung der Rodordnung und für den Verkauf des Salzes zu sorgen hatten. Sie erhielten das Salz von der Saline in Hall und mussten es dann an private Händler weiterverkaufen. Was Gebühren, Zoll und Warenumschatz betraf, hatten sie alle Befugnisse eines Regierungsvertreters. Salzfactoren kamen während der Blütezeit des Salzhandels oft zu großem Reichtum. Da sie die lokale Wirtschaft förderten und häufig Notleidenden halfen, waren sie aber auch bei der Bevölkerung sehr beliebt. In den Salzfactoreien waren Salzstadelknechte beschäftigt, die beim Ab- und Beladen der Fuhrwerke halfen. Wäger kontrollierten das Gewicht der Salzfüßer. Und auch Wächter wurden gebraucht: Sie schützten die kostbare, eingelagerte Ware vor Dieben.

Der Salzabbau im Halltal

Im oberen Halltal, einem kleinen Seitental des Inntals im Karwendel (Tirol, Österreich), wurde mindestens 700 Jahre lang Salz abgebaut. Der älteste urkundliche Beleg einer Saline reicht in diesem Gebiet bis ins Jahr 1232 zurück. Der eigentliche **Salzbergbau** dürfte spätestens um 1272 begonnen haben. Damals ließ Graf



Mindestens 700 Jahre lang wurde im oberen Halltal Salz abgebaut.

Meinhard II. den ersten Stollen, den 1.608 Meter langen Oberbergstollen, in den Haller Salzberg schlagen. Ihm folgten im Laufe der Jahrhunderte sieben weitere Hauptstollen: Wasserbergstollen (1.635 Meter Länge), Mitterbergstollen (1.574 Meter Länge), Stein-



Die Herrenhäuser unterhalb des Königsberges wurden zwischen 1777 und 1781 errichtet. Sie waren das Zentrum des Haller Salzbergbaus. Im Jahr 2001 wurden sie durch eine Lawine schwer beschädigt.

bergstollen (1.533 Meter Länge), König-Max-Stollen (1.485 Meter Länge), Kaiserbergstollen (1.458 Meter Länge), Erzherzogbergstollen (1422 Meter Länge) und Kronprinz-Ferdinand-Stollen (1.334 Meter Länge). Da die einzelnen Hauptstollen unter Tage noch durch mehrere Verbindungsstollen, die sogenannten „Schürfe“, miteinander verbunden wurden, beläuft sich heute die Gesamtlänge des Stollennetzes auf rund 40 Kilometer.

„Auf Gold kann man verzichten, nicht aber auf das Salz.“

Cassiodor, Variae 24 (537-538 n. Chr.)



Der Salzbergbau erlebte im Halltal im 16. und 17. Jahrhundert seine Blütezeit. 1555 umfasste das Streckennetz der Stollen bereits rund 20 Kilometer Länge. In guten Zeiten waren im Haller Salzberg bis zu 300 Mann beschäftigt, 1808 waren es sogar 813 Menschen. Ab dem 18. Jahrhundert hatte der Salzbergbau im Halltal immer wieder mit Krisen und Absatzschwierigkeiten zu kämpfen. 1967 wurde er dann endgültig eingestellt.

Mehrere Jahrhunderte lang war der Salzbergbau im Halltal mühsame Handarbeit. Mit den damaligen Werkzeugen konnten die Bergwerksarbeiter die Stollen gerade mal 10

Seit ein paar Jahren ist der 1492 aufgeschlagene König-Max-Stollen für die Öffentlichkeit wieder zugänglich.

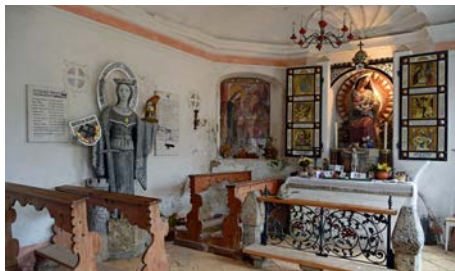
TIPP: Auf dem historischen Solewanderweg kann man auf den Spuren der Bergarbeiter durchs Halltal wandern.

bis 20 Meter pro Jahr vorantreiben. Erst ab dem 18. Jahrhundert setzten sie in bescheidenem Umfang auch Schwarzpulver ein. Die Arbeit im und am Salzberg war gefährlich: Im Winter verschütteten Lawinen regelmäßig die Straße ins Halltal, sodass der Zustieg zum Bergwerk oft nur über lange Schneetunnel oder über den eigens angelegten Fluchtsteig möglich war. Bei starken Regenfällen drohten Murenabgänge und in den Stollen selbst war das Leben der Bergarbeiter durch unvorhergesehene Wassereinträge gefährdet. Auch käl-



Der ehemalige Fluchtsteig der Bergarbeiter ist heute ein wildromantischer Wanderweg.

teempfindlich durften die Arbeiter nicht sein, herrschte doch ab rund 300 Meter Stollentiefe eine Temperatur von gerade einmal fünf bis sechs Grad Celsius. Dennoch galt die Arbeit im Salzberg als großes Privileg.



Die 1722 erbaute Marienkapelle liegt direkt bei den Herrenhäusern. Jahrhundertlang beteten hier die Bergwerksknappen für göttlichen Schutz bei ihrer gefährlichen Arbeit in den Stollen.

Das Salz der Alpen

Die Entstehung der Salzlagerstätten begann im ostalpinen Raum vor etwa 200 Millionen Jahren. Damals bedeckte ein großes, flaches Binnenmeer das Gebiet. Als die gewaltigen Wasserflächen allmählich verdunsteten, blieb eine dicke Salzschrift zurück. Im Laufe von Jahrtausenden wurde diese Salzschrift zunächst von mächtigen Ablagerungsschichten überdeckt und schließlich bei der Entstehung der Alpen vor rund 60 Millionen Jahren in die Höhe gehoben und überschoben. Heute finden sich in den Ostalpen mehrere bedeutende Salzstöcke. In den vergangenen Jahrhunderten wurden in Hall in Tirol, Reichenhall, Berchtesgaden, Hallein, Hallstatt, Bad Ischl, Altaussee, Admont und Mariazell Salz abgebaut.

Die **Technik der Salzgewinnung** lief im Halltal folgendermaßen ab: Die Arbeiter hoben im Berginneren Zisternen aus, die sie mit Wasser füllten. Nach und nach laugte das Wasser das Salz aus dem umgebenden Gestein. Die salzhaltige Wasserlösung, die sogenannte Sole, wurde dann über Holzrohre von den Abbaustätten bis in das Salinenareal nach Hall geleitet. Dort wurde die Salz-Wasser-Lösung (Wasser mit ca. 26 % Salzgehalt) in großen Sudpfannen „versotten“, also eingedampft. Zurück blieb das kristalline Rohsalz.



Eine Informationstafel auf dem historischen Solewanderweg zeigt mehrere Männer bei Wartungsarbeiten an der Soleleitung.

Wichtigster Rohstoff für den frühen Salzbergbau war Holz. Es fand beim Bau der Stollen ebenso Verwendung, wie bei der Herstellung der Soleleitungen. Am größten war allerdings der Bedarf beim Heizen der Salzpflanzen. Der große Holzbedarf der Haller Saline konnte nur durch die Lage der Stadt am Inn gestillt werden: Auf dem Fluss wurde Holz aus dem oberen Innthal herangeschafft.

Hall in Tirol – eine Stadt profitiert vom Salz

Das Städtchen **Hall in Tirol**, etwa 10 Kilometer östlich von Innsbruck gelegen, kam durch die Salzgewinnung zu Reichtum und Wohlstand. Bereits Mitte des 13. Jahrhunderts wurden am Innufer eine Salzsudstätte und eine Wohnsiedlung erbaut. Begünstigt durch Lage am schiffbaren Fluss, wurde aus dem Ort schnell ein wichtiger Handels- und Umschlagplatz. 1303 wurde Hall das Stadtrecht zugesprochen.

Der Name der Stadt geht dabei auf das mittelhochdeutsche „hal“ zurück, eine Bezeichnung für Salzquellen oder Salzwerke. Eine wichtige Rolle beim Aufschwung der Stadt spielte auch Erzherzog Sigmund, der Münzreiche. Er verlegte 1477 die landesfürstliche Münzstätte von Meran nach Hall.



Die Burg Hasegg mit dem 45 Meter hohen Münzerturm ist das Wahrzeichen von Hall in Tirol.

Die Haller Bürger kamen durch die **Saline** zu Wohlstand – und zu einer jährlichen Menge Gratissalz, das sogenannte „Mueßsalz“. Die ursprünglichen Mengen sind nicht mehr bekannt, aber ab 1782 erhielt jeder Bürger 6,7 Kilogramm Gratissalz pro Jahr. Das wäre heute wohl mit einem 13. Monatsgehalt vergleichbar. Dafür mussten die Haller Bürger der Saline bei Feuer- oder Hochwassergefahr beistehen.

TIPP: Im Bergbaumuseum am Oberen Stadtplatz lässt sich bei Führungen die Geschichte des Salzbergbaus in Hall nacherleben.

Die Sole wurde über eine Holzrohrleitung aus dem Halltal zur Saline transportiert. Im Sudhaus standen viereckige Salzpfannen, die in späteren Zeiten mit 15 Meter Länge, 5 Meter Breite und 0,5 Meter Tiefe gewaltige Ausmaße erreichten. In den mit Holz (später auch mit Kohle) befeuerten Pfannen wurde die salzgesättigte Wasserlösung versotten. Nachdem das Wasser verdunstet war, füllten die Salinenarbeiter das noch feuchte Salz in hölzerne

Gefäße. In weiteren Arbeitsschritten wurde das Salz getrocknet und dann in einem der zehn großen Salzstädel gelagert.

Im Laufe der Jahrhunderte wurden in Hall in Tirol etwa 10 Millionen Tonnen Salz produziert. Im Jahr 1507 belief sich die Produktionsmenge auf 9.300 Tonnen, im Jahr 1600 waren es bereits 16.800 Tonnen. Um 1800 wurden in Hall 15.300 Tonnen Salz pro Jahr erzeugt. Die größte Menge Salz wurde mit 17.800 Tonnen 1913 produziert. Die Folgen des Ersten Weltkrieges, insbesondere der Verlust Südtirols und der österreichisch-ungarischen Kronländer, hatten allerdings gravierende Auswirkungen auf die Haller Saline: Der Export kam zum Erliegen und das Salz konnte nur noch in Nordtirol abgesetzt werden. Von diesen Rückschlägen erholte sich die Salzgewinnung im Halltal nie mehr vollständig: Am 5. August 1967 wurde der Bergbau im Halltal endgültig eingestellt und die Saline in Hall geschlossen.

Über 700 Jahre lang war Haller Salz ein wichtiges Handelsgut. Die Stadt belieferte die Grafschaft Tirol und die bischöflichen Fürstentümer Brixen und Trient. Während der Hochblüte im 16. Jahrhundert war ein knappes Drittel des erzeugten Salzes für den heimischen Markt bestimmt. Der Rest ging in den Export: Über den Fernpass und durch das Allgäu wurde Haller Salz an den Bodensee und weiter in die Schweiz transportiert, wo es für die Käseproduktion benötigt wurde. Ab dem 18. Jahrhundert hatte der Salzbergbau im Halltal allerdings immer wieder mit Krisen und Absatzschwierigkeiten zu kämpfen. So ging beispielsweise im 19. Jahrhundert die Schweiz als Abnehmer verloren. Die Eidgenossen hatten eigene Lagerstätten erschlossen.



Das Wappen der Stadt Hall.



Die Gebäude der ehemaligen Saline sind bis heute erhalten geblieben.

Der Weg des Salzes von Hall in Tirol zum Bodensee

Von Hall in Tirol bis zum Bodensee war das Haller Salz etwa zehn Tage unterwegs. Im Mittelalter wurden für den Transport über die Pässe Saumpferde eingesetzt. Mitte des 16. Jahrhunderts erfolgte dann der Ausbau der Passstraßen für Ein- und Zweispänner. Das Exportsalz wurde, wie es auch das Haller Wap-

Der Weg von Hall in Tirol zum Bodensee war äußerst beschwerlich: Mit dem Hochleitensattel bei Nassereith, dem Fernpass, dem Gaichtpass und dem Oberjoch mussten die Fuhrwerke gleich vier Alpenpässe überwinden. Dabei nahm allein der Weg über den Fernpass einen ganzen Tag in Anspruch. Wurde das Salz von Lindau schließlich noch weiter bis in die Schweiz transportiert, war eine einzelne Fuhre sogar rund zweieinhalb Wochen unterwegs.



Wappen der Stadt Hall in Tirol.



pen belegt, in großen Holzfässern transportiert. Ein Fuhrwagen wurde meist mit drei Fässern beladen, von denen jedes 266 Kilogramm wog (andere Quellen sprechen von 250 bzw. 280 Kilogramm pro Salzfass). Allein von Oktober 1661 bis Oktober 1662 wurden mindestens 7750 Fuhren mit Salz (6200 Tonnen) von Hall nach Lindau geliefert. Die einzelnen Tagesetappen beliefen sich dabei auf höchstens 30 Kilometer. Das war einerseits den schlechten Straßen, andererseits aber auch den Rodordnungen geschuldet: An den einzelnen Niederlagsorten mussten die Salzfüßer ab- und umgeladen werden.

Im Mittelalter wurde das Haller Salz zusätzlich mit kleinen Booten, sogenannten Zillen, auf dem Inn transportiert. Flussaufwärts wurden die Zillen getreidelt, also von Pferden an langen Seilen gezogen. Die Schifffahrt auf dem Inn war allerdings nur bei günstigen Wasserständen im Frühling und im Herbst möglich. Im Sommer machten hohe Pegelstände und starke Strömungen den Salztransport auf dem Wasserweg hingegen meist unmöglich. Mit dem besseren Ausbau der Straßen verlor der Transport mit Booten immer mehr an Bedeutung.

Allgäuer Straßenkarte aus dem Jahr 1766 vom fürstlichen Hofrat Thanner des Stiftes Kempten. Auf ihr findet sich auch der Wegverlauf der Oberen Salzstraße von Reutte bis nach Lindau (Reproduktion aus dem „Archiv für Postgeschichte in Bayern“, 1933; mit freundlicher Genehmigung des Stadtarchivs Lindau).

Der Weg des Salzes von Hall bis Nassereith

Von Hall wurden Salz und andere Waren – sowohl auf dem Wasser- als auch auf dem Landweg – zunächst über Innsbruck nach Zirl transportiert. In Zirl befand sich seit dem 13. Jahrhundert eine Zoll- und Rodstation. Händler, die auf der Unteren Straße zwischen Oberitalien und Süddeutschland unterwegs waren,



mussten ihre Waren im Zirler Pallhaus niederlegen. Neben der Frachtrod gab es auch eine Salzrod, die ab dem 16. Jahrhundert immer mehr an Bedeutung gewann. Von 1570 bis 1839 wurde der Salzhandel in Zirl von einem Salzfaktor geleitet. Zillen, die Salz auf dem Inn trans-

Im Stadtzentrum von Zirl.



portierten, mussten an der Schiffslände anlanden. Die Salzfüßer wurden abgeladen und in einem direkt am Inn gelegenen Salzstadel zwischengelagert, ehe sie von den Rodfuhrleuten für den Weitertransport übernommen wurden. Zirl profitierte dabei nicht nur von den Rod- und Zolleinnahmen: In zehn Straßengasthäusern rasteten und übernachteten im Lauf der Jahrhunderte zahllose Händler, Rodleute und Rossknechte – und brachten so Wohlstand in den Ort.

Die nächste Rodstation lag in Telfs. Der Ort, der ebenfalls über eine Schiffslände am Inn und über einen Salzstadel verfügte, war bereits 1250 Rodstatt. Im Ort waren Bauern von 22 Höfen Mitglieder der Rod. Sie waren laut Rodordnung verpflichtet, jeweils einen Wagen und vier Pferde für Salztransporte bereitzuhalten. Waren, die vormittags ankamen, wurden noch am selben Tag wieder auf den Weg gebracht. Waren, die

„Denn was sollen alle Speisen, darbey nicht Saltz ist?“

(Hieronymus Bock, 1498 – 1554,
„Teutschen Speißkammer“)



Telfs erst am Nachmittag erreichten, mussten hingegen über Nacht im Pallhaus gelagert werden. Neben der Route am und auf dem Inn etablierte sich ab dem 16. Jahrhundert zwischen Zirl und Telfs noch eine zweite Salzstraße. Sie führte im südlichen Inntal über die Ortschaften Inzing, Hatting, Polling, Flauring und Oberhofen. Geringere Steigungen und die Möglichkeit, diese im Winter länger mit von Pferden gezogenen Schlitten befahren zu können, machten die Alternativroute für die Händler attraktiv.

Das ehemalige Gasthaus „Rössl“ in Telfs hatte durch den Salzhandel ein gutes Auskommen.



Die Pfarrkirche zu den Heiligen drei Königen in Nassereith.

Auf der nächsten Tagesetappe transportierten die Rodfuhrleute das Salz von Telfs über das Mieminger Plateau und den steilen Holzleitensattel nach **Nassereith**, dem letzten Ort vor der Überquerung des Fernpasses. Als Rodstatt hatte Nassereith ebenso wie Telfs oder Zirl das Niederlagsrecht. Das Amt des Salzfactors lag dabei rund 300 Jahre lang in den Händen der Familie Sterzinger. Ein beedeter Wäger prüfte auf einer Waage beim Salzstadel das Gewicht der Salzfüßer und ermittelte so die Höhe des Fuhrlohns der Rodleute. Die genaue Höhe des Lohns wurde dabei in den Rodordnungen festgelegt. Für die Bauern entlang der Haller Salzstraße war die Salzrod ein wichtiges Zubrot zur kargen Landwirtschaft. Allerdings vergrößerte sich im 16. und 17. Jahrhundert die Anzahl der Rodfuhrleute durch Hofteilungen – mit der Folge, dass die Anteile der einzelnen Bauern am Rodprivileg schrumpften. Manche Bauern durften nur noch ein einziges Fass transportieren, statt der sonst üblichen drei. Im 18. Jahrhundert wurde ein Rodbauer für den Transport eines Salzwagens von Telfs



Der Anstieg zum Holzleitensattel war für die Rodfuhrleute eine Herausforderung.

nach Nassereith mit 38 Kronen entlohnt. Davon konnte er seine Familie immerhin eine halbe Woche ernähren.

Mit den Salzfüßern wurde so manche Lumperei begangen. So stellte Erzherzog Maximilian der Deutschmeister 1601 fest, dass von 1500 in Hall ausgelieferten Fässern gerade einmal 600 in Reutte ankamen. Allein der Wirt von Nassereith hatte sich 400 Fässer unter den Nagel gerissen.

Über den Fernpass nach Reutte

Die Tagesetappe von Nassereith über den 1.212 Meter hohen **Fernpass** nach Lermoos war für die Rodfuhrleute eine echte Herausforderung. Schon bei gutem Wetter benötigten sie zusätzliche Pferde, sogenannte Vorspannpferde, um die Steigung zu bewältigen. Bei schlechtem Wetter war die Überquerung

Die heutige Fassade des Schlosses Fernstein stammt aus dem 18. Jahrhundert. Es wird mittlerweile als Hotel genutzt.



des Fernpasses nicht nur anstrengend, sondern auch gefährlich. So verunglückten bei einem Lawinenabgang am Fernstein im Jahr 1526 drei Menschen und 26 Pferde.

Der schlechte Zustand der Straße veranlasste König Ferdinand I. 1541 dazu, die Fernpassstraße ausbauen zu lassen. Die neue Straße wurde bereits zwei Jahre später für den Verkehr freigegeben. Sie führte in die Klausenbachschlucht, die auf einer neu erbauten Brücke überquert wurde. Auf der anderen Seite der Schlucht wurde das Schloss Fernstein mit einer Zollstation



errichtet. Über den Schanzlsee ging die Straße zur Einsattelung des Fern, ehe sie auf der Nordseite des Passes an Blind- und Weißensee vorbei nach Lermoos führte. Die neu erbaute Straße war knapp vier Meter breit und wies stellenweise eine Steigung von sechs Prozent auf. Durch die verbesserten Straßenverhältnisse benötigten die Fuhrleute nicht mehr so viele Vorspannpferde – was ihre Transportkosten deutlich senkte. Auch vor Lawinen, Murenabgängen und Steinschlag waren sie dank der neuen Wegführung besser geschützt.

Die erste urkundliche Erwähnung einer landesfürstlichen Wehranlage an der Klause Fernstein reicht bis ins Jahr 1288 zurück. Damals stand dort ein Wohnturm mit Zollstation. Die Straßenführung der heutigen Fernpassbundesstraße geht hingegen auf eine Neustrassierung im Jahr 1856 zurück.

Auf dem Weg vom Fernpass nach Lermoos öffnet sich ein fantastischer Blick auf den Blindsee und das Zugspitzmassiv.



Viele Fuhrleute statteten vor dem beschwerlichen Weg über den Fernpass der 14-Nothelfer-Kapelle im Tal einen kurzen Besuch ab. Sie flehten dort die 14 Nothelfer um himmlischen Beistand für den gefährvollen Wegabschnitt an. Die Kapelle ließ Erzherzog Sigmund bereits im Jahr 1478 errichten. War die Passhöhe erreicht, schickten die Fuhrleute in einer weiteren, ebenfalls den 14 Nothelfern geweihten Kapelle, schließlich noch ein Dankgebet gen Himmel.

Die nächste Rodstation war in der Gemeinde **Lermoos**, in der wohl bereits 1308 ein Pallhaus stand. Der erste Salzstadel wurde 1569 erbaut, die erste Salzrodordnung 1571 erstellt. Damit ging die Einrichtung einer Salzfactorie einher. Im Jahr 1679 ließ Johann Sterzinger, der Salzfactor von Nassereith, in Lermoos einen neuen, größeren Salzstadel errichten. Das stattliche Gebäude war 64 Meter lang und 14

Meter breit. Wie bedeutend der Salzhandel für die Lermooser war, lässt sich auch an folgenden Zahlen nachvollziehen: Allein im Jahr 1756 wurden rund um die Gemeinde 120 Rodfuhrleute gezählt, die 304 Zugtiere im Einsatz hatten.



TIPP: Mit 406 Metern Länge ist die „Highline 179“ bei Reutte die längste Seilhängebrücke der Welt. Sie überspannt die Fernpassstraße B 179 und verbindet die Burgruine Ehrenberg mit dem Fort Claudia.

Von Lermoos führte der Weg der Salzhändler weiter nach **Lähn**. Der Ort hatte im Spätmittelalter ursprünglich das erste Niederlagsrecht nach dem Fernpass inne, verlor dieses aber später an Lermoos. Im Mittelalter lag die nächste Rodstation in **Heiterwang**. Im 15. Jahrhundert mussten die Heiterwanger allerdings ihre Rodstation samt dem Niederlagsrecht an **Reutte** abtreten. In der Talenge zwischen Heiterwang und Reutte wurde ab dem Ende des 15. Jahrhunderts eine Befestigungsanlage errichtet, die Ehrenberger Klause. Sie war eine bedeutende Zollstation für den Salzhandel und für den Nord-Süd-Handel. Zusammen mit der Burgruine Ehrenberg, die oberhalb des Tales thront, bildet die Klause bis heute einen sehenswerten Festungskomplex.



Die Burgruine ist eine der Hauptattraktionen der Burgenwelt Ehrenberg.

Von Reutte nach Hindelang

Reutte profitierte stark vom Bau der Lechbrücke nach Lechaschau im Jahr 1464. Sie machte den Waren- und Salztransport vom Pegelstand des Lechs unabhängig. Bereits kurz nach dem Brückenbau wurde im Ort eine Rodstation eingerichtet, 1489 verlieh Erzherzog Sigmund der Münzreiche der aufstrebenden Gemeinde das Marktrecht. 1649 wurde Reutte sogar zum Hauptniederlagsort bestimmt. Das hatte weitreichende Konsequenzen für viele

schwäbische, vorderösterreichische und schweizerische Salz Händler. Sie durften das Haller Salz rund 40 Jahre lang nicht mehr in Lindau kaufen, sondern muss-

ten bis nach Reutte reisen, um ihre Geschäfte abwickeln zu können. Davon ausgenommen waren nur einige Salzändler, die Exklusivverträge mit Hall abgeschlossen hatten und direkt beliefert wurden. Durch einen Kartellvertrag zwischen Bayern und Tirol wurde damals versucht, den freien Salzmarkt in Lindau auszuhebeln. So durfte beispielsweise auch die bayerische Saline Bad Reichenhall ihr Salz nur noch bis Landsberg am Lech und nicht mehr bis nach Lindau liefern. Die Waren- und Salzgeschäfte wurden in Reutte in zwei Palthäusern und zwei Salzstädeln abgewickelt. Stärken konnten sich die Händler und Knechte in mehreren Gasthäusern, von denen einige, wie der Gasthof „Zur Krone“ oder das Gasthaus „Zum Schwarzen Adler“, bis heute stehen.

Von Reutte führte der Weg der Salzändler weiter nach **Weißbach** am Fuße des Gaichtpasses. Dort stand ein Not- und Wetterstadel. Er wurde von den Rodleuten bei schlechtem Wetter aufgesucht, vor allem dann, wenn

die Passstraße unpassierbar war. Die Reutener waren über diesen Stadel alles andere als glücklich, hatten sie doch eigentlich das Recht, das Salz bis nach Nesselwängle im Tannheimer Tal zu transportieren. Nach Jahrhunderten andauernden Streitigkeiten konnten sie sich 1659 schließlich durchsetzen: Die Salzniederlage in Weißbach wurde offiziell verboten.



Der Weg über den 1.200 Meter hohen **Gaichtpass** ins Tannheimer Tal war sehr steil. Die alte, bereits 1308 erwähnte, „Hallstraße“ konnte deshalb mit schwer beladenen Fuhrwerken nicht überwunden werden. Die Situation besserte sich für die Fuhrleute erst zwischen 1540 und 1550: Damals ließ Kaiser Ferdinand I. (1503-1564) eine neue, weniger steile Straße über den Pass anlegen, die auch für schwere Frachten und Fuhrwerke geeignet war. Da zur selben Zeit die Grafen von Montfort die Straße vom Oberjoch bis nach Immenstadt ausbauten und auch die Landstraße von Simmerberg über Scheidegg bis nach Lindau verbreitert wurde, stand den Rodleuten ab 1550 eine gut ausgebaute Salzstraße von Hall in Tirol bis an den Bodensee zur Verfügung.

Der Ausbau der Salzstraße durchs Tannheimer Tal brachte den Tiroler Landesfürsten und den Grafen von Montfort höhere Mauteinnahmen an den Zollstationen – und einen handfesten Streit mit den Stiften in Kempten und Augsburg sowie der Reichsstadt Kempten. Denn in dem Maße, in dem sich der Verkehr auf der Oberen Salzstraße durchs Tannheimer Tal steigerte, ging der Verkehr auf der unteren Salzstraße, die über Vils, Oy, Kempten, Isny und Wangen nach Lindau führte, zurück. Dadurch sanken die Zolleinnahmen für die Kemptner und Augsburger, welche die Untere

Zwischen Weißbach und dem Gaichtpass wurde die alte Salzstraße in mehr als 9500 Arbeitsstunden aufwändig restauriert.



TIPP: In Reutte lohnt sich ein Besuch des Museums „Grünes Haus“

Am Gaichtpass erinnert eine Tafel an die alte Salzstraße.



Salzstraße kontrollierten. Die Streitigkeiten wurden erst 1686 beigelegt. In einem Vertrag wurde damals festgesetzt, dass zwei Drittel des Salzes durchs Tannheimer Tal und ein Drittel über Vils nach Kempten transportiert werden. Aber schon 1692 waren diese Vereinbarungen nicht mehr zu halten: Die Obere Salzstraße hatte gesiegt – und brachte von da an allen am Transportgeschäft beteiligten Reichtum und Wohlstand.

In **Nesselwängle**, dem ersten Ort im Tannheimer Tal nach dem Gaichtpass, stand wohl seit Mitte des 16. Jahrhunderts ein Salzstadel. Es war ein großes, dreistöckiges Gebäude mit separaten Einfahrten für jedes Stockwerk. Mehrere Jahrhunderte lang gab es in Nesselwängle eine Salzfactorie. Wie bedeutend der Salzhandel für das Tannheimer Tal war, belegt schon die Zahl der Zugtiere: So wurden während der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts täglich fast 300 Pferde auf der Rod eingesetzt.



Die Pfarrkirche Unsere liebe Frau Mariä Himmelfahrt in Nesselwängle.

Von Nesselwängle ging es für die Rodfuhrleute am Nordufer des Haldensees entlang weiter nach Tannheim und Schattwald. Bei Vilsrain wurde die Vils überquert, ehe die letzte große Hürde, der 1178 Meter hohe **Oberjochpass**, anstand. Der Pass verbindet bis heute das Tannheimer Tal (Tirol) mit dem Ostrachtal (Allgäu). Auf der Passhöhe wurde von 1809 bis 1823 ein dreistöckiger Salzstadel betrieben, der bis zu 800 Salzfüßern Platz bot. Er wurde vom Hindelanger Salzfactor auf eigene Kosten errichtet, um Salzfüßer vor der steilen Abfahrt nach Hindelang, der eigentlichen Rodstation, zwischenzulagern. Mit dem Zerfall des Heiligen Römischen Reiches (1806) und der Freigabe der Strecke über den Arlberg im Jahr 1824 verlor der Salzstadel auf dem Ober-

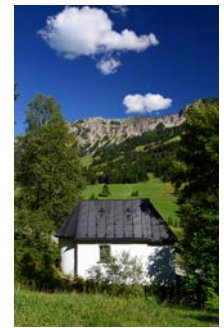


Früher überwandten täglich 80 bis 100 Rodfuhrleute den Oberjochpass. So steht es auf dem Gedenkstein an der alten Salzstraße.

joch an Bedeutung. Das Gebäude ist allerdings bis heute erhalten geblieben.

Bereits im 17. Jahrhundert errichteten die Rodleute unterhalb der Ortschaft Oberjoch die Kapelle „Beim Bild“. Sie beteten dort um göttlichen Beistand, ehe sie die gefährvolle Abfahrt nach Hindelang in Angriff nahmen. Auf der alten Passstraße waren zu Spitzenzeiten täglich zwischen 60 und 100 Ladungen unterwegs. Allein vom 1. Oktober 1661 bis zum 1. Oktober 1662 wurden 15.850 Salzfüßer übers Oberjoch nach Hindelang transportiert. An der engsten Stelle des Oberjochpasses ließ der Graf von Montfort zudem eine Zollstation errichten. Sie wurde um 1540 zu einem Torhaus ausgebaut und „Wacht“ genannt. Die Zollstation hatte rund 300 Jahre lang Bestand.

Der älteste sichere Nachweis eines Salzstadels in der Rodstation **Hindelang** geht aufs Jahr 1559 zurück. Direkt neben dem Stadel wurde 1671 das zweistöckige Haus des Hindelanger Salzfactors Thomas Scholl errichtet. Es steht bis heute (Marktstraße 22) und beherbergt mittlerweile eine Apotheke. Der ehemalige Salzstadel wurde hingegen 1828 zu einem Wohnhaus umgebaut, das rund 100 Jahre später abgebrochen wurde. Die Salzlieferrungen von Nesselwängle nach Hindelang war Aufgabe der Rodbauern des Tannheimer Tals. Die Rodfuhrleute des Hindelanger Tals und des oberen Illertals waren dann für den Weitertransport nach Immenstadt zuständig.



Die Salzfahrerkapelle „Beim Bild“ unterhalb der Ortschaft Oberjoch.

Seit 1957 erinnert der „Salzfahrerbrunnen“ in Bad Hindelang an die jahrhundertlange Tradition der Hindelanger Rodbauern.

Von Hindelang nach Immenstadt

Von Hindelang ging es für die Rodfuhrleute über Vorderhindelang weiter Richtung Immenstadt. Bei Liebenstein teilte sich die Salzstraße in zwei Teilstrecken auf. Die ältere, nördliche Route führte über Berghofen, Burgberg, Agathazell und Rauhenzell zur Unteren Zollbrücke südlich von Stein. Die neuere, südlich der Iller verlau-



fende Strecke, ging über Sonthofen zur 1494 errichteten Oberen Zollbrücke bei Rieden. Während die ältere, nördliche Route von den Augsburger Bischöfen kontrolliert wurde, stand die neuere Teilstrecke unter der Herrschaft der Montforter Grafen. Durch den Brückenneubau verlor die alte Straße an Bedeutung. Die Montforter konnten sich so einen Großteil des Warenverkehrs und damit auch der Zolleinnahmen sichern.

Von der Oberen Zollbrücke führte die neue Teilstrecke über Blaichach zur nächsten Rodstation, die im Zentrum von **Immenstadt** lag. 1275 erstmals urkundlich als Immendorf erwähnt, erhielt der Ort bereits 1360 das Stadtrecht. Der Salzhandel trug wesentlich zum Wachstum der Stadt und zum Wohlstand der Bürger bei. Spätestens

1544 ließen die Montforter Grafen einen ersten Salzstadel errichten. Wenige Jahre später wurde bereits ein größerer Stadel notwendig:



Das dreistöckige Gebäude brachte es auf eine Länge von 48 Metern und war zwölf Meter breit. 1566 fiel Immenstadt an die Freiherren von Königsegg, der Salzhandel florierte aber weiter. So zählte Hans Habisreiter, der von 1573 bis 1591 das Amt des Salzfactors in Immenstadt innehatte, zu den reichsten Männern im weiten Umkreis. 1623 lebten 205 Salzroder in der Stadt am Großen Alpsee.

„Salz ist eine Wohltat, die man nicht mehr missen will.“

Alexander Neckham (1155-1217)



1643 wurde in Immenstadt eine eigene, nur für die Grafschaft erlassene Rodordnung verfasst, die 1695 von Graf Sigmund Wilhelm erneuert wurde. Diese Ordnung schrieb unter anderem vor, aus welchen Pfarreien die Rodleute kommen durften und in welcher Reihenfolge sie das Salz aufladen durften. Bis zur Neueinteilung 1845 galt folgende Platzierung der Ortschaften für die Rodbauern: Stadt Immenstadt, Pfarreien Immenstadt und Bühl, Thalkirchdorf, Oberstaufen, Stiefenhofen, Missen, Knottenried, Akams, Stein, Rauhenzell und schließlich die Untertanen des Hochstifts Augsburg. Sie waren für den Salztransport von Immenstadt nach Simmerberg zuständig.

Geschichte lebt wieder auf: Beim historischen Salzzug im Jahr 2013 zogen die Rodbauern mit ihren Fuhrwerken über den Marienplatz in Immenstadt.

In Immenstadt verdienten alle Schichten der Bevölkerung, vom herrschenden Adel bis zu den Handwerkern und Tagelöhnern, am Salzhandel. Die Grafen der montfortschen und



Reiterinnen des historischen Salzuges vor dem ehemaligen Immenstädter Stadtschloss der Grafen von Königsegg-Rothenfels.

später der königsegg-schen Herrschaft nahmen an den Zollstätten den üblichen Warenzoll ein. Die Stadt selbst kassierte den Pflasterzoll und die Pachtgelder aus den Salzverkaufsständen ihrer Bürger. Aber auch die Rodfuhrleute, Stadelknechte, Küfer, Sattler, Wagner, Hufschmiede und

Binder, die die Fassreifen erneuerten, verdienten am Geschäft mit dem „weißen Gold“. Vor allem für die Wirte, die Kost, Herberge und Stallungen boten, war der rege Handel ein lukratives Geschäft. Um 1700 zählte man in Immenstadt nicht weniger als zwölf Gaststätten. Neben Salz wurde in der Stadt auch Leinen, Getreide, Käse und Butter umgeschlagen.

Zwischen 1804 und 1806 gehörte Immenstadt zu Österreich, ehe es schließlich an Bayern fiel. Bis 1813 wurde in der Stadt ausschließlich Haller Salz gelagert, danach wurde auch Salz aus



Immenstadt liegt am Großen Alpsee, dem größten Natursee des Allgäus.

Reichenhall gehandelt. In Immenstadt endete der Handel mit Salz aus Hall im Jahr 1823. Um 1830 waren es aber immer noch 8.000 bis 10.000 Fässer Salz, die von Immenstadt über Simmerberg zum Bodensee befördert wurden. Dieses Salz stammte aus der bayerischen Saline Reichenhall. Zum 1.

Januar 1860 stellte die Oberfaktorei Immenstadt ihren Betrieb ein – waren im Jahr zuvor doch nur noch 72 Salzfüßer und 2000 Säcke Kochsalz im Salzstadel der Stadt eingelagert worden.

Von Immenstadt bis Lindau

Die Strecke von Immenstadt nach Lindau legten die Rodbauern in zwei Tagesetappen zurück. Für die Etappe bis zur Salzfactorie in Simmerberg mussten die Rodfuhrleute der Herrschaft Königsegg-Rothenfels etwa fünf bis sieben Fahrstunden einplanen. Ihre Route führte sie zunächst südlich am Großen Alpsee



vorbei ins Konstanzer Tal. Der Name des Tals geht, ebenso wie der der Ortschaft Konstanzer, auf Hans Habisreiter zurück. Der ehemalige Salzfactor von Immenstadt und Simmerberg stammte ursprünglich aus Konstanz am Bodensee. Er war eine hoch angesehene Person, übte zusätzlich das Richteramt von Rothenfels aus und wurde 1571 in den Adelsstand erhoben. In Konstanzer gehörte ihm ein Schlösschen, der heutige Gasthof „Konstanzer Hof“.



Historischer Salzzug auf dem Weg durchs Konstanzer Tal.

Über Wiedemannsdorf, Knechtenhofen und Kalzhofen führen die Rodbauern weiter nach Genhofen. Dort machten die Fuhrleute oft Einkehr in der **Kapelle St. Stephan**, um vor der gefährlichen Steigung am Hahnschenkel (auch „Hahnschenkel“ oder „Hoher Steig“ genannt) um göttlichen Beistand zu bitten. Das schmutzige Gotteshaus ist wohl schon im 14. Jahrhundert entstanden, als die Grafen von Montfort



Die Kapelle St. Stephan in Genhofen.

von Kaiser Karl IV. das Geleitrecht für die Salzfuhrer „vom Anbeginn der Wertach“ bis zum Bodensee erhielten. Bis heute erinnern zahlreiche Hufeisen, die als Votivgaben an der mit der Jahreszahl 1566 versehenen Sakristeitür angebracht wurden, an die Zeit der Rodbauern und Salzhändler. Sehenswert sind auch die drei gotischen Schreinaltäre der Kapelle – und die rätselhaften Wandbemalungen, deren Ursprung und Bedeutung bis heute nicht vollständig geklärt sind.



Für die Rodfuhrleute war der **Hahnschenkel**, der „Hohe Steig“, das letzte große Hindernis vor der Ankunft in der Rodstation Simmerberg. Oft waren kräftige Vorspannpferde nötig, um den steilen Abschnitt überhaupt bewältigen zu können. Und auch der in Genhofen ansässige Hufschmied dürfte viel zu tun gehabt haben, war der „Hohe Steig“ mit Pferden, deren Hufeisen locker saßen, doch kaum zu schaffen.

„... denn nichts ist nützlicher als Salz und Sonne.“

Isidor von Sevilla, Etymologiae (gestorben 636 n. Chr.)



Simmerberg wurde bereits 1523 von den Montfortern an das Haus Habsburg verkauft. Der Ort blieb unter österreichischer Herrschaft, bis er 1806 an Bayern fiel. Als einziger Salzumschlagplatz zwischen Immenstadt und Lindau profitierte Simmerberg wie kein anderer Ort im Westallgäu vom „weißen Gold“. Mehr als drei Jahrhunderte des Salzhandels brachten den Simmerbergern Reichtum und Wohlstand. 1804 wurde dem Ort von Kaiser Franz II. gar das Marktrecht verliehen.

Der Salzhandel in Simmerberg wurde von 1571 bis 1851 von Salzfactoren kontrolliert. Die Rodstation hatte dabei auch mit schweren

Der Hahnschenkel war auch beim historischen Salzzug eine Herausforderung für die Pferdegesspanne.

Zeiten zu kämpfen. So brannten die Schweden im Dreißigjährigen Krieg den Simmerberger Salzstadel nieder. An seiner Stelle wurde im Jahr 1639 eine Salzfactorie erbaut. Das stattliche Gebäude mit spitzem Giebel und schönem Fachwerk kann heute noch bewundert werden: Es befindet sich in der Ortsmitte von Simmerberg (Alte Salzstraße 46). Die Simmerberger Salzfactoren waren hoch angesehene

Bürger, die schnell zu den wichtigsten Persönlichkeiten im Ort aufstiegen. Durch ihre Autorität und ihre finanzielle Sonderstellung wurden sie zu großen Förderern örtlicher Vorhaben, wie des Baus der ersten Kapelle in Simmerberg im Jahr 1665. Auch der Altar der Sebastianskapelle im benachbarten Weiler im Allgäu wurde von ihnen gestiftet. Außerdem sprangen sie als Helfer bei sozialen Notfällen immer wieder ein.



1639 ließ der Simmerberger Salzfactor Matthias Ruepp die Factorie erbauen.

In der **Simmerberger Rodordnung**, 1675 vom Erzherzog in Innsbruck erlassen, war in 17 Artikeln genau geregelt, wie Salzhandel und Salztransport im Ort abzulaufen hatten. So durften beispielsweise alle in Simmerberg ankommenden Salzfüßer nur im Salzstadel und nirgendwo sonst abgelegt werden. Waren die aus Immenstadt angelieferten Füßer beschädigt, durfte der Salzfactor den Transportschein, die Polite, nicht unterzeichnen. Die aus dem Simmerberger Salzstadel geladenen Füßer mussten innerhalb von zwei Tagen an ihren Bestimmungsort geliefert werden. Andererseits durften Fuhrleute, die Salz nach Simmerberg geliefert hatten, erst am dritten Tag erneut Salz laden. Rodbauern, die zu lange auf der Straße verweilten, wurde der Rodlohn vom Salzfactor teilweise oder auch ganz verweigert.

In der Rodordnung war auch genau festgelegt, wie viele Salzfüßer von den Rodleuten transportiert werden durften: Bei schlechten Wegverhältnissen sollte ein Fuhrmann auf ein

Die Salzfactoren in der Salzfactorie Simmerberg

1. Matthias Ruepp (erwähnt 1639)
2. Hans Schwander (erwähnt 1660)
3. Caspar Feuerstein (erwähnt 1675)
4. Leo Hagspiel (1681 bis 1714)
5. Josef Hagspiel (1714 bis 1748)
6. Anton Hauber (um 1749 bis 1769)
7. Antoni Spieler (Interimsfactor um 1770)
8. Franz Anton Hagspiel (um 1771 bis vermutlich 1799)
9. Alois Rinzler (1800 bis 1815)
10. Josefa Rinzler (1815 bis 1816)
11. Josef Schmid (1816 bis 1840)
12. Gebhard Rinzler (1840 bis 1848)
13. Josef Hehle (1849 bis 1851)
14. Nanette Roth (1851 bis unbekannt)

Haupt (ein Pferd) nicht mehr als ein Fass und auf zwei Haupt (zwei Pferde) nicht mehr als zwei Fässer laden. Waren die Wegverhältnisse gut, durften auf zwei Haupt drei Fässer Salz transportiert werden. Dabei war es bei Strafe und Verlust des Fuhrlohnes verboten, die Salzfüßer aufgestellt zu transportieren: Stehende Fässer führten zu einem Volumenverlust des Salzes (Schwanung). Auch Gotteslästern und Fluchen war den Fuhrleuten beim Ab- und Aufladen nicht erlaubt und musste laut Rodordnung vom Salzfactor bestraft werden. Dem Salzfactor selbst wurde auferlegt den Salzstadel samt Nebengebäuden in gutem Zustand zu erhalten.

Im Jahr 1691 erhielt ein Rodbauer für den Transport von zwei Salzfüßern von Simmerberg nach Lindau einen Fuhrlohn von einem Gulden und 36 Kreuzern. Damit musste er nicht nur Schreibgebühren, Waaggeld und Zollabgaben in der Salzfactorie begleichen. Auch die Kosten für Nächtigung, Verpflegung, Pferdefutter und die Instandhaltung des Fuhrwerkes schmälerten seinen Gewinn.



TIPP: In der nach historischem Vorbild errichteten Taferne der Aktienbrauerei Simmerberg können die Gäste direkt ins Sudhaus blicken und den Brauern bei ihrer Arbeit über die Schulter schauen.

Die ehemalige Rodstation Simmerberg ist der Zielort beim alle paar Jahre stattfindenden „Historischen Salzzug“.



In Simmerberg erinnern seit 2014 am Kreisverkehr an der Deutschen Alpenstraße zwei Werke des Westallgäuer Künstlers Max Schmeller an die Bedeutung des Salzhandels. Einem zwanzig Meter langen historischen Salzzug – bestehend aus Fuhrwerk, Reiter und zwei Begleitsoldaten – steht ein fünf Meter großes und 680 Kilogramm schweres Wagenrad aus Aluminium gegenüber.



Ein zwanzig Meter langer Salzzug schmückt seit 2014 den Ortseingang von Simmerberg.

Die letzte Tagesetappe führte die Rodfuhrleute zunächst über Weiler nach Scheidegg. Von dort ging die alte Salzstraße über Weienried, Rucksteig mit seiner Zollstation, Leutenhofen und Hörbranz nach Lindau beziehungsweise über die Zollstation Bäumele nach Bregenz. Ab 1766 ließ die Regierung in Innsbruck eine Alternativroute ausbauen. Sie führte von Scheidegg über Scheffau, Langen und Fluh direkt nach Bregenz und sollte den lukrativen Handel von Lindau nach Bregenz abziehen. Die kaiserliche Finanzkammer erhoffte sich dadurch höhere Zolleinnahmen.

„Das Salz erfreut die Menschen.“

Bernard Palissy, Discours admirables, „Du sel commun“ (1570)

Lindau – die Handelsstadt am Bodensee

Lindau am Bodensee war mehrere Jahrhunderte lang Endpunkt der Haller Salzstraße. 882 erstmals urkundlich erwähnt, wurde Lindau bereits im 13. Jahrhundert freie Reichsstadt. Damit unterstand sie direkt dem Kaiser, der seit dem 15. Jahrhundert von den Habsburgern gestellt wurde. 1804 kam Lindau zu



Österreich, 1805 wurde die Stadt schließlich bayerisch.

Mehrere Jahrhunderte lang war die Inselstadt Lindau ein wichtiges Zentrum des Salzhandels.

Der Aufstieg zur wichtigen Handelsstadt im oberschwäbischen Raum setzte im 15. Jahrhundert ein. Dabei profitierte Lindau von seiner Lage an zwei bedeutenden Handelsrouten: In der Stadt traf der Ost-West-Handel, der Bayern mit der Schweiz verband, mit dem Nord-Süd-Handel, der über Chur nach Mailand bzw. über den Fernpass nach Venedig führte, zusammen. Gehandelt wurde neben Salz auch mit Leinen, Korn und Bodenseewein.



Das Rodhaus, das in Lindau Grödhhaus genannt wurde, befand sich in Hafennähe am Hallplatz, dem heutigen Reichsplatz. Es stand etwa an der Stelle, an der heute der Lindavia-Brunnen steht. Es wurde 1871 abgebrochen. Direkt ans Rodhaus angebaut war ein Salzstadel. Während der Hochzeiten des Salzhandels reichte er allerdings nicht aus, um das gesamte angelieferte Salz zu lagern. Deshalb befanden sich auf dem heutigen Bahnhofsgelände und in verschiedenen Teilen der Altstadt weitere Salzmagazine. Zeitweise diente sogar die aufgelassene Barfüßerkirche als Salzlager.



Am Standort des Lindavia-Brunnens stand früher das Lindauer Grödhhaus (Rodhaus).

Vor allem im 18. Jahrhundert spielte der Handel mit Salz aus Hall in

Tirol und aus Bad Reichenhall eine bedeutende Rolle. So lagerten beispielsweise am 17. August 1775 nicht weniger als 17.830 Salzfüßer, das entspricht 4.700 Tonnen Salz, in den Magazinen der Stadt.



Die Lindauer Schiffslände befand sich früher auf Höhe des heutigen Hotels Lindauer Hof (rotes Gebäude in der Bildmitte).

Die Nähe des Rodhauses zur Schiffslände, die sich im Hafen etwa auf der Höhe des heutigen Hotels „Lindauer Hof“ befand, erleichterte den Warentransport über den Bodensee. Frachtschiffe liefen Zielhäfen in Stein, Schaffhausen, Radolfzell, Rheineck und Fussach an. Die

Schweiz war der wichtigste Absatzmarkt für die Lindauer Salzhändler, sie belieferten aber auch Freiburg, den Schwarzwald und Straßburg. Die Lindauer Salzhändler mussten sich regelmäßig gegen ihre Kontrahenten aus Bayern und Tirol wehren, die versuchten, den Handel auf ihre eigenen Städte am Bodensee zu verlagern. Durch Verhandlungsgeschick und die Ausarbeitung langfristiger Verträge mit den Schweizer Städten schafften sie es aber immer wieder, den Status Lindaus als die Salzhandelsstadt am Bodensee zu sichern. Als



1803 das Kurfürstlich-Bayerische Salzamt von Lindau nach Buchhorn, dem heutigen Friedrichshafen, verlegt wurde, hatte die Stadt Lindau ihre Sonderstellung als wichtigster Salzumschlagplatz am Bodensee allerdings endgültig verloren.

Welche Bedeutung der Salzhandel für die freie Reichsstadt Lindau hatte, verdeutlicht ein Blick auf den Lindauer Stadtplan von 1823. So gab es zum Beispiel allein auf der Hinteren Insel einen Zürcher, einen Berner und einen Neuen Salzstadel. Auf dem Hallplatz befand sich bis ins 19. Jahrhundert das Hallgebäude; die darin anschließende Salzgasse existiert bis heute.



Vom Ende des Salzhandels

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts kam der Salzhandel auf der Oberen Straße zum Erliegen. In der Schweiz wurden, unter anderem im Kanton Aargau, eigene Salzlagerstätten entdeckt. Damit verloren die Lindauer Händler ihren wichtigsten Abnehmer für das Haller Salz. Erschwerend kam hinzu, dass mittlerweile die Passstrecke über den Arlberg gut ausgebaut war. So stand eine kürzere Alternativroute für Salzlieferungen nach Vorarlberg und in die Schweiz zur Verfügung. Mitte des 19. Jahrhunderts wurde zudem die Eisenbahnverbindung von Augsburg nach Lindau fertiggestellt. In der Folge verlagerte sich der Frachttransport von der Straße auf die Schiene.

Für die Menschen an der Oberen Salzstraße hatte der Zusammenbruch des Salzhandels verheerende Folgen. Ganze Berufszweige fielen weg. Salzaktoren, die über Jahrhunderte hinweg angesehen und wohlhabende Bürger waren, verarmten und mussten ihre Beschäftigten entlassen. Auch die Bauern, die Roddienste leisteten und Vorspannpferde bereitstellten, verloren ihre Existenzgrundlage. Hunger und Armut zwangen viele Männer dazu, ihre Heimat im Sommer zu verlassen und anderswo nach Lohn und Brot zu suchen. Nur so konnten sie ihre Familien durch den Winter bringen. Auch mehrere tausend Kinder, die sogenannten Schwabenkinder, wurden jedes Jahr aus den Allgäuer, Vorarlberger und Tiroler Bergen ins sozial besser gestellte Oberschwaben geschickt. Dort mussten die Kinder den Sommer über als Hütebuben, Knechte oder Mägde arbeiten – unter oft unmenschlichen Bedingungen. Erst mit der einsetzenden Grünlandwirtschaft und der damit verbundenen Milch- und Käseproduktion taten sich im wirtschaftsschwachen Allgäu neue Perspektiven auf – aber das ist eine andere Geschichte ...

Eine Radtour auf den Spuren der Rödler

Wie war das damals auf der alten Salzstraße? Auf einer Radtour von Immenstadt nach Simmerberg kann man den Spuren der Rodbauern (Rödler) und Salzhändler folgen. Wer in Simmerberg starten möchte, sollte mit dem Fahrrad zunächst auf dem Radweg über Ellhofen zum Bahnhof in Röthenbach-Oberhäuser radeln. Dort bietet es sich an, mit der Bahn nach Immenstadt zu fahren. Bitte stellen sie im Vorfeld sicher, dass bei ihrer Zugverbindung der Fahrradtransport erlaubt ist.

Streckenverlauf: Simmerberg – Ellhofen – Oberhäuser – mit der Bahn nach Immenstadt – Marienplatz (Stadtschloss) – Großer Alpsee (Abstecher Bühl: AlpSeeHaus) – Thalkirchdorf – Oberstaufen (Strumpfparhaus) – Genhofen (Stephanskapelle) – Hahnschenkel – Alte Salzstraße – Simmerberg (Salzfaktorei)

Streckenlänge: Simmerberg – Bahnhof Oberhäuser 4 km
Immenstadt – Simmerberg 27 km

Höhenmeter: ca. 230 Meter



Vom Bahnhof in Immenstadt sind es nur wenige Meter zum Marienplatz, dem Zentrum der Stadt. Für die Immenstädter spielte der Salzhandel in früheren Zeiten eine zentrale Rolle. Er trug wesentlich zum Wachstum der Stadt und zum Wohlstand der Bürger bei. Davon zeugen auch die stattlichen Gebäude am Marienplatz, allen voran das ehemalige Schloss der Grafen von Königsegg-Rothenfels.

Von der ehemaligen Salzoberfaktorei in Immenstadt wurde das Salz früher in einer fünf- bis siebenstündigen Fahrt nach Simmerberg transportiert. Während die Rodbauern früher auf der Strecke der heutigen Bundesstraße den Großen Alpsee im Süden passierten, bietet es sich mit dem Fahrrad an, die wenig befahrene Straße am Nordufer des Sees zu nutzen. Um dahin zu kommen, radeln sie vom Stadtzentrum über Königsgut nach Hub. Dort bietet sich ein kurzer Abstecher zum AlpSeeHaus in Bühl mit seiner Dauerausstellung über den Naturpark Nagelfluhkette an. Auch ein Spaziergang an der Uferpromenade oder ein kurzer Sprung in den See beim Strandbad Hauser lohnt sich. Am Nordufer ergeben sich dann immer wieder schöne Ausblicke auf den größten Natursee des Allgäus und die Nagelfluhberge. Über Wiedemannsdorf, Salmas und Knechtenhofen führt sie die Radrunde auf den Spuren der Salzhändler durchs Konstanzer Tal. Auf der historischen Trasse geht es weiter bis nach Kalzhofen. Dort verlassen sie am besten

kurz die alte Salzstraße und folgen der Straße nach Oberstaufen. Das Heimatmuseum Strumpfparhaus ist ein äußerst lohnendes Ziel.

Von Oberstaufen führt die Radstrecke weiter nach Genhofen – und damit zurück auf die alte Salzstraße. Bevor die anspruchsvolle Steigung des Hahnschenkels ansteht, sollten sie es den Rodbauern und Salzhändlern gleichtun und in der einzigartigen Stephanskapelle (siehe auch Seite 32) um göttlichen Beistand bitten. Beim kurzen, aber heftigen Anstieg auf den Hahnschenkel können sie dann sicher nachvollziehen, warum dieser Streckenabschnitt für die Fuhrleute früher eine echte Herausforderung darstellte. Am Scheitelpunkt des Hahnschenkels können sie dann in einer weiteren Kapelle, der Marien- und Rupertikapelle, ihren Dank aussprechen. Sie stammt aus dem 18. Jahrhundert.

Vom Hahnschenkel radeln sie über Balzhofen weiter nach Nagelshub. Von dort geht es auf der Hauptstraße, der „Alten Salzstraße“, hinein nach Simmerberg. Die heutige Trasse deckt sich genau mit dem alten Straßenverlauf. An der ehemaligen Salzfaktorei in Simmerberg ist das Tagesziel ihrer Radtour auf den Spuren der Rödler dann erreicht. Hier lieferten die Rodbauern früher ihre wertvolle Fracht, das weiße Gold, beim Salzfaktor ab.

W

Wissenswertes

Weiterführende Literatur (Auswahl)

Bergier, Jean-Francois (1989): Die Geschichte vom Salz. Frankfurt/Main: Campus Verlag GmbH.

Ebenbichler, Otto Walter; Ebenbichler, Michael; Olah, Stefan (2009): Tiroler Salz. Hall in Tirol: Verlag Ablinger. Garber.

Niehöster, Thomas (2010): Straße des weißen Goldes. Die Salzstraße Tirol – Allgäu – Bodensee. Hindelanger Hefte Nr. 7: Ursus Verlag.

Salzgeber, Alfred (1990): Eine alpenländische Chronik: II. Salz – Das weiße Gold. Familienverband der Salzgeber von der Vorarlberger Walserversvereinigung

Strolz, Bernhard (2004): Die Salzstraße nach Westen. Innsbruck: Tyrolia-Verlag.

Treml, Manfred (1995): Wege des Salzes. Ein kulturgeschichtlicher Wanderführer. Band II Salzhandelswege zwischen Bodensee und Böhmerwald. Augsburg: Haus der Bayerischen Geschichte.

Wagner, Georg; Zimmer, Gerd (1994): Heimatbuch Weiler im Allgäu – Simmerberg – Ellhofen. Weiler im Allgäu: Verlag Buchdruckerei Holzer.

Vogel, Rudolf (1996): Immenstadt im Allgäu. Immenstadt: Verlag J. Eberl KG

Salz früher – Salz heute

SALZ – EIN STOFF VOLLER SYMBOLKRAFT

Für die Griechen und Römer war Salz schlicht eine Gabe der Götter. Auch in der jüdisch-christlichen Tradition spielte es eine wichtige Rolle. Im Alten Testament ist an vielen Stellen von Salz die Rede. Es steht beispielsweise als Symbol für die Bündnisse, die Gott mit seinem auserwählten Volk schloss. Salz galt/gilt auch als Symbol für Gastfreundschaft und Güte. Brot und Salz mit einem Menschen zu teilen, hieß/bedeutet, seine Freundschaft anzustreben. In einigen Ländern hat sich der Brauch, Brot und Salz zur Begrüßung zu reichen, bis heute bewahrt. Andererseits war Salz im Alten Testament auch ein Instrument des Zorns und der strengen Gerechtigkeit Gottes. So erstarrte Lots Weib zur Salzsäule, als sie sich der Anweisung zweier Engel widersetzte und bei der Flucht aus der sündigen Stadt Sodom auf diese zurückblickte.



Marterl und Pfarrkirche
St. Joseph in Simmerberg.

Im Neuen Testament wird die Tradition der Salzsymbolik aufgenommen und noch gesteigert. Die zentrale Botschaft, in der das Salz zum Zeichen des Lebens, des Lichts und des Heils wird, findet sich in der Bergpredigt: „Ihr seid das Salz der Erde. Wenn das Salz seinen Geschmack verliert, womit kann man es wieder salzig machen? Es taugt zu nichts mehr; es wird weggeworfen und von den Leuten zertreten.“ (Matthäus 5, V13)

Volks Glaube, religiöses Brauchtum und Volksmedizin haben den Glauben an das geweihte Salz durch die Jahrhunderte erhalten. Die Salzkirchlein und Salzsteine im alpenländischen Raum geben davon ebenso Zeugnis wie die Verwendung des Salzes in Hochzeitsbräuchen, in der Abwehr von Hexen und bösen Geistern, zum Schutz von Brunnen und Quellen und zur Gesunderhaltung des Viehs.

VON SOLDATENLÖHNERN UND ALTEN TISCHSITTEN

Über Jahrtausende hinweg war Salz ein wertvolles Gut. So zahlten die Römer ihren Soldaten einen Teil des Soldes als Salzzrationen aus. Dieser Salzanteil des Soldes wurde als „salarium“ bezeichnet. Als Salär hat dieser Wortstamm auch Eingang in die deutsche Sprache gefunden. Auch zu Tisch war Salz lange Zeit eine Kostbarkeit. Bis zum 16. Jahrhundert war feines Speisesalz ausschließlich den Fürstenhäusern vorbehalten. Dabei wurden die Speisen nicht während des Kochens gewürzt, sondern erst direkt bei der Mahlzeit. Auf dem Tisch stand eine große Salzschüssel, in die jeder Gast seine Bissen tunken konnte. Die ärmeren Leute mussten sich zum Würzen der Speisen hingegen mit Grobsalz oder Pflanzenasche begnügen.

„Der Entzug von Salz ist die einfachste Strafe.“

Francois de Barthélemy, französischer Botschafter bei der Eidgenossenschaft, 1792

Impressum

Herausgeber: Markt Weiler-Simmerberg
Konzept, Text und Fotografie:
Thomas Gretler, Weiler im Allgäu
Inhaltliche Beratung: Gerd Zimmer
Gestaltung: lehne*design, Kressbronn
Druck: Holzer Druck und Medien

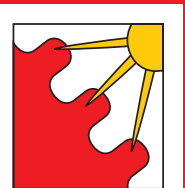
1. Auflage 10.2015



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER)



Markt Weiler-Simmerberg
Tourist-Information
Hauptstraße 14
88171 Weiler im Allgäu
Tel. +49 8387 3915-0
Fax +49 8387 3915-3
info@weiler-tourismus.de
www.weiler-tourismus.de



WEILER
IM ALLGÄU