

Die Salzstrasse

Ein Bericht anlässlich des 700-Jahr-Jubiläums der Stadterhebung von Hall in Tirol

Inzing liegt an der Salzstraße



Davon zeugt auch noch die Benennung eines Stückes der Straße, die, von Richtung Zirl kommend, durch unser Dorf weiter über Hatting, Polling, Flaurling, Oberhofen, Pfaffenhofen nach Telfs führt. Viel mehr ist nicht von der damaligen Bedeutung der Durchfuhr dieses begehrten und wichtigen Rohstoffes geblieben. Das Jubiläum von Hall bietet daher einen guten Anlass, einen nicht unwesentlichen Teil unserer Dorfgeschichte wieder in Erinnerung zu rufen.

Georg Oberthanner

Die Bedeutung des Haller Salzes für Tirol

Der Name „Hall“ (westgerman. Ursprung, bedeutet soviel wie „Salzpfanne“ oder auch „Saline“) deutet schon auf das Vorhandensein einer Salzlagerstätte hin. Die Abbaustellen des „weißen Goldes“ befanden sich wenige Kilometer nördlich der Stadt im Halltal. Eine erstmalige Nennung einer Salzsiedeanlage in Hall stammt aus dem Jahr 1256. Im Jahr 1281 gelangte die Saline in den Besitz des Grafen Meinhard II. von Tirol-Görz. Der Tiroler Landesfürst ließ die Saline in Hall groß ausbauen. Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum des Hochmittelalters führte zu einem starken Anstieg des Salzbedarfes. Salz diente zur Tierfütterung, zur Verwertung und zum Haltbarmachen von Produkten, so z.B. in Ermangelung von Kühlmöglichkeiten zum Einpökeln von Fleisch oder zum Konservieren von Butter. Auch in immer mehr gewerblichen Techniken, wie z.B. der Käseherstellung kam Salz immer öfter als wichtiger Hilfsstoff zum Einsatz.

Der Eigenbedarf der Grafschaft Tirol sowie der Fürstentümer Trient und Brixen wurde zur Gänze von der Saline in Hall abgedeckt. Durch die gute Qualität wurde das Tiroler Salz auch immer mehr zu einem begehrten Exportartikel.

So führte der Salzhandel von Hall z.B. an den Bodensee, in die Schweiz oder bis nach Mailand. Salzimporte, wie von Reichenhall oder Hallein, nach Tirol waren verboten. Daher war der Tiroler Salzhandel zuerst unter den Tiroler Landesfürsten, später unter den österreichischen Habsburgern vom 14. bis ins 19. Jahrhundert eine bedeutende, gleichbleibende Größe im Wirtschaftsleben. Ab dem Beginn des 19. Jahrhunderts erfolgte, bedingt durch politische Entscheidungen in Europa, die auch habsburgische Länder betrafen, ein Verlust von Absatzmärkten und ein langsamer, aber stetiger Rückgang des Salzhandels. Dieser Niedergang setzte sich auch im 20. Jahrhundert fort, und aus Rentabilitätsgründen wurde die Saline Hall 1967 geschlossen.

Die Verkehrswege des Salztransportes:

Der Transport auf der Straße

Der älteste Ort im Inntal, für welchen sich eine verkehrswirtschaftliche Entwicklung nachweisen lässt (1180), ist Innsbruck. Hall ist in seiner Entwicklung als Verkehrsstätte etwa hundert Jahre jünger als Innsbruck. Um 1280 wird es erstmals als Ort mit Marktrecht erwähnt, 1303 zur Stadt erhoben. Obwohl Hall damals nur zwei Stunden von Innsbruck entfernt lag, hatte es einen, den Weg über Innsbruck etwas abschneidenden, Zu- und Abgang zur Brennerstraße. Der Weg durch das Wipptal für die Transporte **über den Brenner nach Bozen** wurde der **Untere Weg** genannt.

Der **Obere Weg** führte von **Reutte** über den **Fernpass** nach Imst, Landeck, **Reschen** und über den **Vintschgau** ebenfalls **nach Bozen**.

Die Bedeutung dieser zwei wichtigen Straßenzüge war auch an den errichteten Niederlags- und Rodstätten, Zollstellen und Straßenbauten an schwierigen Stellen, z.B. am Zirlberg zu erkennen.

Zwischen beiden genannten Straßenzügen bestanden schon früh mehrere **Verbindungsstraßen**, von den eine, die laut einem Bericht von ca. 1600 auch sogenannte „mittlere“ oder „Mitter-Straße“ genannt wurde, im mittleren Inntal von Nassereith über Telfs nach Zirl führte. Gemeint war die Straße auf der linken Innseite (flußabwärts gesehen), die hauptsächlich dem Post- und Personenverkehr (in geringerem Ausmaß dem Warenverkehr) vorbehalten gewesen sein dürfte. Das entsprechende Straßenstück von **Telfs bis Zirl auf der rechten Seite des Inn**, das hauptsächlich für den Warenverkehr diente, wird auch heute noch als **Salzstraße** bezeichnet.



Foto: Georg Oberthanner

Für einen Posttransport von Telfs bis Zirl benötigte man im Jahr 1848 eine Stunde, für einen Waren- oder Salztransport fast 4 Stunden.

Eine große Rolle spielte natürlich immer der Straßenzustand. Dass dieser oftmals nicht der beste war, beweisen Berichte aus dem Mittelalter. **Jörg Kölderer aus Inzing**, der neben seinen Aufgaben als Hofmaler später **auch für die Instandhaltung von Burgen und Straßen zuständig** war, beklagte sich in einem Bericht aus dem Jahr

1524, die Brenner- und Reschenstraße betreffend, über die „bösen Weg" auf verschiedenen Strecken derselben. Kölderer erwähnt an technischen Einzelheiten das Beschütten und Pflastern (vermutlich nur im Ortsbereich) der Fahrbahn, Aus- und Abkehren der Wässer oder auch Felsarbeiten und den Bau von Mauern. Der Transport von Salz wurde von Rodfuhrleuten mit Pferd und Wagen im Sommer, im Winter auch mit Schlitten betrieben. **"Rod" bedeutet Reihe** und bezieht sich auf die Reihenfolge, mit der die einzelnen Fuhrwerksbesitzer die Transporte zur jeweils nächsten Rodstation unverzüglich durchführen mussten. Um Streitigkeiten z.B. zwischen den Rodfuhrleuten und den Schiffsfuhrleuten zu vermeiden, wurde von der Regierung eine umfangreiche Rodordnung über die Salzrod von Hall nach Telfs herausgegeben. Hier werden auch die **Rodfuhrleute von Inzing** erwähnt, die mit den anderen Gemeinden des östlichen Teiles des Gerichtes Hörtenberg 1/3 der Fuhren erhielten, die nicht in den Salzstädeln von Zirl und Telfs eingelagert wurden.

Der „Reißende Ranggen"

Heute noch als „Reißen" in der Region bekannt und als Engstelle zwischen der Industriezone Zirl und Unterperfuß lange bei den Autofahrern beider Richtungen gefürchtet, stellten die Rutschungen des „Reißenden Ranggen" durch Jahrhunderte bis heute oft ein unüberwindliches und gefährliches Hindernis dar.

Der Flußverlauf des Inn war früher ein ganz anderer (ungezähmter) und zufließende Bäche, wie Schlossbach, Ehnbach oder auch der **Hundsbach (Enterbach)** häuften Schuttkegel auf und engten den Inn ein. So wurde der Inn bei Zirl von Schloss- und Ehnbach an den südlichen Hang gedrückt und brachte dadurch die Schottermassen des „Reißenden Ranggen" ins Rutschen und machte die Straße, die vorbeiführte, auch für die Warentransporte unpassierbar. **Der Name Ranggen lässt sich vom Verb ranken oder ranggen herleiten: sich unruhig hin und her bewegen, sich dehnen, strecken.** Dieser Straßenabschnitt war berüchtigt und kommt auch in der historischen Literatur immer wieder vor. Wie mir die Chronistin von Ranggen, Frau Anna Rathgeb schilderte, dürften bei Hangrutschungen (Vermurungen) am „Reißenden Ranggen" die Salztransporte von Kematen über den alten Weg über den Eichberg (Waldteil hinter Schloss Ferklehen) und Itzlranggen nach Ranggen, in dem sich auch eine Zollstation befand (beim Schmiedelerhaus, mind. seit 1521), umgeleitet worden sein. Das Salz dürfte dann seinen Weg nach **Inzing** über die **Rangger Gasse** genommen haben. Auf meine Bedenken, dass der Weg für schwere Fuhren nicht geeignet gewesen sein könnte, erzählte mir Frau Rathgeb, dass z.B. der Mittermüller Schorsch bis Mitte der Dreißiger-Jahre über die Rangger Gasse Korn, Mehl und Bauwaren mit Pferd oder Ochs und Wagen nach Ranggen gebracht hatte. In den Dreißiger-Jahren wurden dann neue, bessere Straßen errichtet. Große Veränderungen an den Hängen des „Reißenden Ranggen" gab es im späten 19. Jahrhundert durch den Bau der Arlbergbahn, die Gefährlichkeit hat er aber bis heute behalten. Erst vor kurzem konnte eine sehr aufwendige und langwierige Verbauung zum Schutz der Auto- und Bahnfahrer beim „Reißenden Ranggen" abgeschlossen werden.

Zirl, wichtiger Zoll- und Lagerort sowie Schnittstelle des Verkehrs

Als Ausgangspunkt der „alten Salzstraße" kann die Zirlener Innbrücke bezeichnet werden. Eine Brücke bei Zirl wurde erstmals 1480 gebaut, wozu auch die Gemeinden Inzing und Hatting beitragen mussten. Vor 50 Jahren war in Zirl noch der Ausdruck „Salzstadel" für ein kleines Gebäude gegenüber dem Gasthof Brücke geläufig. Der fensterlose Bau mit Ein- und Ausfahrten an den Stirnseiten wurde 1956 an die Tiwag verkauft. Der eigentliche große Salzstadel, der aus Holz gebaut war, stand am linken Innufer, knapp unterhalb der Innbrücke. 1858 wurde er abgebrochen, dem Grundstück aber ist der Name geblieben. Zirl hatte als Schnittpunkt der Verkehrswege und durch die Brücke sowie durch eine Lände (Landestelle) für die Flußschifffahrt große Bedeutung nicht nur im Salztransportwesen. In Zirl befand sich auch eine Zollstätte, die durch 2 Jahrhunderte den Schlossherren auf Fragenstein übertragen war. Vielfach wurden die Zölle vom Landesfürsten verpachtet und verpfändet.

Die Zollstation in Inzing



Gegenüber dem Gasthaus „Zum Stollhofer“ befanden sich die Zollstation und der Salzstadel

Die Salztransporte kamen also entweder über Zirl oder über Kematen, Unterperfuß, könnten aber auch bei Unpassierbarkeit des „Reißenden Ranggen“ über den Ort Ranggen nach Inzing gekommen sein. In unserem Dorf befand sich eine in Schriftstücken mehrfach erwähnte Zollstation. So entschied z.B. Jörg, der Richter zu Hörtenberg, durch Fürsprache des Ritters Parzival v. Weineck zu Fragenstein, im Jahre 1399, in einem Streit mit dem Zoller zu Inzing, dass die Zirlrer für eigen Hab und Gut keinen Zoll zu zahlen hätten.

Der Zollturm hatte stattliche Ausmaße und war sehr wehrhaft ausgeführt. Er befand sich an der Stelle des heutigen Wohnhauses Salzstraße Nr. 5. Da der Turm, nachdem er seine Aufgabe als Zollstation verloren hatte, baulich in das später errichtete Bauernhaus der Familie Wanner, damals Salzstraße 45, integriert wurde (in der Folge dann vor einigen Jahren ersetzt durch das oben erwähnte Wohnhaus) können sich auch heute noch Mitglieder der Familie Wanner an die wahrscheinlichen Ausmaße des Zollturmes erinnern. Er dürfte etwa 7 m Höhe gehabt haben und die Wände aus Backsteinen dürften eine Stärke von ca. 1,50 (nach oben schmaler) gehabt haben. Im unteren Bereich des Zollturmes waren auch Schießscharten (je 1 nach Norden und Süden, je 2 nach Westen und Osten) angebracht. Ein längerer Gang (vielleicht ein Fluchtgang) führte Richtung Norden. Die Salzfuhrn durch unser Dorf hatten auch nachweisbare Geschäftsbeziehungen zwischen Inzingern und der Stadt Hall zur Folge. Auch Schmiede und ein Wagner werden erwähnt, was auf eine Ausrichtung der Gewerbe in Richtung Transportwesen hinweist.

Der Flaurlinger Salzstadel

Vielen ist der Gasthof „Goldener Adler“ in Flaurling ein Begriff. In früheren Zeiten war er auch eine Austauschstation, an der stets frische Pferde für Reisende, Transporte u.a. bereitgestellt wurden. Beim „Goldenen Adler“ befand sich damals auch die Salzniederlage. Das Salz wurde auf der Salzstraße, die damals (Anm.: auch) von der Poststraße in Zirl abzweigte und über die Dörfer Inzing, Hatting, Polling, Flaurling und Pfaffenhofen nach Telfs führte, transportiert. In Flaurling wurde dann das Salz für die umliegenden Dörfer verteilt. Der sich im Besitz des Gasthofes befindliche Salzstadel lag dem „Goldenen Adler“ gegenüber auf der anderen Straßenseite. Im Jahr 1956/57 wurde der obere Teil dieses Stadels abgebrochen und ein Wohnhaus daraus gebaut. Der ehemalige Salzstadel war ca. 17 m lang und ca. 5 m breit. Die steinumrahmte Tür war durch eine Eisentür geschützt, ebenso waren die Fenster steinumrahmt sowie mit Gittern geschützt. Der Salzstadel in Flaurling könnte von der Mitte des 14. Jahrhunderts bis zur Erbauung des großen Salzstadels 1669 in Telfs als solcher gedient haben, vielleicht aber auch länger.

Telfs war ebenso wie Zirl ein bedeutender Ort für den Salztransport und -handel

Dank seiner Lage am schiffbaren Inn (Telfs hatte eine Lände) und auch an den Wegteilungen hatte Telfs schon früh große Bedeutung im mittleren Inntal. Telfs gehörte zur Herrschaft Hörtenberg. Es gab einen Salzstadel, einen Stadelmeister und einen Zöllner, der für den Brückenzoll zuständig war. Eine Brücke in Telfs wurde ungefähr zum gleichen Zeitpunkt wie in Zirl errichtet (ca. 1480). Die Salzfracht ging dann von Telfs in zwei Richtungen weiter: nach Nassereith-Fernpass und nach Silz-Landeck.

Der Transport auf dem Wasser

Die Schifffahrt auf dem Inn war seit dem frühesten Mittelalter bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts für die Beförderung von Personen und Frachtgütern aller Art, insbesondere von Salz und Holz, von großer Bedeutung. Bevorzugt wurde der schnellere und billigere Wasserweg auch oft wegen der schlechten Straßenzustände. Von Hall, dem Hauptschiffsplatz in Tirol, fuhr innabwärts die größeren Plätten. Die Fracht innaufwärts beförderten die kleineren Traunzillen (nach der Traun in OÖ, auch einem alten Salzschiffahrtsgewässer benannt), die einen geringeren Tiefgang (ca. 1,20 m) hatten.

Die meist an der Lände Angath im Tiroler Unterinntal von den sogenannten „Schiffsschoppem“ gebauten Zillen wurden flußaufwärts von bis zu drei Pferden gezogen, aber auch längere Schiffszüge mit 20 oder mehr vorgespannten Pferden zogen bei günstigem Wasserstand innaufwärts. Die Pferde schritten bei niedrigem Wasserstand, von Rossknechten geritten und angetrieben, im seichten Wasser. War dies nicht möglich, gab es eigene Uferpfade, die auch öfters die Seite wechselten. Es war für die Rossknechte und Pferde sicher keine leichte Aufgabe, die oft schwere Fracht von Hall bis Telfs zu bringen. Das Salz wurde in großen Säcken oder Fässern verladen, ein Fass Salz wog bis zu 250 kg, ein Sack bis zu 150 Kilo. Bis zu 40.000 Fässer wurden durch Schiffe jährlich innaufwärts transportiert.

In den Salzstädeln von Zirl und Telfs wurde von den sogenannten „Salzfaktoren“ dann eingelagert. Dieses Amt hatte in Zirl über viele Jahre die Familie Witting inne.

In Telfs, wo sich ein größerer Bootsanlegeplatz befand, endete der sogenannte „Schiffsritt“. Dieser Schiffsritt verlief auf der rechten, also auf Inzinger Innseite. Benötigt wurde dafür meist ein breiterer Grundstreifen, was oft zu Auseinandersetzungen mit den Grundeigentümern führte. Es sind mir allerdings keine Quellen bekannt, die solche möglichen Auseinandersetzungen mit Inzinger nachweisen könnten. Ein weiterer größerer Anlageplatz befand sich auch in Zirl. Von Innsbruck bis Zirl brauchte man für diese Transporte durchschnittlich einen Tag, nach Telfs zwei Tage. Die Rückfahrt erfolgte entweder mit oder ohne Fracht, aber auch Personen wurden befördert. Weiters wurde die Saline mit Brennholz aus dem Oberland versorgt, das als Floßfracht z.B. von Mötz, aber auch Pettnau, Zirl und Dirschenbach aus nach Hall ging.

Quellen (Text und Fotos): Klaus Brandstätter: Inzing im späten Mittelalter, Schlern-Schriften 108, 112, 212, Vierteljahrsschrift für Socialgeschichte Bd.3, Tiroler Heimatblätter 1934, 1947, 1985, 1999, Staffler: Tirol u. Vlb. 1848

Text entnommen aus: Dorfzeitung Inzing Nr. 2 / 2003