

## PDF-Datei der Heimat am Inn

Information zur Bereitstellung von PDF-Dateien der Heimat am Inn-Bände

Einführung:

*Der Heimatverein Wasserburg stellt sämtliche Heimat am Inn-Bände der alten und neuen Folge auf seiner Webseite als PDF-Datei zur Verfügung.*

Die Publikationen können als PDF-Dokumente geöffnet werden und zwar jeweils die Gesamtausgabe und separiert auch die einzelnen Aufsätze (der neuen Folge).

Zudem ist in den PDF-Dokumenten eine Volltextsuche möglich.

Die PDF-Dokumente entsprechen den Druckausgaben.

Rechtlicher Hinweis zur Nutzung dieses Angebots der Bereitstellung von PDF-Dateien der Heimat am Inn-Ausgaben:

Die veröffentlichten Inhalte, Werke und bereitgestellten Informationen sind über diese Webseite frei zugänglich. Sie unterliegen jedoch dem deutschen Urheberrecht und Leistungsschutzrecht. Jede Art der Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung, Einspeicherung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Rechteinhabers. Das unerlaubte Kopieren/Speichern der bereitgestellten Informationen ist nicht gestattet und strafbar. Die Rechte an den Texten und Bildern der *Heimat am Inn-Bände* bzw. der einzelnen Aufsätze liegen bei den genannten Autorinnen und Autoren, Institutionen oder Personen. Ausführliche Abbildungsnachweise entnehmen Sie bitte den Abbildungsnachweisen der jeweiligen Ausgaben.

Dieses Angebot dient ausschließlich wissenschaftlichen, heimatkundlichen, schulischen, privaten oder informatorischen Zwecken und darf nicht kommerziell genutzt werden. Eine Vervielfältigung oder Verwendung dieser Seiten oder von Teilen davon in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen ist ausschließlich nach vorheriger Genehmigung durch die jeweiligen Rechteinhaber gestattet.

Eine unautorisierte Übernahme ist unzulässig.

Bitte wenden Sie sich bei Fragen zur Verwendung an:

Redaktion der Heimat a. Inn, E-Mail: [matthias.haupt\(@\)wasserburg.de](mailto:matthias.haupt(@)wasserburg.de).

Anfragen werden von hier aus an die jeweiligen Autorinnen und Autoren weitergeleitet. Bei Abbildungen wenden Sie sich bitte direkt an die jeweils in den Abbildungsnachweisen genannte Einrichtung oder Person, deren Rechte ebenso vorbehalten sind.

# HEIMAT AM INN 10



## JAHRBUCH 1990

des Heimatvereins (Historischer Verein) e. V.  
Wasserburg am Inn und Umgebung

# HEIMAT AM INN 10

Beiträge zur Geschichte, Kunst und Kultur des  
Wasserburger Landes

**Jahrbuch 1990**

Herausgeber  
Heimatverein (Historischer Verein) e.V.  
für Wasserburg am Inn und Umgebung

**Bildarchiv der Stadt  
WASSERBURG A. INN**  
Rathaus - Marienplatz 2  
Telefon 0 80 71 / 105-0  
8090 Wasserburg a. Inn

ISBN 3-922310-25-7  
1990

Verlag DIE BÜCHERSTUBE H.Leonhardt, 8090 Wasserburg a.Inn

Herstellung: Ritterdruck Marketing, A-6370 Kitzbühel  
St.-Johanner-Straße 83

Bindarbeiten: Heinz Schwab, A-6020 Innsbruck, Josef-Wilberger-Straße 48  
Umschlaggestaltung: Hugo Bayer

*Wir danken  
für die besondere Förderung dieser Ausgabe  
ALPMA Alpenland-Maschinenbau  
Hain & Co.KG, Rott am Inn  
dem Landratsamt Rosenheim  
sowie allen anderen Spendern.*

*Ebenso sei den Autoren für die unentgeltliche Überlassung von Manuskripten und  
Fotos herzlich gedankt und denen, die durch ihren Einsatz die Drucklegung  
überhaupt ermöglichten.*

Die Beiträge dürfen nur mit Genehmigung der Verfasser  
nachgedruckt werden.

Für den Inhalt sind ausschließlich die einzelnen Autoren  
verantwortlich.

Redaktion:

Willi Birkmaier, Haager-Straße 17, 8093 Rott am Inn (Schriftleiter)  
Siegfried Rieger, Arnikaweg 10, 8093 Rott am Inn  
Johann Urban, Dr.-Fritz-Huber-Straße 6a, 8090 Wasserburg am Inn

Anschriften der Mitarbeiter dieses Buches:

Willi Birkmaier, Haager-Straße 17, 8093 Rott am Inn  
Dr. Georg Brenninger, Schröding 16, 8251 Kirchberg  
Wolfgang Klautzsch, Erlenweg 9, 8201 Amerang  
Dr. Elisabeth Noichl, Bayer. Hauptstaatsarchiv, Schönfeldstraße 5, 8000 München 22  
Erich Raab, Herderstraße 1, 8090 Wasserburg am Inn  
Ferdinand Steffan M.A., Thalham 10, 8091 Eiselfing  
Dr. Johannes Tomaschek, Stiftsarchiv, A-8911 Admont/Steiermark  
Johann Urban, Dr.-Fritz-Huber-Straße 6a  
Martin Wildgruber, Dr.-Fritz-Huber-Straße 43

## Inhaltsübersicht

	Seite
Vorwort	4
Elisabeth Noichl Die Grafen von Wasserburg Beiträge zur Genealogie und Geschichte	5
Ferdinand Steffan, Von Römerstraßen im Wasserburger Raum	39
Wolfgang Klautzsch Auf den Spuren der alten Salzfahrer Geländezeugnisse von Altstraßen in unserer Heimat	97
Erich Raab Prügelwege bei Wasserburg	121
Johannes Tomaschek „Lator presencium fuit nobiscum in monasterio nostro“ Admonter Rotelboten in Attel und Rott am Inn 1442—1495	129
Martin Wildgruber Wasserburg im Tagebuch der Äbtissin Haidenbacher von Frauenchiemsee 1609—1648	157
Martin Wildgruber Der Sündenfall des Ratsherrn Tobias Hörl	201
Willi Birkmaier „Extract der Uncosten 1781“ Aus der Bauzeit der Rotter Kirche	209
Johann Urban Die „Durchführung der Mozartstatue“ durch Wasserburg	259
Georg Brenninger Zur Orgelgeschichte des ehemaligen Landkreises Wasserburg	275
Orts- und Personenregister	312

## Vorwort

Kein anderer Band aus der Reihe „Heimat am Inn“ zeigt so beispielhaft das Ziel, das die Verantwortlichen des Heimatvereins mit der Begründung der neuen Folge dieser Publikation im Auge hatten, wie der vorliegende 10.

Der Jubiläumsband ist in seiner exemplarischen Vielfalt beinahe eine Art Festschrift geworden: Er bringt Forschungsergebnisse, veröffentlicht Quellenmaterial, enthält lokalhistorische Erörterungen und kulturgeschichtliche Dokumentation. Er macht deutlich, in welchem Umfang der Heimatverein seine Aufgabe erfüllen will, zeigt aber auch die Weite des bearbeiteten Feldes. Es umfaßt Natur und Kultur, Geschichte und Gegenwart. Die regionale Beschränkung ist nicht Engstirnigkeit sondern Selbstbeschränkung. Sie verlangt ein besonderes Maß an Sorgfalt und Intensität, da sie das Allgemeine, den Überblick voraussetzt, Pleonasmen und Wiederholungen vermeiden muß.

Vor der Wiederbelebung der traditionsreichen Veröffentlichungsreihe des Heimatvereins Wasserburg war nicht absehbar, ob das Unternehmen gelingen würde, ob sich immer qualifizierte Autoren finden ließen, ob Forschungsbeiträge angeboten werden könnten, ob vor allem ein Leserinteresse entstünde, die Finanzierung nachhaltig zu sichern wäre und ein Verleger sich engagieren würde.

Unter großem persönlichem Einsatz vor allem des geschäftsführenden Vorsitzenden und des Redaktionsausschusses, aber auch durch das Engagement des Verlegers und der Druckerei ist es gelungen, die „Heimat am Inn“ vom ernstgemeinten Jahrbuch des Vereins zur ernstgenommenen Publikationsreihe zu entwickeln, in der fachbereichsübergreifend die Heimat erforscht, beschrieben, dargestellt wird.

Wir wünschen uns, daß sich auch in Zukunft immer genügend Autoren und Mitarbeiter finden, die das 2. Jahrzehnt der Buchreihe in gleicher Dichte und Vielseitigkeit zu gestalten vermögen, wie das 1., vor allem aber den Jubiläumsband.

Dr. Geiger  
1. Vorsitzender

**Wolfgang Klautzsch**

**Auf den Spuren der alten Salzfahrer**

**Geländezeugnisse von Altstraßen in  
unserer Heimat**

Als ich in den Jahren 1984/85 für den Aufsatz über eine gletscherkundliche Wanderung von Amerang nach Gramelberg in der „Heimat am Inn“ Nr. 6/1985 das Gelände erkundete, wußte ich noch nichts über die große Bedeutung dieses Moränenzuges für frühere Verkehrsverbindungen. Schon damals äußerte Kreisheimatpfleger Ferdinand Steffan die Vermutung, daß durch diese Gegend eine römische Verbindungsstraße zwischen dem Wasserburger Raum und Seebruck (Bedaium) führen müsse, wofür aber noch zu wenige stichhaltige Funde und Hinweise vorlägen.

Inzwischen wurden aber, ausgelöst durch die 1200 Jahrfeier von Amerang und das 850. Jubiläum von Wasserburg, die Nachforschungen in diesem Raum so intensiviert, daß tatsächlich eine Reihe von Neufunden gemeldet werden konnten. Dadurch scheint die Existenz einer solchen römischen Vizinalstraße für viel wahrscheinlicher. (Siehe dazu den Artikel von Ferdinand Steffan in diesem Buch).

Es stellte sich aber auch heraus, daß durch dieses scheinbar „unwegsames“, von steilen Auf- und Abstiegen durchsetzte Moränengelände, erstaunlicherweise wahrscheinlich schon in vorrömischer Zeit und sicher seit dem frühen Mittelalter wichtige Ost-Westhandelsstraßen zogen.

Erste Hinweise erhielt ich aus der alten Chronik von Amerang, verfaßt von Dürnegger und Kneißl. Entscheidende Beweise konnte mir aber der Ortsheimatpfleger und heutige Bürgermeister von Obing, Walter Mayer, in Form von deutlichen Geländespuren der Altstraßen im Gelände zeigen. Aufgrund zahlloser Geländeerkundungen und dem Studium der Urkatasterkarten aus der Zeit um 1820 kann heute der Verlauf vieler Altstraßentrassen rekonstruiert und in Karten verzeichnet werden, (siehe Karte 1 und 2) obwohl durch jahrhundertelange landwirtschaftliche Kultivierung und durch die moderne Flurbereinigung zahlreiche Spuren völlig verschwunden sind.

Bevor auf den Verlauf dieser Altstraßen, die sicher viele Jahrhunderte hauptsächlich dem Salzhandel dienten, eingegangen wird, soll auf die Bedeutung, den Umfang und die Art und Weise des Salztransportes, wie er in unserer Gegend stattgefunden hat, eingegangen werden, um dem Leser Verständnis für die Thematik zu vermitteln. Daß dafür großes Interesse besteht, zeigten die riesigen Zuschauerzahlen, die der „Historische Salzzug“ von Reichenhall über Wasserburg nach München 1988/89 allorts anzog.



Abb. 1: Dorfhändler mit Saumtier ruft seine Ware aus. Holzschnitt aus der Fabelsammlung des Äsopus, Ulm 1476.

Am Ende dieses Aufsatzes soll noch eine zwei- bis dreistündige Wanderung beschrieben werden, auf der man die Geländespuren in Form von aufgelassenen Hohlwegen aufsuchen und verfolgen und so die Mühsal der alten Salzfahrer viel besser nachempfinden kann.

## Die Bedeutung des Salzes

„Salz wurde in vielen Kulturen als heilig verehrt. Bei den Ägyptern war Salz wichtiger Bestandteil von Opfergaben, Homer spricht vom „göttlichen“ Salz, bei den Römern diente das Salzfaß als Zeichen der Reinheit, um nur einige Beispiele zu nennen. Viele Völker haben eine Unzahl von Sprichwörtern, Überlieferungen und Bräuche, welche die Bedeutung des Salzes in alten Zeiten als „wichtigstes Kulturgut der Menschheit“ kennzeichnen<sup>1)</sup>. Auch in der katholischen Kirche fällt dem Salz eine wichtige, rituelle Rolle z.B. beim Taufsakrament zu.

„Ein wunderbares Naturerzeugnis fürwahr; und aus dem leblosen, unorganischen, erstarrten Mineralreiche! So belebt und erhält das Salz dennoch die organische Natur; es nährt nicht unmittelbar Menschen, Thiere und Pflanzen; dennoch ist es dem Reichen wie dem Armen, den Gesunden, wie dem Kranken, dem Hohen, wie dem Niederen; es ist den Thieren des Hauses, wie des Waldes; es ist zum Leben, zu Haus – und Landwirtschaft, und zum mannigfaltigen Gewerbs- und Kunstbetrieb unentbehrlich“<sup>2)</sup>. Diese Aussage von Josef Ernst von Koch-Sternfeld aus dem Jahre 1836 hat auch heute noch gleichbleibende Gültigkeit. Salz ist lebensnotwendig. Ein gesunder Mensch braucht täglich 5–15 Gramm Kochsalz, das er mit der Nahrung, oder den Speisen zugesetzt, aufnehmen muß. Da Salz abgesehen von den Meeresküsten nur an wenigen Stellen im Binnenland zu finden ist, war schon lange ein Transport und zwangsläufig auch ein Tausch oder Handel mit Salz unumgänglich. Dies war eigentlich schon ab der Jungsteinzeit notwendig, als der Mensch durch den aufkommenden Ackerbau immer mehr pflanzliche Nahrung zu sich nahm, die weniger natürliches Kochsalz enthält als tierische Kost. Salzhaltige Asche als Beimengung zu Speisen bei Kelten und Germanen, wovon Autoren des Altertums berichten, war vermutlich nur als Ersatz von Bedeutung. Sicherlich war aber der Besitz, sowie die Kontrolle des Salzbergbaus, der Solequellen und der davon ausgehende Salztransport und -handel, auch wenn die schriftlichen Überlieferungen erst im 8. Jahrhundert einsetzen, schon in vorgeschichtlicher Zeit ein wichtiger Grundstock für Reichtum und Macht.

Von den alpinen Salzvorkommen waren wohl für unser Heimatgebiet die Lagerstätten im heutigen Salzkammergut und im Berchtesgadener Land seit jeher von Bedeutung, haben sie sich doch zu den wichtigsten Salinen im südlichen deutschsprachigen Raum entwickelt. Bronzezeitliche Funde in Reichenhall<sup>3)</sup> und noch ältere Funde aus Hallstatt<sup>4)</sup> lassen vermuten, daß aus dieser Richtung schon seit Jahrtausenden Salztransporte und damit auch Wege und Straßen durch unser Gebiet führen mußten, um den westlichen Raum in Süddeutschland und die benachbarten Gebiete, wie zum Beispiel die heutige Schweiz, zu versorgen.

Salz mußte in großen Mengen transportiert werden. Nicht nur der jährliche pro Kopf Verbrauch von ca. 5 Kilo ist hier zu rechnen, sondern auch für das Vieh wurde Salz benötigt. Nicht umsonst heißt ein altes Sprichwort: „100 Pfund Salz geben 100 Pfund Schmalz“<sup>5)</sup>. Es soll besagen, daß bei einer guten Salzzufütterung „Fleisch- und Fettproduktion“ entsprechend erhöht werden. Sogar als Düngemittel, in

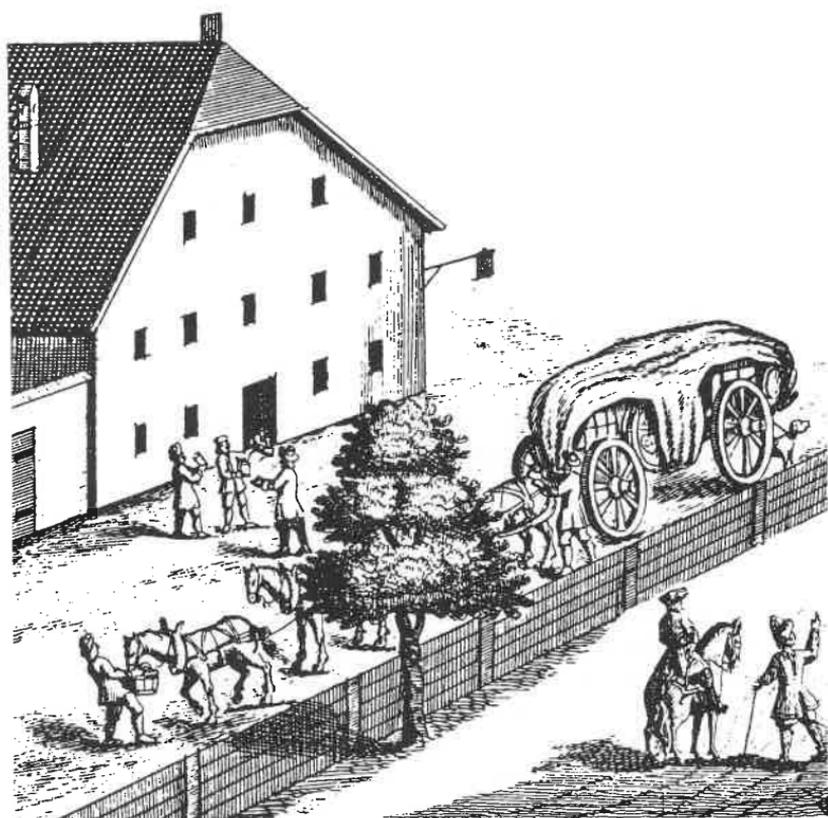


Abb. 2 u. 3: So hat Michael Wening die sogenannten Plachenwagen vor fast 300 Jahren dargestellt. Im unteren Bild handelt es sich vermutlich um einen Ferntransport, der eben eine Rast einlegt. Die Pferde wurden häufig einzeln hintereinander eingespannt.

geringer Konzentration, und als Schädlingsbekämpfungsmittel wurde Salz in früheren Zeiten eingesetzt.

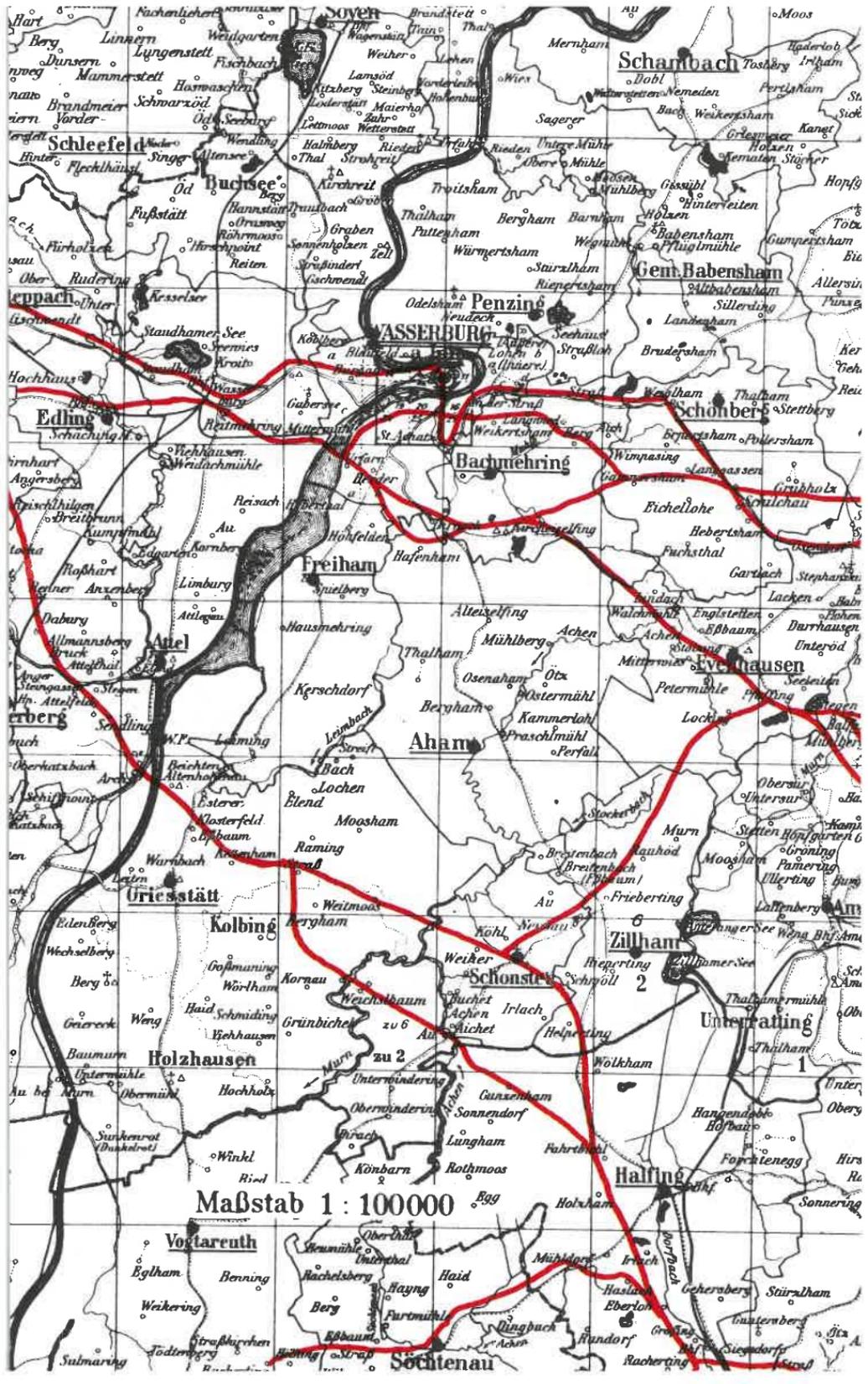
Bedeutend aber war die Verwendung von Salz als Konservierungsmittel. Große Mengen davon wurden für das Einsalzen von Fleisch, Fisch und für die Käsezubereitung benötigt, gab es doch kaum andere Möglichkeiten der Haltbarmachung von leicht verderblichen Lebensmitteln. Aber auch zum Färben, Gerben, für die Seifenherstellung und für viele alltägliche, handwerkliche Verfahren war Salz notwendig. Es ist daher leicht verständlich, daß das Salzwesen lange Zeit der bedeutendste nicht-landwirtschaftliche Erwerbszweig in unserem Raum war. Das unterstreicht auch ein Bericht des 1783 verstorbenen Traunsteiner Salzmeiers Franz Seraph von Kohlbrenner: „Durch das Salzwesen ernähren sich in Bayern und im Erzstift Salzburg inclusive Fuhrleute über 130000 Seelen und in der Schweiz und im Schwabenlande sind auch über 70000 Seelen zu rechnen, die durch Salzgefährte und -handel davon profitieren.“<sup>6)</sup> Das sind immerhin so viele Menschen, wie heute der ganze Landkreis Rosenheim Einwohner zählt.

Auf welche Weise Salz transportiert wurde, läßt sich für die Frühzeit nur vermuten. Zwar sind schriftliche Überlieferungen aus der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts vorhanden<sup>7)</sup>, die von Schiffen und Fuhrwerken sprechen, dennoch läßt sich sagen, „mit Rücksicht auf den Zustand der Straßen konnten sie vor allem in den älteren Zeiten nicht den Wagen dazu benützen, sondern das Tragtier“.<sup>8)</sup> Die „Saum“, so wurde die Last genannt, wurde von Pferden getragen, die man am Samerberg und bei Bergen am Fuße des Hochfells züchtete. Es waren kleine, genügsame aber zähe Tiere.

Aus späteren Jahrhunderten haben sich Zollrechnungen von Straßenmautstellen für mehrere Orte erhalten, so z.B. für Tölz. Sie geben einen Einblick, welches Treiben sich auf den damaligen Wegen abgespielt hat.<sup>9)</sup> Im 16. Jahrhundert zogen jährlich noch 2500 Samer durch den Ort nach Westen. Aber schon im 17. Jahrhundert nahm das Samergeschäft ab und das Salzfuhrwesen sehr stark zu. 1682 waren es 1000 Fuhrwerke, 1699 3000, 1704 5000 und schließlich 1759 am Höhepunkt 15400 Fuhren mit Salzscheiben, die den Ort durchquerten. 1785 wurde das Säumen mit Pferden durch kurfürstlichen Erlaß gänzlich verboten. Eine Pferdesaum entsprach dem Gewicht von drei Zentnern. Ein Saumzug bestand oft aus 20—30 Pferden. Neben den Pferdeführern waren auch ebenso viele Männer zum Schutz notwendig. Mit einem Wagen konnte ein Pferd die doppelte Saum ziehen, also 6 Zentner, mit einem zwei- oder vierspännigen Wagen entsprechend 12 oder 24 Zentner Salz transportieren<sup>10)</sup>. An-



Abb. 4: Die zeitgenössische Darstellung aus dem Jahre 1615, also fast noch hundert Jahre älter als die Wenning-Stiche, zeigt die mühevollen Überwindung von Bergen und Pässen durch Vorspannen von zahlreichen Pferden, hier allerdings paarweise. Man weiß, daß auch die Bauern von Asham z.B. solche Vorspanndienste leisteten, um die Steigung nach Wolfsberg und Gramelberg (Nähe Amerang) überwinden zu helfen. Bergab brauchte man einen entsprechenden Nachspann (Bayer. Hauptstaatsarchiv, PLS 11115).



Maßstab 1 : 100000

Voxtareuth

Söchtenau

Halfing

Zillham

Aham

Bachmehring

Penzing

Freiham

Gent Babensham

Schambach

Schleefeld

Buchsee

Edling

Attel

Grösstätt

Kolbing

Holzhausen

Schonstätt

Untertrating

Wakering

Hastlau

Staurham



Karte 1: Die alten Salzstraßen zwischen Alz und Inn (eingezeichnet auf Grund von Spuren im Gelände nach Angaben von Walter Mayer, Ortsheimatpflege und Bürgermeister von Obing).

# DIE ALTEN SALZSTRASSEN

MITTLERE oder HOHE SALZSTRASSE

GÜLDENE SALZSTRASSE

OBERE SALZSTRASSE

CHIEMSEE

fänglich wurden dafür zweirädrige Karren eingesetzt, die auch für sehr schlechte Wegverhältnisse geeignet waren, später verwendete man auf den „chaussierten Salzstraßen“ vierrädrige Wagen und wie Kohlbrenner schreibt „wo man mit 3 starken Pferden wohl 36—40 Salzstöcke auf's Land hinaus verführte, gegen Rückfracht mit Getreide für ihre Gebirgswohnungen“<sup>11)</sup>. Daneben gab es noch andere Formen in denen das „weiße Gold“ gehandelt wurde. „Für den Transport wurde das Salz in Fuder, kegelförmige Holzgefäße, gepreßt, getrocknet, gehärtet und gerußt, damit es unter Feuchtigkeit nicht leide. Später versandte man das Salz in Scheiben, so groß wie Wagenräder. Gebrochenes Salz, in Weinfässer eingestampft, wurde auf Wagen mit Planen befördert, auch mit Schiffen als Gegenfracht“, die bis zu 25000 Zentner befördern konnten.<sup>12)</sup> Auch Salzsäcke und korb- oder faßartige Behälter waren im Gebrauch. Kleine Fässer faßten eineinhalb, große, dreischiebige Fässer, sogenannte Krötel, viereinhalb Zentner Salz. Am billigsten war ungehärtetes Salz, das mit Tüchern bedeckt, auf sogenannten „Plachenwagen“ verladen wurde. Auch für Wasserburg sind Zollrechnungen erhalten geblieben<sup>13)</sup>: demnach sind im Jahre 1610 142030 und 1630 188000 Scheiben Salz eingetroffen. Etwa 8 bis 12 Salzscheiben mit je eineinhalb Zentner Gewicht transportierte ein Wagen, so daß also in den oben genannten Jahren etwa 13000 bzw. 17000 Salzfuhren in der Innstadt umgeschlagen wurden. Die Transporte waren zeitweise durch viele Vorschriften und Bestimmungen geregelt. So durfte das Salz von einem Fuhrwerk nur auf einer Teilstrecke transportiert werden, z.B. von Reichenhall nach Traunstein, von einem anderen Fuhrwerk von dort nach Wasserburg und von wieder einem anderen Fuhrwerk von hier weiter nach München. Diese Teilstrecken unterstanden bis 1587, als Herzog Wilhelm den Salzhandel monopolisierte, den sogenannten Salzsendern, die den Salzhandel kontrollierten. Überlieferungen aus dem späten 16. Jahrhundert zeigen, daß damals Bauern im Nebenerwerb diese Fuhren durchführten. So waren für den Transport von Traunstein nach Wasserburg die Anlieger dieser Teilstrecken zuständig.<sup>14)</sup> In den arbeitsärmeren Zeiten machten viele Bauern diese „Tour“ wohl öfters im Jahr. Sie brauchten für eine Fuhr hin und zurück sicherlich 4 bis 5 Tage, wie man sich nach den Wegstrecken des historischen Salzzuges, der anlässlich der 850-Jahrfeier von Wasserburg 1988 von Reichenhall zur Innstadt führte, vorstellen kann. Es gab aber auch sogenannte Etappenfuhren für Tagesstrecken.



Abb. 5: Ein typischer Plachenwagen mit dem bis Anfang dieses Jahrhunderts auch Salz transportiert wurde. (Ölgemälde von Désiré Thomassin).

## Die drei wichtigen Salzstraßen

Leider gibt es keine genauen Aufzeichnungen über die exakte Trassenführung der Salzstraße, so daß man auf Spuren im Gelände angewiesen ist, die sich bis heute erhalten haben. Gerade in der Gemeinde Amerang sind aber solche Spuren als Hohlwege besonders gut zu erkennen. Allerdings hat man durch Dokumente aus einigen Zoll- und Mautstellen genaue Fixpunkte, über welche die Salzstrecke geführt haben muß, zumindest für bestimmte Zeiträume. Natürlich hat sich die Straßenführung zwischen den Mautstellen und Brückenübergängen immer wieder geändert.

Fest steht, daß die Verbindung vom Salzachtal her über unsere Gegend in Richtung Westen ein uralter Handelsweg war. Auf dieser

Fernstrecke wurde nicht einzig und allein Salz transportiert, sondern früher oder gleichzeitig auch Kupfer aus Mitterberg/Salzach und Eisen aus der Bergbauregion um den Teisenberg in Richtung Westen und umgekehrt Lebensmittel in die landwirtschaftlich ungünstig gelegenen Bergbauorte im Gebirge. Jedenfalls zeugen frühgeschichtliche Funde entlang dieser Route von einem Bestehen dieses Handelsweges schon lange vor der Römerzeit.<sup>15)</sup> Aber auch diese haben zumindest zeitweise die Trasse für ihre Handelszwecke benutzt. Denn allein in der Gemeinde Amerang sind u.a. zwei schöne römische Grabsteinfunde entlang dieser Strecke gemacht worden.

Zumindest für das 14. bis 17. Jahrhundert gab es von Reichenhall her drei verschiedene Streckenführungen, die über München weiter nach Westen führten.<sup>16)</sup> Urkunden und alte Salzrechnungen sprechen dabei von der „Unteren, Mittleren und Oberen Salzstraße“, letztere wurde auch als die „Güldene Salzstraße“ bezeichnet, die Herzog Ludwig 1347 nach Traunstein und Truchtlaching verlegen ließ.<sup>17)</sup> Diese Straße führt über Traunstein kommend durch die Truchtlachinger Alzfurt bei Beyfuß weiter nach Straß, südlich an Seon vorbei, nach Pittenhart, Aindorf, Gramelberg, weiter durch die Gemeinde Amerang und ursprünglich über Schonstett nach Altenhohenau und in einer Furt durch den Inn. Sie existierte schon als 1137 der Hallgraf Engelbert in Neuhohenau, dem heutigen Wasserburg, eine Brücke bauen ließ. Von da an zweigte die „Güldene Straße“ von Pfaffing bei Evenhausen auch nach Wasserburg ab und ging dort über den Inn. Die „Güldene Straße“ hieß wahrscheinlich so, weil sich durch Mauteinnahmen hier die größten Gewinne machen ließen, da sie zumindest ab 1595 ganz durch herzoglich bayerisches Gebiet lief. Damals wurde eine Passage durch die Weißbachschlucht freigesprengt, so daß die Verbindung Reichenhall - Traunstein über Inzell leicht zu befahren war. Wollte man vor dieser Maßnahme auf bayerischem Gebiet bleiben, mußte man die 400 m hohe Steigung des Jochbergs überwinden. Umging man dieses Hindernis über Mauthausen und Teisendorf nach Traunstein, so war salzburgisches Gebiet zu durchqueren und den Bischöfen Maut zu bezahlen.

Interessanterweise führte aber noch eine andere, schon angesprochene Straße durch unsere Gegend, nämlich die „Mittlere Salzstraße“. Sie verband Reichenhall mit Waging, Altenmarkt, Wasserburg und führte weiter nach Westen. Bei manchen Autoren wird der Verlauf der einzelnen Straßen etwas anders beschrieben, doch ist die ehemalige grobe Trasse durch eine Karte aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts und durch Aufzeichnungen in den Salzburger Hochstiftsliteralien gesichert.<sup>18)</sup> <sup>19)</sup>



Abb. 6 u. 7: Gruppen und Szenen aus dem „Historischen Salzzug“ von Reichenhall nach Wasserburg 1988.

In vielen Abschnitten entspricht der Verlauf der „Mittleren Salzstraße“ etwa der heutigen Bundesstraße 304 (vergleiche Karte 1). Beide Straßen kommen sich auf der gesamten Strecke nirgends so nah, wie im Raum Wasserburg. Dies ist der Grund, warum mehrere Verbindungen dieser beiden Straßen zueinander in unserer Gegend aufgefunden wurden. Auf der Karte 1 läßt sich eine solche Verbindung zwischen Obing und Halfurt, eine andere zwischen Halfurt über Unteröd, Hallmannsöd nach Schilchau verfolgen. Denn diese „Mittlere Salzstraße“ führte ursprünglich wohl zum Innübergang Urfarn in die Nähe des heutigen Innstauwerks, bevor die Brücke in Wasserburg gebaut wurde. Davon zeugt die Verbindung über Gammersham nach Eiselfing. Viele Hinweise deuten darauf, daß auch die Verbindung von Obing aus über Halfurt und Schonstett zur „Guldenen Straße“ hin die Furt bei Altenhohenau benutzte.

Die Innübergänge bei Urfarn und bei Altenhohenau haben nach dem Brückenbau in Wasserburg um 1137 ihre Bedeutung verloren, jedoch wurden sie immer noch benutzt, da manche Salzfahrer den Brückenzoll umgehen wollten. Dies belegt auch eine Quelle aus dem Jahre 1417. Die Priorin Klara Ruchamerin von Altenhohenau beschwert sich bei Herzog Wilhelm, daß die Stadt Traunstein ihrem Fuhrmann das Salz verwehrt, offenbar weil man fürchtete, daß das Salz ohne Zoll über den Inn gebracht würde. Außerdem wurden Differenzen zwischen der Menge an Salz, für das an den Zollstationen gezahlt wurde und dem tatsächlich transportierten Salz festgestellt.<sup>20)</sup> Diese Differenzen erklären sich durch den illegalen Transport über alte Übergänge. Der Verlauf der einzelnen Trassen und die genannten Verbindungen lassen sich am besten auf der Karte 1 verfolgen.

Die dritte Salzstraße, die sogenannte „Untere Salzstraße“, führte über Altötting, Anzing, Dorfen, Erding nach München und hat somit für unsere Gegend keine Bedeutung.



Abb. 8 u. 9: Gruppen und Szenen aus dem „Historischen Salzzug“ von Reichenhall nach Wasserburg 1988.

## Kennzeichen, die heute auf ehemalige Altstraßen hinweisen

Wenn man versucht, Altstraßen in der Natur aufzuspüren, muß man zahlreiche Hinweise beachten, um zu einem sinnvollen Ergebnis zu kommen.

Die wohl wichtigsten Anhaltspunkte sind die sogenannten Hohlwege. Dies sind zum Teil drei bis vier Meter tiefe Einschnitte, meist im abfallenden Gelände, die man fast nur noch im Wald findet. Sie haben sich im Laufe der Jahrhunderte und Jahrtausende durch Erosionseinwirkungen weiter vertieft. Auf freier Fläche sind sie fast nie erhalten geblieben, da sie meist eingeeckert oder aufgefüllt wurden. Ein weiterer Grund für die tiefen Einschnitte liegt darin, daß die Kelten im Gegensatz zu den Römern den durch die Witterung verschlammten Untergrund aus der Straße hinaus zur Seite beförderten und somit das Niveau ständig senkten. Häufig sieht man die seitlichen Wälle heute noch.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Einordnung der Strecken in Richtungszusammenhänge. Da diese Altstraßen überregionale Verbindungen darstellten, sind sie natürlich unter besonderer Berücksichtigung des Geländes durchgängig und möglichst geradlinig angelegt worden, um die kürzere Verbindung zu erreichen.

Eine wohl noch größere Rolle bei der Anlage von Altstraßen spielte in früheren Zeiten die Topographie des Geländes. Im Gegensatz zum heutigen motorisierten Zeitalter mußte früher alles zu Fuß, mit dem Pferd oder mit Ochsenkarren bewältigt werden. So waren die Salzfahrer hervorragende Kenner der Beschaffenheit des Geländes und nutzten es auch aus. Notwendige Steigungen allerdings wurden meist geradlinig überwunden. Man achtete offenbar mehr auf die Kürze der Wegstrecke als auf die Anstrengung. Zeitgenössische Darstellungen zeigen, daß bis zu zehn Pferdepaare vorgespannt werden mußten. Man vermutet, daß beispielsweise die Bauern aus Asham solche Vorspanndienste leisteten.

Orts-, Flur- und Hausnamen sind weitere wichtige Anhaltspunkte. Als Beispiel aus der Gemeinde Amerang sei hier nur Halfurt (Furt über den Murnbach zum Transport des Halls, keltisch: Salz) genannt.

Karte 2: Als Hohlwege sichtbare Fahrspuren der „Güldenen Salzstraße“ im Wald zwischen Gramelberg und Eggerdach. Hier wurde versucht stellvertretend einen von vielen derartigen Straßenfächern zu kartieren. Maßstab 1:5000. (Urkataster von 1820).



Wichtige Hinweise geben auch Urkatasterpläne (im Maßstab 1:5000), die etwa aus dem Jahre 1820 stammen. Diese alten Karten ermöglichen Einblicke in die früheren Flurformen und Besitzverhältnisse. Dies ist sehr aufschlußreich, da sich die Flurgrenzen häufig nach den noch älteren Straßentrassen richteten. Neuere Karten eignen sich hierzu nicht, da in unserem Jahrhundert durch Flurbereinigung, Grundstückszusammenlegung, Straßenverlegung usw. viele Flurgrenzen verloren gingen.

Oft gibt die Lage von Hochäckern, auch Wölbäcker genannt, eine im Mittelalter übliche Form des Ackerbaues, von der noch heute in Abständen von acht bis zehn Meter parallel verlaufende Gräben im Wald sichtbar sind, Hinweis auf den Verlauf von alten Straßen.

Schmieden in kleinen Weilern oder Einöden bestätigen den Verlauf von Altstraßen, da die Salzfahrer, die ja mit Pferden und Wagen reisten, auf sie angewiesen waren. Fiel doch früher dem Grundstückseigentümer zumindest die Fracht zu, blieb eine Fuhre über Nacht wegen einer Panne liegen.

## **Eine Wanderung auf den Spuren der alten Salzfahrer im Gemeindegebiet von Amerang**

Parken sie Ihr Auto am Parkplatz Seehaus am Friedlsee bei Evenhausen. Stellen Sie sich mit Ihrem Schuhwerk auf sehr unwegsames Gelände ein und auf einen eher abenteuerlichen Streifzug zum Auffinden der Straßenspuren in den Waldgebieten. Sicherlich wird Ihnen dabei recht hautnah bewußt, wie mühevoll und beschwerlich die alten Salzfahrer durch die Lande ziehen mußten. Halten Sie sich bitte besonders am Anfang streng an die Wegbeschreibung und an die Wanderkarte, da hier die Route über wenig begangene Trampelpfade oder über wegloses Gelände führt.

Gehen Sie also vom Parkplatz Seehaus Friedlsee auf der Teerstraße Pfaffing - Asham in Richtung Halfurt los. Schon nach wenigen Metern sehen Sie rechts im Wald parallel zur Straße mehrere etwa fünfzig Zentimeter tiefe Gräben, welche die Fahrspuren früherer Straßentrassen darstellen und die im ebenen Gelände kaum tiefer eingeschnitten sind. Biegen Sie nach ungefähr zweihundert Meter nach rechts auf dem ungeteerten Fahrweg nach Obersur ab. Verlassen Sie diesen Weg aber schon bei der Abzweigung nach Mühlberg, indem Sie am Waldrand entlang weglos in Richtung Süden zum Murtal gehen, wo im Gelände ein tiefeingeschnittener aber völlig



Abb. 10: Durch den Kahlschlag am Wurstberg zwischen Asham und Wolfsberg sind die früheren Fahrspuren deutlich sichtbar geworden.



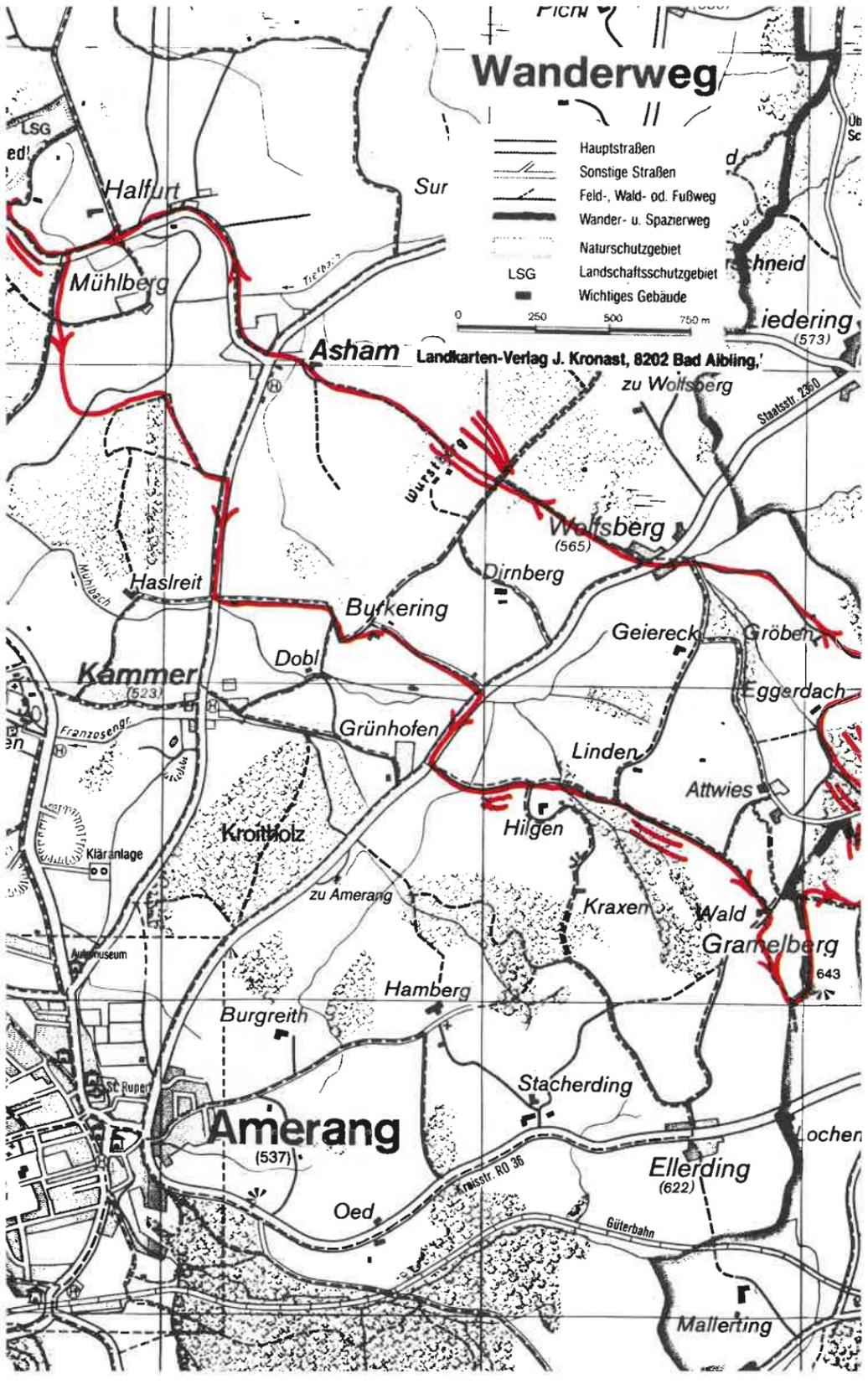
Abb. 11: Ein sehr tiefer Hohlweg am Wurstberg.

# Wanderweg

- Hauptstraßen
- Sonstige Straßen
- Feld-, Wald- od. Fußweg
- Wander- u. Spazierweg
- Naturschutzgebiet
- LSG
- Landschaftsschutzgebiet
- Wichtiges Gebäude

0 250 500 750 m

Landkarten-Verlag J. Kronast, 8202 Bad Aibling,



verwachsener Hohlweg, der die Böschung hinunterführt, zu sehen ist. Wenn Sie sich den Verlauf dieses alten Weges, der im Wiesengrund nicht mehr zu erkennen ist, im Bogen weiter denken, so sehen Sie auf der gegenüberliegenden, bewaldeten Böschung den Weg wieder schräg hinauflaufen. Wo diese gedachte Trasse den Bach überquert, ist heute keine Brücke mehr. Früher stand an dieser Stelle eine Mühle, die aber schon vor über dreihundert Jahren nach Obersur verlegt wurde. (Mühlsteinfunde an dieser Stelle um 1920). Darum diente dieser Abschnitt der Altstraße sicherlich einstmals den Bauern der Umgebung als Mühlenweg.

Überqueren Sie die Murn auf dem sehr wackeligen Holzsteg und gehen Sie an der Böschung entlang bis zu dem obengenannten Weg, den Sie schräg hinaufsteigen. Oben halten Sie sich an den Wildzaun, an dem Sie erst nach Osten und dann am Waldrand nach Süden entlang wandern. Bald stoßen Sie auf die Teerstraße Asham-Amerang, die Sie kurz in Richtung Kammer benutzen. Vor der Brücke über den Mühlbach zweigen Sie nach links ab und steigen über einen schon teilweise aufgefüllten, aber immer noch mächtigen Hohlweg nach Burkering auf. Dieser Weiler wurde schon 1330 urkundlich erwähnt. Seit etwa 1700 ist dort auch eine alte Schmiede nachgewiesen; ein Beweis mehr für das Vorhandensein einer früheren Straße mit überörtlicher Bedeutung<sup>21</sup>). Von hier geht es weiter auf gut beschilderten Wanderwegen der Gemeinde Amerang über Grünhofen nach Linden, wo eine alte Kapelle an der Weggabelung steht. Hier ist der Aufstieg besonders steil, so daß diese Trasse vermutlich nur mit Saumtieren begangen wurde. In den Waldstücken vor und nach Linden finden sich rechts neben der Straße immer wieder parallele Fahrspuren in Form von mehr oder weniger stark ausgebildeten Hohlwegen, die auf der Wanderkarte generalisiert eingetragen sind. Von Linden aus wandern Sie weiter hinauf zur Einöde Wald. Wenn schönes Föhnwetter herrscht, sollten Sie es nicht versäumen zur Höhe 643 (Meter über dem Meer) weiter zu steigen, wofür Sie nur wenige Minuten brauchen, um dort zu rasten und die herrliche Aussicht zu genießen.

Zum Abstieg wenden Sie sich zuerst in Richtung Gramelberg, zweigen nach wenigen Metern von der Teerstraße nach Attwies ab (Schmiede). Der Abhang des Dachsberges in Richtung Eggerdach zeigt die eindrucksvollsten Aufzweigungen der alten Wegspuren. Etwa fünfzehn verschiedene Trassen sind im Wald auffindbar. Einige

Karte 3: Route des im Text beschriebenen Wanderweges auf den Spuren der alten Salzfahrer. Die noch heute sichtbaren Fahr- und Ausweichspuren sind in der Karte schematisch angedeutet.



Abb. 12: Der Hohlweg der Mittleren Salzstraße im Streitholz wird heute noch z.T. benutzt.

sind bereits aufgefüllt worden oder von Rinnsalen durchzogen. Versäumen Sie es nicht, rechts und links des eingezeichneten Wanderweges durch den Wald zu streifen und die Zeugnisse eines jahrhundertlangen Verkehrsverhaltens zu bewundern, bei dem immer wieder neue Fahrspuren benutzt wurden, wenn die alten zu beschwerlich waren. Oft sind die Gräben noch metertief eingeschnitten. Beim Abstieg von Eggerdach über Gröben nach Wolfsberg sind sogar noch andeutungsweise solche Gräben in der Wiese zu sehen. Von Wolfsberg (Schmiede) führt die Altstraßentrasse in Richtung Asham den Wurstberg hinunter. Benutzen Sie dazu die Wegspur, die links von einer Ruhebänk geradewegs in den Wald hineinführt. Je nach Jahreszeit kann jedoch dieser Hohlweg sehr verwachsen sein, sodaß Sie sich regelrecht durch einen Dschungel aus Springkraut, Brennesseln und Dornengestrüpp durchkämpfen müssen. Gerade im unteren Teil des Wurstberges findet man die tiefsteingeschnittenen Gräben der ganzen Wanderstrecke. Da hier zum Teil verursacht durch die Orkane Anfang des Jahres 1990 große Kahlschlagflächen sind, ist das Gelände übersichtlich und die manchmal drei bis vier Meter tiefen Fahrspuren sind leicht zu finden (siehe Abbildungen).

Von Asham, wo die Bauern früher den Salzfahrern Vorspanndienste zur Überwindung der große Steigungen leisteten und die Fuhrleute bewirteten, kehren Sie über Halfurt zu Ihrem Auto zurück. Sicherlich bleibt Ihnen noch ein Weilchen der Besinnung Zeit, frühere und heutige Straßenverhältnisse zu überdenken und zu vergleichen.

## Anmerkungen

- 1 Botsch, Walter: Salz des Lebens, Stuttgart 1971, Seite 7.
- 2 von Koch-Sternfeld, Josef Ernst: Die deutschen, insbesondere bayerischen und österreichischen Salzwerke zunächst im Mittelalter, München 1836, Neudruck Aalen 1969, Seite 4.
- 3 Koller, Fritz: Salzproduktion und Salzhandel, im Katalog zur gemeinsamen Landesausstellung des Freistaates Bayern und des Landes Salzburg; Rosenheim Bayern, Mattsee Salzburg vom 19. Mai bis 6. November 1988, Seite 220—222; herausgegeben von Hermann Dannheimer und Heinz Dopsch, Salzburg, Saalfelden, Korneuburg 1988.
- 4 Gaßler, Adolf: 4500 Jahre Salzkultur, in Chiemgaublätter Nr. 19 vom 11.5.1985, Unterhaltungsbeilage zum Traunsteiner Wochenblatt.
- 5 Sandberger, Adolf: Der Bauer und das Salz, Altbaierische Studie zur Geschichte von Siedlung, Recht und Landwirtschaft, München 1985.
- 6 Mitterwieser, Josef: Aus den alten Pflegegerichten Wasserburg und Kling, Wasserburg 1927, S. 92.
- 7 wie Anmerkung 3.
- 8 wie Anmerkung 5.
- 9 wie Anmerkung 5.
- 10 Stetter, Gertrud: Altbayerisches Leben auf Wening-Stichen, Rosenheim 1977.
- 11 Kohlbrenner, Franz von: Eine Beschreibung unserer Heimat aus dem Jahre 1782 in: Bei uns — Geschichte und Kultur zwischen Chiemsee und Salzach von Dr. Christian Soika, Herausgeber: Kreissparkasse Traunstein-Trostberg 1988, Seite 188.
- 12 Schwarz, Erika und Wegner, Josef: Bayerisches Salz, Freilassing 1982, Seite 42.
- 13 wie Anmerkung 6, Seite 90.
- 14 wie Anmerkung 6, Seite 91.
- 15 Ebert, Franz: Zwei vorgeschichtliche Salzstraßen durch den Landkreis Traunstein, maschinengeschriebenes Manuskript 1977.
- 16 hier hat sich Walter Mayer, Ortsheimatpfleger von Obing große Verdienste erworben.
- 17 Mayer, Walter: Altstraßen zwischen Alz und Inn, im Heimatspiegel Nr. 1, Jahrgang 1986, Blätter für Heimatkunde und Heimatpflege, Beilage zum Trostberger Tagblatt und Traunreuter Anzeiger.
- 18 Wolff, Hans: Katalog zur Ausstellung in der Bayerischen Staatsbibliothek Kartographia Bavariae, Bayern im Bild der Karte, Ausstellung vom 17. Mai bis 29. Juli 1988 Weissenhorn 1988, Kapitel 14: Die Karte im Dienst des Verkehrs.
- 19 Salzburger Hochstifts-Literalien Nr. 222, 235, 295, 296, Bayerisches Hauptstaatsarchiv München.

- 20 Urkunde aus dem Staatsarchiv Traunstein, A VII, 1: Salzwesen 1417 bis 1567 Nr. 18.
- 21 Dürnegger, Josef, Kneißl, Hans: Amerang ein Beitrag zur Geschichte von Dorf und Gemeinde, Törwang 1940.

**Weiterführende Literatur:** Klautzsch, Wolfgang, Schmid Alexander: Die Teilstücke der alten Salzstraßen S 436–459. Amerang, Schloß, Dorf, Gemeinde. Wanderwitz, Heinrich: Studien zum mittelalterlichen Salzwesen in Bayern, Volkach 1983.

Schwarz K. Archäologisch-topographische Studien zur Geschichte frühmittelalterlicher Fernwege und Ackerfluren im Alpenvorland zwischen Isar, Inn und Salzach, Kallmünz 1989.

Lamprecht, Heinrich: Das Salz und der Chiemgau, in Heimatbilder aus dem Chiemgau Nr. 42, 43, 1925, herausgegeben vom Historischen Verein für den Chiemgau in Traunstein.

Baumeister, Franz: Die drei bedeutendsten Straßen im alten Chiemgau in Chiemgaublätter Nr. 21 vom 15. Mai 1963. Wochenblatt.