halten, der Schwaiger selbst dazu noch weitere 8 Rinder. Wir sehen hieraus, daß der Schwaiger damals noch immer ein Verwalter des Klosters war, aber zur Eigennutzung der ihm schon 1482 zur Verfügung gestellten Wiesen und Weiden 8 Rinder halten durfte.

Daß es sich hierbei um eine Neuerung handelt, geht aus einer Bemerkung der Urkunde hervor, die besagt, daß in einer Urkunde von 1456 eine geringere „anzal rinder auff der Swaig zu hallden gesetzt" war; da das Kloster aber weitere Urkunden vorlegen konnte, sei die oben genannte Anzahl Rinder zu halten bewilligt worden. Demnach dürfte vor 1482 der jeweilige Schwaiger weder eigene Wiesen in Nutzung gehabt, noch das Recht besessen haben, eigene Kühe zu halten.

Während die Rothschwaige noch 1496 im wesentlichen auf Rechnung des Klosters Indersdorf verwaltet wurde, trat der Schwaiger nach 1500 als selbständiger Wirtschafter auf. Die Ursache hierfür dürfte darin liegen, daß das Kloster den Schwaiger nicht genügend überwachen konnte und sich Schwierigkeiten bei der Trennung der dem Kloster gehörigen Rinder von denen des Schwaigers ergaben, oder daß dem Kloster eine andere Regelung ertragreicher erschien. Als Ergebnis derartiger Überlegungen stellen wir jedenfalls fest, daß der „Schwaiger auf der Rotten Schwaig bey Dachaw" im Jahre 1537 die von ihm innegehabten Gründe auf eigene Rechnung bewirtschaftet.

Wieder war es ein Schiedsspruch, der am 23. Oktober 1537[7] Weidestreitigkeiten regelte und dabei die neue Rechtslage erstmals aufzeigte. Es ist in dieser Urkunde nicht mehr von Rindern des Klosters die Rede, sondern nur mehr „von der waed und trib" die der Schwaiger „mit s e i n e m vich . . . besuecht". Dem Schwaiger wird zugebilligt „32 Rinder und den Stier von dess h. Creutz erfindung tag an bis auf s. Jacobs tag" zu treiben „gegen Dachaw, Lanckswid, Veldmaching und auf die strassen . . . sovil Er gelegenheit der Zeit, wetters, gewässers oder Khelte halber thun mag". Darüber hinaus darf er 4 Rosse „beitreiben", weiteres Vieh aber nur „bey seiner Hofraith" halten. Seither war die Rothschwaige stets ein, nur durch das Obereigentum an das Kloster Indersdorf gebundener, selbständiger viehwirtschaftlicher Betrieb. Die Schwaiger aber stammten jeweils aus den reichsten Bauernfamilien des Dachauer Hinterlandes. Wir berichten darüber im nächsten Heft.

Anmerkungen:

[1] OA 24/25 nr. 60.
[2] OA 24/25 nr. 1114.
[3] OA 24/25 nr. 610.
[4] OA 24/25 nr. 1275.
[5] OA 24/25 nr. 1528.
[6] OA 24/25 nr. 1664.
[7] OA 24/25 nr. 1945.

Anschrift des Verfassers:
Dr. Gerhard Hanke, 806 Dachau, Augustenfelder Straße 10.

Vom Salz und seiner Bedeutung für das Kloster Fürstenfeld

Von Clemens B ö h n e

Der moderne Mensch kennt das Salz nur als ein Würzmittel, das in geringsten Mengen an der täglichen Tafel benutzt wird. Daß dieses unscheinbare Mineral in früheren Jahrhunderten für die menschliche Existenz unerläßlich war, ist kaum mehr bekannt. Es braucht aber nur daran erinnert zu werden, daß eine Konservierung leicht verderblicher Lebensmittel, besonders von Fleisch, Kohl und Rüben nur durch Einsäuern mittels Speisesalz möglich war. Fielen diese Lebensmittel aus, so blieb nur das Brot übrig. Kartoffeln, die über einen Notwinter hinweghelfen können, kennt man in Bayern erst seit den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts.

Berücksichtigt man die Bedeutung dieses Konservierungsmittels, so versteht man auch, daß die Salzgewinnungsstätten die ersten Orte waren, die aus dem Dunkel der Menschheitsgeschichte herausragen und um deren Besitz immer wieder gekämpft wurde. Heute spielt das Salz in der Ernährung immer noch eine wichtige, aber keine entscheidende Rolle mehr, weil man gelernt hat, auf den verschiedensten Wegen alle leicht verderblichen Nahrungsmittel zu konservieren.

Aus diesen kurzen Hinweisen wird verständlich, daß ein Mineral von solcher Bedeutung auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus während des ganzen Mittelalters eine große Rolle spielte.

Für die reibungslose Verteilung des Salzes von seiner Ursprungsquelle bis zum Verbraucher war ein ausgeklügeltes System des Transportes sowie eine dauernde Instandhaltung des Wegesystems im ganzen Lande, Sommer wie Winter unerläßlich. Dieser ungeheure Aufwand an Organisation für das sonst nicht sehr organisationsfreudige Mittelalter wird erst dann verständlich, wenn man bedenkt, daß das unentbehrliche Mineral für den Salinenbesitzer, für den Staat, die Städte bis herunter zum einfachen Sackträger eine nie versagende Quelle des Reichtums darstellte. Eine kurze Geschichte der Salzgewinnung und Verteilung muß nun vorangestellt werden.

Die Hauptversorgungsquelle Süddeutschlands mit Salz waren die Salinen von Reichenhall mit einem Salzgehalt bis ca. 24%. Schon seit der grauen Vorzeit waren diese Vorkommen bekannt und man hatte bald gelernt,

durch Verdampfen des Wassers in großen Pfannen das feste Salz herauszukristallisieren. Soweit die schriftlichen Quellen reichen, liest man von ständigen Kämpfen des jeweiligen Landesherrn mit den salzbedürftigen Nachbarn. Im 10. und 11. Jahrhundert waren die Wittelsbach'schen Herzöge Teilhaber der Reichenhaller Salinen und wenn man ihre Geschichte verfolgt, erkennt man, daß sie diesen Anteil durch eine rücksichtslose Politik ständig zu vermehren trachteten. Einen Rückschlag erlitt ihre Territorialpolitik durch den Herzog Heinrich den Löwen, der vom Kaiser im Jahre 1164 mit der Grafschaft Burghausen und damit mit den Grafschaftsrechten über Reichenhall belehnt wurde. Aber seine Regierung dauerte nur bis zum Jahre 1180. Er verfiel der Reichsacht und verlor seine gesamten Besitztümer in Bayern an die Wittelsbacher Herzöge. Diesen gelang es dann bald, die Zollstätten, Salzstapelorte und Flußübergänge in ihren Besitz zu bringen.

Die Bedeutung des Salzes für München

Die neu gegründete Stadt München, über die Heinrich der Löwe nach Zerstörung des Isarüberganges auf Freisinger Gebiet die großen Salztransporte nach dem Westen auf eigenen Wegen leitete, wurde von den Wittelsbachern als Haupt- und Residenzstadt übernommen und weiter ausgebaut. Alle Salztransporte, ob auf der Achse oder auf dem Pferderücken, endeten zunächst hier, weil die Stadt München das Stapelrecht besaß. Hier verhandelten die großen Salzhändler — aus denen sich vornehmlich die Vereinigung der städtischen Patrizier zusammensetzte — das Salz an die umliegenden Städte. Natürlich verdiente jedermann an dieser kostbaren Ware. Auch die Stadt München hielt bereits am Stadttor ihre Hand auf und verlangte neben dem Brücken- und Pflasterzoll eine Abgabe für jede Salzladung. Eine weitere Abgabe von ¼ des Gesamtwertes hatte sich der Herzog vorbehalten, und wieviele Gewerbe und Einzelpersonen innerhalb der Stadt von dem Salz lebten, davon kann man sich kaum eine genaue Vorstellung machen. Da waren die Schmiede für die Reparatur an den Fahrzeugen notwendig. Die Wirte und Juristen hatten ihren wohlangemessenen Verdienst und schließlich verlangten noch die Sackträger und Faßroller in den Salzstapelhäusern ihren Lohn. Die Bedeutung des Salzes beweist das älteste Rechnungsbuch der Stadt München: Im Jahre 1380 machten die Einnahmen aus dem Salzverkehr nahezu die Hälfte der Gesamteinnahmen der Stadt aus. Diese betrugen 1552 Pfund Pfennige, während der Salzverkehr 760 Pfund Pfennige einbrachte.

Der bekannte Satz, daß die Stadt München auf dem Salz aufgebaut war, hat, wie diese Zahlen beweisen, seine volle Berechtigung. Jedoch hatte diese hohe Rentabilität einen entscheidenden Nachteil: die Salzquelle in Reichenhall ließ sich nicht abstellen. Man konnte die salzhaltige Sole nicht ungenutzt abfließen lassen, während das ganze Land dringend nach diesem kostbaren Mineral verlangte, um den Winter überstehen zu können. Es blieb nichts anderes übrig, als eine riesige Organisation für dessen Vertrieb aufzuziehen und es grenzt an ein Wunder, wie diese Verteilung trotz der vielen Grenzen und der völlig unzulänglichen Wegeverhältnisse doch in einigermaßen zufriedenstellender Weise bewältigt wurde.

Der Abtransport des frischen Salzes erfolgte zum Teil auf dem Wasser mittels eigener für diesen Zweck gebauter Schiffe, den sog. Aschen, die Salzach abwärts. Die Salzfergen hatten ihren Hauptsitz in Burghausen, das ebenso wie München einen großen Teil seiner Einkünfte aus dem Salzvertrieb bezog. Der größere Teil des Salzes wurde aber durch Fuhrbetrieb über Wasserburg nach München befördert. Die Routen waren genau festgelegt und kein Fahrzeug durfte es wagen, von den vorgeschriebenen Wegen abzuweichen. Berittene Straßenwächter paßten auf und jeder ungesetzliche Transport verfiel der Beschlagnahme. Welcher Betrieb auf dieser Hauptsalzstraße herrschte, davon kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man erfährt, daß in Friedensjahren bis zu 10 000 Wagen das Isartor in München passierten. Die Transporte der kleinen Händler auf dem Pferderücken waren gar nicht einmal mitgezählt.

Das Freisalz des Klosters Fürstenfeld

Kloster Fürstenfeld war im Jahre 1263 vom Wittelsbacher Herzog Ludwig dem Strengen an der großen Salzstraße München—Landsberg gegründet worden. Es erfreute sich der besonderen Gunst der Stifterfamilie. Neben vielen anderen Vergünstigungen erhielt es von Zeit zu Zeit, anstelle von barem Geld, eine Salzspende. Die erste Spende dieser Art erfolgte am 6. Februar 1287 und betrug vier „cupa" Salz aus dem herzoglichen Zollhaus in Wasserburg und konnte dort jährlich zollfrei abgeholt werden. Eine cupa, zu deutsch Kufe, war ein flacher Holzbehälter und enthielt eine Scheibe Salz im Gewicht von 75 kg. Die Verbriefung einer weiteren Salzspende stammt aus dem Jahre 1331, mit der der Pfalzgraf Otto dem Kloster Fürstenfeld „ewiglich" zweimal im Jahr zwei Aschen mit Salz schenkte. Dafür mußte sich der Abt mit seinem ganzen Konvent verpflichten, für den Stifter, dessen Vorfahren und Nachkommen acht Tage vor dem Sankt Johannistag einen Jahrtag mit Vigilien und Seelenmessen abzuhalten. Die Mönche erhielten an diesem Tage als Verbesserung ihrer kärglichen täglichen Mahlzeit eine „Pitanz" im Werte von 12 Schilling, bestehend aus Wein, Brot und Fischen. Dieses „Freisalz" des Klosters stellte die ungeheure Menge von 2496 Scheiben mit einem Einzelgewicht von 75 kg dar. Es wurde in Fässern mittels einer Asche auf der Salzach nach Burghausen befördert. Von hier — oder später auch von München — konnten es die Fürstenfelder Fuhrknechte abholen und zollfrei durch das Land befördern. Da aber das Kloster eine solche Menge im Jahre kaum selbst verbrauchen konnte, durfte es das Salz auch weiter verkaufen.

Diese Schenkung des Herzogs Otto und die Gegenleistung des Klosters wurden bis zur Klosterauflösung durch feierliche Urkunden immer wieder bestätigt und

gewissenhaft von beiden Seiten erfüllt. Aus den Klosterakten erfährt man, daß sich das Kloster seit dem 14. Jahrhundert darauf beschränkte, das Salz bei dem Zolleinnehmer des Herzogs, dem Großzöllner im Neuhauser Tor, in Empfang zu nehmen und dann die kurze Strecke nach Fürstenfeld mit klostereigenem Gefährt zu befördern. Verzichtete das Kloster einmal darauf, das Salz in natura zu übernehmen, wurde ihm dafür vom Großzöllner die Summe von 150 Pfund Pfennigen gereicht. Nach altem Gebrauch erhielt der Zöllner vom Kloster „als Teil der Bestallung" zwei ungarische Gulden, einen gestrickten Beutel, ein gewirktes Paar Handschuhe und einen Metzen Weizen verehrt. Der Abt stellte aber im Jahre 1379 ausdrücklich fest, „daß eine solche Gabe nicht aus Schuldigkeit, sondern als eine Verehrung bisher entrichtet worden wäre".

Über fünfhundert Jahre lang nahm das Kloster die Salzspende entgegen. Die Akten berichten aber auch von dem ständigen Kleinkrieg mit den Zöllnern der Salzniederlagen. In ihrer ständigen Geldbedürftigkeit versuchten sie immer wieder, von dem Salzführer eine Abgabe zu erpressen, sodaß der Abt den Herzog bitten mußte, seine Beamten an den einzelnen Zollstellen zur Ordnung zu rufen.

Trotz aller kleinlichen Erschwernisse blieb der Salzhandel die Grundlage einer sicheren Einnahme für jeden, der damit in Berührung kam. Der Salzfluß kam niemals zum Erliegen, der Nachschub blühte ungestört und es kam häufig sogar soweit, daß die Lager die Salzmenge nicht mehr fassen konnten. Dann zwang man die Endverbraucher einfach, je Kopf eine bestimmte Menge Salz abzunehmen und wenn man sich wehrte, brachte man sie dem Abnahmepflichtigen mit Polizeigewalt ins Haus.

Auch das Kloster Fürstenfeld bekam von diesem überreichlichen Segen zu spüren. Um die eigenen Kosten für den Überlandtransport einzuschränken und damit die Einkünfte aus dem Salzhandel noch weiter zu steigern, zwang der Herzog das Kloster im Jahre 1550 mit einem eigenen Fuhrwerk weitere Salzmengen in München abzuholen und zweimal wöchentlich nach Friedberg und Landsberg zu befördern. Das kurze lakonische Befehlsschreiben des Herzogs lautete: „... Wir haben zwar auf Eure, unterm 11. dieses Monats eingereichte Bitte Euch die 150 Gulden sogen. Freisalz bei unserem hiesigen Großzoll- und Salzamt angeschafft. Ihr sollt hingegen schuldig sein, wann bei unseren Salzämtern in Landsberg und Friedberg Mangel an Salz erscheint und sich zu Sommer- oder Winterzeiten ein solcher Mangel ereignen würde, welchen die Untertanen mit ihren schlechten Monaten nit wohlfahren könnten, auf Begehren der Salzbeamten mit Eurem Kostergefährt vorfahren und dazu das Eis brechen zu lassen ..."

Zustand der Salzstraßen

Daß die schweren Salzgefährte auf den schlechten Straßen des Landes besonders im Winter schwer zu schaffen hatten, ist leicht verständlich und häufig genug geriet der Transport über kürzere oder längere Zeit ganz ins Stocken. Es liegen einige Inspektionsberichte von Kommissionen aus dem 18. Jahrhundert vor, welche über den Straßenzustand Auskunft geben. Dabei ist zu berücksichtigen, daß diese Salzstraßen ausschließlich dem Salztransport vorbehalten waren. So schrieb eine Besichtigungskommission noch im Jahre 1770: „Wir besahen die Straße zwischen München und Landsberg mit besonderer Aufmerksamkeit und erfuhren, daß sie zum Salzfuhrwerk dienen sollte und zum Teil en chaussée erhoben wurde. Dieses Stück ist aber sehr schlecht unterhalten und dermaßen ruinös, daß hier niemand mehr sicher zu passieren vermag. Trotzdem haben die Bauern das Geld für die Straßenscharwerke bereits erlegt ... Den Heimweg haben wir über Landsberg antreten müssen. Es haben uns des Weges Kundige gesagt, daß er außer einem Schlittenweg mit keinem Fuhrwerk zu passieren sei ohne große Kosten und allmählichen Ruin der Ladung, welches bei dem Salzgefährt so attentionswürdig ist, als solches einer hohen Frachtlöhnung und dem veränderlichen Wetter ausgesetzt ist und das zerbrechliche Geschirr aber durch solche rauhen und unbebauten Wege zu leiden vermag. Die Salzstraße war an einigen Orten sehr schlecht, sodaß das Salzgut tüchtig umgestoßen und die Fässer schadhaft werden müssen. Was hilft's, wenn die Fässer zwar gut geladen, die Straßen aber voller Löcher sind, sodaß die Fässer hin und her geworfen werden, bis sich alles Bundwerk losgerissen hat ... Die Straßen von München bis Landsberg sind meistens schlecht und hohl ausgefahren und verfügen nur über einen geringen Vorrat an Kies. Es wäre zu wünschen, daß der Straßendirektor diese Straße bereisen würde; ich bin versichert, daß selbiger solche Anstalten treffen würde, daß man sich nicht beklagen dürfte. ... Die wenigen Hochstraßen sind gut unterhalten, aber mit Salzfuhrwerken so überlastet, daß andere Fuhrwerke keinen Platz mehr haben. Die Fuhren sind meistens mit zehn bis zwölf Pferden bespannt und unvorschriftsmäßig überladen."

Die Salzstraße zwischen München und Landsberg wurde in der Mitte des 18. Jahrhunderts zu einer „Vicinalstraße" erhoben und erhielt dabei eine feste Kiesdecke. Fest besoldete Beamte hatten den Zustand der Straße ständig zu überwachen und entsprechende Reparaturen anzuordnen.

Anschrift des Verfassers:

Ing. Clemens Böhne, 808 Fürstenfeldbruck, Ludwigstraße 20.

Lieber Leser!

Haben Sie schon einen neuen Bezieher für Ihre Heimatzeitschrift gewonnen? Ihr tatkräftiger Einsatz trägt wesentlich dazu bei, daß das ohne Gewinn arbeitende „Amperland" in Zukunft noch vielseitiger und umfangreicher herausgebracht werden kann.