

INNSBRUCK – FERNPASS – REUTTE – FÜSSEN

(Exzerpt aus dem Buch „Die Salzstraße nach Westen – Ein Kulturführer von Hall in Tirol übers Außerfern durchs Allgäu zum Bodensee“ von Mag. Bernhard Strolz, Innsbruck-Wien, 2004.)

A) STRASSEN DURCH TIROL

VIA CLAUDIA AUGUSTA

Die Römer legten als erste richtige Straßen durch Tirol an.

Die Via Claudia Augusta ist benannt nach Kaiser Claudius, 46/47 n. Chr. beendet. Sie verband die Obere Adria mit der Donau. Von Altinum (nahe Venedig) führte die Straße durch die Valsugana nach Trient und der Etsch entlang bis Bozen. In Bozen kam es zu einer Zweiteilung:

- ✘ **Hauptast** von Bozen – Vinschgau – Reschenpass – Fernpass – Außerfern – Füssen – Augsburg
- ✘ **Nebenstraße** über Brenner – Veldidena (Wilten bei Innsbruck) – Zirl – Zirler Berg – Partenkirchen – Augsburg (Hauptstadt der Provinz Rätien, zu Rätien gehörte auch Tirol)
 - **Nebenast der Nebenstraße** von Veldidena durch das Unterinntal nach Rosenheim

Die Via Claudia Augusta stellte eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen über die Alpen dar. Ihre beiden Stränge bildeten die Basis für mittelalterliche Handelsrouten, an denen bedeutende Orte und wirtschaftliche Ansiedlungen entstanden.

OBERE, MITTLERE UND UNTERE STRAÙE

Ab der 2. H. 13. Jh. entstand ein reger Handel zwischen Oberitalien und Süddeutschland, was die Zunahme der Bedeutung der alten RömerstraÙen bedeutete. Die zwei großen Handelswege durch Tirol folgten dem Verlauf der beiden Äste der Via Claudia Augusta. Von Süden führte die Handelsstraße der Etsch entlang bis Bozen, wo sie sich teilte:

- ✘ **Obere Straße** (Vinschgau – Reschenpass – Fernpass – Kempten, mit Anschluss an Lindau, Memmingen und Ulm)
- ✘ **Untere Straße** (Brenner – Innsbruck – Zirl – Garmisch – Schongau – Augsburg bzw. von Innsbruck innabwärts bis Rosenheim)
- ✘ **Mittlere Straße:** Obere und Untere Straße waren durch mehrere QuerstraÙen miteinander verbunden, eine davon die Mittlere Straße (Verbindung der Unteren Straße über Zirl – Telfs – Mieminger Plateau – Nassereith mit der Oberen Straße)

Auf diesen Hauptrouen wurden Getreide, Wein, Schmalz und Käste transportiert, aber auch Werksteine, Kalk, Waldrausch (Färbemittel aus den Blättern der Bärentraube), Textilien, Leder, Pelze, Stoffe, Metallwaren, Pferde, Vieh, Kolonialwaren und Südfrüchte.

SALZSTRASSEN

Im 15. Jh. entwickelte sich das Haller Salz zum bedeutendsten Transportgut auf Tirols Straßen, war aufgrund seiner guten Qualität (Reinheit) ein Exportschlagern. Rund 2/3 des Haller Salzes gingen über

den Fernpass, das Außerfern, durch das Tannheimer Tal und das Allgäu an den Bodensee, von dort in die Schweiz und in die Vorlande. In bestimmten Orten gab es **Salzstädel** zur Lagerung.

- ✘ Die **Salzstraße Richtung Westen** führte von Hall über Zirl, Telfs und das Mieminger Plateau nach Nassereith, von dort weiter zum Schloss Fernstein, wo damals der Bezirk Reutte begann. Das Gebiet zwischen den Toren der Zollstelle Fernstein und den Toren der Zollstelle Klausen bei Reutte (Ehrenberger Klausen) nannte man „Zwischentoren“. Über den Fernpass ging es weiter nach Lermoos, dann nach **Reutte**. Hier teilte sich die Salzstraße – ein Strang führte über Musau und Vils und weiter über Kempten nach **Lindau**. Die wichtigere Strecke aber führte durch das Tannheimer Tal und über Immenstadt wiederum bis nach Lindau. Von Lindau aus ging das Salz in die **Ostschweiz** (Zürich, Luzern, Bern) oder in die habsburgischen Gebiete in Baden-Württemberg („Vorlande“).
- ✘ Über **Brenner und Reschen** wurde das heutige **Südtirol** versorgt.
- ✘ Das **Tiroler Unterland** hingegen wurde wegen des wachsenden Absatzes im Schweizer Raum nur sehr wenig mit Haller Salz versorgt. Bis ins 18. Jh. bezogen die Menschen dort Salz aus Bayern (Reichenhall, Berchtesgaden) und Salzburg (Hallein).

POSTSTRASSEN

Anfang des 16. Jh. waren die wichtigen Tiroler Durchzugsstraßen auch als Poststraßen wichtig. Eine der ältesten europäischen Postlinien entwickelte sich von Innsbruck über Zirl, über die Mittlere Straße nach Nassereith, über den Fernpass und das Außerfern (Obere Straße) an den Rhein und in die habsburgischen Niederlande. Die ersten Postlinien dienten nur dem Nachrichtenverkehr der Kaiser. Kaiser Maximilian wollte nach italienischem Vorbild eine dauernde Verbindung zwischen den Niederlanden, Venedig und Mailand einrichten und betraute damit die Familie Taxis.

Die Strecke von Innsbruck über das Außerfern war die erste, die sich von der kaiserlichen Dienstpost zum allgemeinen Nachrichtendienst entwickelte.

1564 wurde eine **Postlinie von Innsbruck über Reutte nach Füssen und von dort weiter nach Augsburg bzw. nach Freiburg im Breisgau** errichtet. Im **Abstand von 15 km wurden Postämter mit Pferdewechselstationen für Postboten** und später auch für Reisende eingerichtet.

B) RODFUHRWESEN

Bis ins 18. Jh. wurde der Transport von Waren nur von ortsansässigen Bauern entlang der Strecke nach einer strengen Ordnung abgewickelt. Seit dem MA durften in Tirol und der Ostschweiz überhaupt nur einheimische Fuhrwerksbesitzer Frachten transportieren.

Die Straßen über die Alpen waren oft schmal und steil und nur einheimische Fuhrleute verfügten über die notwendigen Erkenntnisse zur Garantie eines sicheren und möglichst raschen Transports. Die Fuhrwerksbesitzer schlossen sich zu Verbänden zusammen, die etappenweise Aufteilung der Straßen in Niederlags- und Frachtsprengel war straff und einheitlich organisiert.

Die Händler mussten ihre Waren in bestimmten Ortschaften niederlegen (Niederlags-, Stapelzwang), um sie wiegen zu lassen und neuen, ortsansässigen Frächtern zum Weitertransport zu übergeben.

Beispiel: Ein Haller Fuhrwerksbesitzer durfte ein Transportgut nicht von Hall nach Reutte befördern, sondern nur von Hall bis Zirl, wo er sie einem neuen Transporteur übergeben, der sie bis Telfs führte,

wo sie das nächste Fuhrwerk übernahm etc. Mit dem Stapelzwang war eine Transportunterbrechung verbunden, jedoch mussten die Waren nicht – wie sonst üblich – zum Kauf angeboten werden.

Anfangs wurden die Waren in den Stuben der Gasthäuser gelagert, später entstanden in den einzelnen Niederlagsorten Warenhäuser (Pallhäuser, auch Ballhäuser geschrieben). Die ansässigen Bauern hatten das Recht, aber auch die Pflicht, die Güter bis zum nächsten Niederlagsort zu transportieren. Diese Bauern wurden Rodleute genannt, da sie in einer strikten Reihenfolge zur Durchführung des Transports bestimmt waren.

Vom Rodzwang ging man erst im 18. Jh. ab, als Maria Theresia den Zwang um 1750 aufhob. Nun konnten die einzelnen Händler ihre Transportmittel und Transportrouten frei wählen.

C) DER SALZSTADEL – EINE TIROLER EIGENHEIT

Salzniederlassungen waren grundsätzlich nur in Städten erlaubt. Wegen der schwierigen Wegverhältnisse konnte oft kein Stadt bis zum Abend erreicht werden, weshalb in verschiedenen Dörfern Salzniederlassungen, Salzstadel genannt, errichtet werden durften. In Westtirol gab es solche in Zirl, Telfs, Landeck, Nassereith, Lermoos, Reutte, Vils und Nesselwängle (im Tannheimer Tal). Im Allgäu finden wir Salzstädel u. a. in Hindelang, Immenstadt, Simmerberg, Lindau und Konstanz und in Vorarlberg in Feldkirch und Bregenz. Von der Entfernung dieser Orte kann man auf die **Tagesstrecke der Transporteure** schließen, **ca. 30 km pro Tag**.

Für die Salztransporte gab es eine Sommersaison von Ostern bis November. In der Wintersaison wurden anstelle von Wagen oft Schlitten verwendet.

Mehrere Pässe (Holzleitensattel, Fernpass, Gaichtpass, Oberjoch) sowie die über 1.000 m Seehöhe übersteigenden Regionen von Biberwier bis Heiterwang bzw. das Tannheimer Tal erschwerten den Transport bei schlechtem Wetter auch oft im Sommer.

Die Monate im Frühjahr und Herbst brachten den stärksten Absatz. Im Frühjahr und im Herbst benötigte auch die Schweiz sehr viel Salz, da man sich nur zweimal pro Jahr für die Viehzucht und die Käseerzeugung mit Salz eindeckte – im Frühjahr vor dem Almauftrieb und im Herbst.

D) ZOLLSTATIONEN

Zusammensetzung des Salzpreises: Herstellungspreis + Niederlagsgebühren (für die Einlagerung in den Pallhäusern) + Löhne für die Rodleute + Zölle an den Zollstationen.

Dieser „Zoll“ war kein Warencoll, sondern eine Mautgebühr für die Benützung der Straße, vergleichbar mit der heutigen Straßenmaut. Die Zolleinnahmen fielen dem Landesfürsten zu.

Hauptzollstationen: Zirl, am Fernstein, an der Klause bei Ehrenberg, in Nesselwängle im Tannheimer Tal, am Oberjochpass, an der Unteren Zollbrücke bei Sonthofen, in Rucksteig und bei Bäuml (nördlich von Bregenz). Dazu kamen noch zahlreiche kleinere Stationen.

Die Route über den Außerfern war jedoch günstiger als die Arlbergstrecke.

DER GROßE UND DER KLEINE ZOLL

Früher gab es zahlreiche Zollstationen, nicht nur an den Landesgrenzen, sondern auch im Landesinneren. Die Höhe des jeweiligen Zolls richtete sich nach Art und Menge der Ware, oft auch nach wirtschaftspolitischen Absichten. Bei Förderung von Export oder Import bestimmter Güter, wurde auf diese ein geringerer Zoll aufgeschlagen.

Der **Große Zoll** entsprach dem Waren- oder Finanzzoll, der direkt in die Schatzkammer des Landesfürsten floss. Der **Kleine Zoll**, ein Weg- oder Niederlagszoll, wurde für die Erhaltung und Verbesserung der Straßen verwendet.

E) STRECKE VON HALL NACH NASSEREITH

Wegen der schlecht ausgebauten Straßen, des Niederlagszwangs aufgrund der Rodordnungen konnten früher in den Tiroler Bergen höchstens 30 km pro Tag bewältigt werden. Händler von Venedig nach Augsburg waren demnach sechs bis acht Wochen unterwegs, hin und zurück drei bis vier Monate. Ein Händler konnte pro Jahr die Strecke Venedig – Augsburg nur zweimal schaffen.

Das Salz wurde im Inland in Leinensäcke zu 84 kg, das Exportsalz in Fässer zu 266 kg abgefüllt.

VIER PÄSSE WAREN ZU ÜBERWINDEN

Holzleitensattel bei Nassereith, **Fernpass, Gaichtpass, Oberjoch**. Ein **Salzfass war von Hall bis Lindau 1,5 Wochen unterwegs, und 2,5 Wochen bis Zürich**. Allein der **Transport über den Fernpass** dauerte einen **ganzen Tag**, allerdings nur bei guten Wetter- und Straßenverhältnissen. Heute benötigt man für die Fernpassstrecke von Nassereith bis Lermoos 20 Minuten.

Hindernisse waren Schnee- und Regenfälle, Muren, Schlammstraßen, kriegerische Auseinandersetzungen zwischen Tirol, Bayern und Schwaben. Zur Zeit der napoleonischen Kriege kam das Transportwesen fast gänzlich zum Erliegen.

INNSCHIFFFAHRT

Ursprünglich erfolgte von Hall aus der Salztransport soweit wie möglich auf dem Inn, da die Straßen grundsätzlich sehr schlecht waren. Kleine Zillen wurden von Hall aus innaufwärts gezogen.

VON INNSBRUCK BIS ZIRL

1585 wurde die Verbindung Hall – Innsbruck, die vorher über die Dörfer auf der nördlichen Innseite geführt hatte, durch eine Straße von Mühlau durch die Innauen nach Hall verbessert. Das Loretto-Kirchlein bei Hall und die Wegsäulen an der heutigen Bundesstraße erinnern noch an diese alte Verbindung.

Westlich von Innsbruck führte die Handelsstraße auf der Nordseite des Inntals nach Kranebitten und am Berghang entlang bis Zirl. Der Flurname zwischen Innsbruck und Zirl heißt „Meil“, was sich auf den Meilenstein, der heute noch die alte Grenze zwischen Innsbruck und Zirl kennzeichnet, bezieht. Eine **Deutsche Meile ist 7,42 km**.

Die Burganlage von **MARTINSBERG BZW. MARTINSBÜHEL** unterhalb der Martinswand, links der Straße auf einem flachen Felshügel, blieb durch die Einnahmen an der Zollstation in Zirl weitgehend erhalten. Hier hatten schon ca. 180 n. Chr. die Römer ein kleines Lager (Teriolis) errichtet. Daraus entstand im MA eine Burganlage, die unter Kaiser Maximilian I. ausgebaut wurde.

In **ZIRL** befand sich der **Salzstadel** am linken Innufer, östlich der heutigen Innbrücke. Hier an der Lende hielten die Zillen an. Die Salzfüßer und Säcke wurden abgeladen und im Salzstadel zwischengelagert, bis die Rodfuhrleute den Weitertransport übernahmen. Dieser Salzstadel muss ziemlich groß gewesen sein. Schräg gegenüber vom Wirtshaus „Zur Brücke“ steht noch ein kleines Häuschen, das einst zur Salzfactorie gehörte. Noch heute wird im Volksmund der fast fensterlose Bau als Salzstadel bezeichnet.

Zirl war aber auch eine **Rodstatt** für die Frachtrod auf der Unteren Straße und besaß ein **Pallhaus** (vermutlich Bühelstraße Nr. 2). Von Zirl aus konnte man in Richtung Westen nach Telfs bzw. über den Zirler Berg nach Mittenwald gelangen.

Weiters stellte Zirl eine wichtige **Poststation** dar. Die Station war ursprünglich nicht in Zirl selbst, sondern etwas westlich in Dirschenbach. Die Entfernungen zwischen den Poststationen sollte möglichst gleich gestaltet sein. Gemessen wurde in „Post“ (Eine „Post“ entsprach zwei Deutschen Meilen = 14,84 km). Dirschenbach war von Innsbruck zwei „Post“ entfernt, Zirl etwas weniger.

Die zahlreichen **Gasthäuser** in Zirl entlang der Straße (insgesamt 10) waren nötig, weil viele Handelsleute, Rossknechte und Rodleute hier übernachteten.

1847 betrug die Fahrzeit von Innsbruck nach Zirl im Eilstellwagen 1 Stunde und 15 Minuten, nach Telfs 2 Stunden und 50 Minuten. Eine Fahrt von Innsbruck nach Bregenz (über den Arlberg) dauerte 1867 mit dem Stellwagen von 5.00 Uhr früh bis 18.45 des nächsten Tages, also wegen der notwendigen Nächtigung zwei ganze Tage, denn gefahren wurde nur bei Tag.

Die Hauptstraße von Zirl nach Telfs führte auf der nördlichen Innseite, doch gab es über Inzing, Hatting, Polling, Flauring, Oberhofen und Pfaffenhofen auf der südlichen Talseite eine Nebenstraße. Dazu war jedoch der Bau einer Brücke in Zirl notwendig: ab 1482 Nennung einer Brücke.

VON ZIRL NACH TELFS

Die nächste Rodstation nach Zirl in Richtung Westen war **TELS**, 25 km westlich von Innsbruck. Hier gabelte sich die Straße: Richtung Westen in Oberinntal, Richtung Nordwesten über das Mieminger Plateau in Richtung Nassereith.

Telfs besaß eine **Lende** und einen **Salzstadel** (Lage nicht mehr eruierbar). Ab ca. 1250 wird Telfs als Rodstatt genannt, 22 Bauern waren Mitglieder der Rod. Jeder war verpflichtet, einen Rodwagen inklusive vier Pferden bereitzuhalten. Waren, die vormittags in Telfs ankamen, mussten noch am selben Tag weitergeführt werden. Waren, die erst am Nachmittag angeliefert wurden, mussten über nach im Pallhaus gelagert werden. Somit besaß Telfs auch das **Niederlagsrecht**.

VON TELFS ÜBER DEN HOLZLEITENSATTEL NACH NASSEREITH

Die so genannte **Mittlere Straße** (Zirl – Telfs – Mieming – Nassereith) verband die Untere mit der Oberen Straße.

In **BARWIES** befand sich nach Dirschenbach die zweite **Poststation**. 1791 wurde die erste Posthaltestelle von Dirschenbach nach Zirl verlegt, 1796 dann jene von Barwies nach Telfs, sonst wäre es von Zirl bis Barwies zu weit gewesen.

Die **alte Straße vom Holzleitensattel nach Dormitz** ist heute für den Autoverkehr gesperrt, kann aber von Wanderern begangen werden. Bei Dormitz trifft man auf die alte Römerstraße.

NASSEREITH entwickelte sich zu einem wichtigen Stützpunkt an der Oberen Straße vor der Überquerung des Fernpasses. Durch den Ort wurden Waren von Italien über den Reschenpass nach Augsburg transportiert bzw. das Haller Salz in die Bodenseeregion. Nach Telfs war Nassereith die nächste **Rodstatt mit Niederlagsrecht**, ebenfalls gab es einen **Salzstadel**.

Ab 1700 gab es im **Postwesen** auch die Personenbeförderung. In Nassereith gab es auch ein „Hotel Post“, deren Wirt einst auch der Postmeister war.

F) STRECKE ÜBER DEN FERNPASS NACH REUTTE

Nach Nassereith steigt die Straße langsam an. Zur Bewältigung der Steigung zum **FERNPASS** waren zusätzliche Pferde – so genannte Vorspannpferde – nötig, was den Transport verteuerte.

Am Beginn des 16. Jh. war mit der Zunahme des Salzhandels der Ausbau der mittelalterlichen Fernpassstraße notwendig geworden. Muren und Lawinen bedrohten die Kaufleute und Reisenden. König Ferdinand I. reiste 1541 selbst über den Fernpass und konnte sich von der schlechten Straße in Bild machen. Er ließ die Straße 1543 ausbauen.

Die Salzstraße verlief damals anders als die heutige Straße

SCHLOSS FERNSTEIN wurde mit einer Zollstation gebaut. Teilweise musste die Straße am steil abfallenden Berghang in den Fels gesprengt werden. Auf einer zu Fuß erreichbaren, bewaldeten Halbinsel im **Fernsteinsee** liegen die **RUINEN DER SIGMUNDSBURG** versteckt. Im 15. Jh. ließ der Tiroler Landesfürst EH Sigmund der Münzreiche diese Burg für seine erste Gattin Eleonore von Schottland erbauen. Sowohl die Lage des Schlosses als auch seine Architektur sollten sie an ihre geliebte schottische Heimat erinnern. Schon im 16. Jh. wurde die Burg aufgegeben.

Die Fahrbahnbreite der Straße betrug einst 3,8 m, die Steigung stellenweise immer noch 6 Prozent. Über den Fernpass sind noch kleine Teile der einstigen Römerstraße vorhanden.

Schon 1288 wird eine **Wehranlage an der Klause Fernstein** genannt: Wohnturm, der als Wegsperre und Zollstation diente. Unter EH Sigmund d. M. erfolgte ein Neubau und ein Umbau, als die neue Salzstraße errichtet wurde, die nun durch das Gebäude hindurchführte. Heute wird die Anlage als Hotel genutzt.

Im 15. Jh. entstand im Tal neben dem schon vorhandenen Niederhaus die **14-Nothelfer-Kapelle**. Hier konnten die Fuhrleute die 14 Nothelfer um Beistand bitten bzw. nach glücklicher Überquerung des Fernpasses danken.

Von Fernstein bis Reutte verläuft die Salzstraße durch das „**ZWISCHENTOREN**“ (Gebiet zwischen Lermoos und Reutte, Name bezieht sich auf die Strecke zwischen den einstigen Toren der Zollstation Fernstein und der Ehrenberger Klause bei Reutte).

Von **BIBERWIER** verlief die alte Straße weiter durch das Lermooser Moos nach **Lermoos**. Später wurde der Verlauf der Straße an den Beckenrand verlegt.

LERMOOS besaß einen **Salzstadel**, von dem noch ein Teil vorhanden ist (oberhalb des „Gasthauses Post“. Die Gemeinden Bichlbach und Heiterwang waren am Salzstadel beteiligt. Die **Ehrwalder** hatten seit 1659 das **Privileg des Daubenmachens**: 1667 stellten sie 400.000 Fassdauben her, die sie nach Nassereith und nach Telfs transportierten. Auf dem Rückweg nahmen sie Salz nach Lermoos mit.

BICHLBACH besitzt eine große Kostbarkeit, die **einzigste Zunftkirche Österreichs, die St.-Josefs-Kirche**. Hier war seit 1690 bis zur Aufhebung der Handwerkszünfte (1859) Sitz der Maurer- und Zimmerleutebruderschaft, aber auch vieler weiterer Meistergewerbe des Gerichtes Ehrenberg (entspricht ungefähr dem heutigen Bezirk Reutte). Der damalige Pfarrer von Bichlbach war der ehemalige Lehrer eines kaiserlichen Ministers – Grund genug, um die Zunftkirche in Bichlbach und nicht in Reutte zu bauen. In dieser Kirche aus dem 18. Jh. trafen sich jedes Frühjahr die Handwerker, bevor sie in die Fremde, vorwiegend in den süddeutschen und Bodenseeraum, Arbeit suchten. Die Zunftbruderschaft wurde 1977 wieder ins Leben gerufen und begeht hier alljährlich ihren Jahrtag.

In **HEITERWANG** war die nächste **Rodstation**. Es überrascht, dass die Waren der mittelalterlichen Oberen Straße nicht in Reutte niedergelegt wurden. Reutte war im MA noch ein unbedeutendes Dorf, außerdem hatten die Freiherren von Hohenegg, die Inhaber der Burg und der Herrschaft Vilseck (Vils), das Geleitrecht von der Rottach bis nach Heiterwang, das heißt sie sorgten für die Sicherheit der Reisenden und der Transporte. Erst 1408 kam dieses Geleitrecht unter die Lehenshoheit der Tiroler Landesfürsten, dann musste Heiterwang die Rodstation mit dem Niederlagsrecht an Reutte abtreten. 1592 erhielt Heiterwang auch eine **Poststation**, die man erst 1778 nach Reutte verlegte.

Im Bereich von **EHRENBERG** ist schon 1317 eine Straßensperre nachweisbar. Ende des 15. Jh. kam es zur Errichtung einer Befestigung. Zwei große Tore an den jeweiligen Enden boten Einlass, das Ausfahren war jedoch erst nach der Entrichtung des Zolls gestattet. Im 17. erfolgte der Bau weiterer Befestigungsausbauten.

Als Graf Meinhard II. von Görz-Tirol im 13. Jh. große Teile des Außerferns vom letzten Stauferspross Konradin (gest. 1268) übertragen bekam, errichtete er oberhalb der Talenge auf einem schroffen Felsgipfel eine Befestigung in Form einer Burg. Sie diente vor allem der Abwehr von Feinden aus dem Norden.

Die heutigen Mauerreste der Burg Ehrenberg (Turm „Hoher Stock“, Rondelle, Bastionen und Zwinger) gehen auf die Zeit vom 15. bis zum 17. Jh. zurück. Der Falkenturm wurde etwas abseits errichtet. Fort Claudia und die Festung am Schlosskopf entstanden, nachdem feindliche Heere Ehrenberg einnehmen konnten.

Festungsensemble: Klause, Burgruine Ehrenberg, Festung am Schlosskopf, Fort Claudia.

G) STRECKE VON REUTTE NACH VILS

REUTTE

Die Siedlungs- und Kulturgeschichte des Reuttener Beckens ist untrennbar vom überragenden Einfluss des Klosters St. Mang in Füssen bestimmt. Der Name Reutte kommt von Reuten bzw. Roden.

- ✘ Reutte wird erst **Ende des 12. Jh. erwähnt** und war ein **rein bäuerlicher Ort**.
- ✘ Als **Graf Meinhard II. Ende des 13. Jh.** eine **Straße über den Kniepass nach Füssen** anlegen ließ, begann der **wirtschaftliche Aufschwung**.
- ✘ **1464** wurde eine **Brücke über den Lech nach Lechaschau** gebaut und mit dieser Brücke begann sein Aufstieg. Die **Salzstraße** führte durch den Ort.
- ✘ **Kurz vor 1471** wurde eine **Rodstation** eingerichtet.
- ✘ **1489** erhielt Reutte das **Marktrecht**.
- ✘ In den Jahrzehnten nach dem Dreißigjährigen Krieg konnte Reutte seine Stellung im **Salzhandel** ausbauen, es wurde zum **Hauptniederlagsort** ernannt. Reutte hatte dadurch eine zentrale Stellung im Salz- bzw. im Venedig-Augsburg-Handel.
- ✘ **Als 1780 die Straße über den Arlberg** gebaut wurde, ging der **Verkehr auf der Außerferner Handelsstraße stark** zurück.
- ✘ Mit dem **Bau der Eisenbahn Mitte des 19. Jh.** verödeten die alten Verkehrsverbindungen fast ganz.

Für ca. 40 Jahre nach 1649 konnten die schwäbischen, vorderösterreichischen und schweizerischen Händler ihr Salz nicht mehr in Lindau kaufen, sondern mussten nach Reutte kommen. Hier kauften sie das Haller Salz und brachten die leeren Fässer zurück. Diese Bestimmung, dass die Händler das Salz nur in Reutte kaufen konnten, geht auf einen Kartellvertrag zwischen Tirol und Bayern zurück. Die bayrische Saline Bad Reichenhall durfte ihr Salz ebenfalls nicht mehr bis Lindau, sondern nur mehr bis Landsberg am Lech liefern. So konnte der freie Salzmarkt in Lindau unterbunden werden.

In Reutte gab es **zwei Salzstädel und zwei Pallhäuser**. Der jüngere Salzstadel entstand um 1634 am heutigen **OBERMARKT** Nr. 85. Ab 1778 wurde der Salztransport nur mehr über diesen Stadel geführt. Das Gebäude besteht heute noch, wenn auch umgebaut.

Der Hauptstraße in den **UNTERMARKT** bis zu Zellerplatz folgend befinden wir uns im **zweiten Zentrum des Reuttener Salzhandels**. Im Untermarkt gibt es zahlreiche Häuser mit üppigen Barock- und Rokokomalereien – welcher Reichtum hatte hier durch viele Jahrhunderte geherrscht! Als 1703 ein Großteil von Reutte durch einen Brand zerstört wurde, wurde er prachtvoller denn je aufgebaut. Der **ältere Salzstadel** war am heutigen **Untermarkt 31**, der ab 1778 keine Rolle mehr spielte.

Die **FAMILIE ZEILLER** aus Reutte brachte mehrere **Barockmaler** hervor (Ettal, Ottobeuren). Mitglieder der Familie hatten auch fast 300 Jahre lang das Salzfactorenamt inne, wodurch sie zu großem Wohlstand gelangten. Ursprünglich stammten die Zeiller aus dem Oberinntal.

VILS

Vils ist die **einzigste Stadt im Außerfern** und mit rund 1600 Einwohnern nach Rattenberg die zweitkleinste Stadt Tirols. Seit 1408 in (Lehens-)Besitz der Habsburger, wurde sie erst 1816 ein Teil von Tirol. Ab dem Ausbau der Straße durch das Tannheimer Tal wurde durch Vils nur mehr ein Drittel der Außerferne Salzmenge transportiert. Vils besaß einen **Salzstadel**, der aber weniger Bedeutung aufwies.

1327 verlieh Kaiser Ludwig der Bayer dem Ort das Stadtrecht. Als Lehen von Stift Kempten war es lange im Besitz der Freiherren von Hoheneck, die von der nahen Burg Vilseck aus regierten. Von der Burg gibt es noch Reste eines gewaltigen Bergfrieds, der Bau verfiel Ende des 17. Jh. Herzog Friedrich IV. mit der leeren Tasche kaufte Vils von Kempten, hatte aber erheblich Probleme in der Angliederung an Tirol. Auch die Hohenecker setzten ihre weitere Belehnung durch. Noch etwa 100 Jahre blieb das Städtchen im Einflussbereich Schwabens. Es war eine so genannte Freistadt mit Aslyrecht für Schwerverbrecher, besonders Totschläger, woran das Steinkreuz vor dem Rathaus erinnert.

Vils besaß eine Stadtmauer mit zwei Toren, dem Ober- und Untertor. Im MA profitierte Vils von der Fernstraße nach Augsburg. Später, als sich das Transportwesen mehr auf das Salz verlegte, konnte es mit der durch das Tannheimer Tal ziehenden alten Via Decia nicht mehr Schritt halten und verlor praktisch ganz an Bedeutung. Um 1900 wurde der Kalkmergel im nahen Kühbachtal entdeckt, was zu einer groß angelegten Zementindustrie führte. Das Zementwerk ist heute ein bestimmender Wirtschaftsfaktor in der Gegend.

Zwei Sehenswürdigkeiten verdienen Aufmerksamkeit: Die kleine **St.-Anna-Kirche**, die 1506 am Fuße des Schlossberges errichtet wurde. Oberhalb von Vils ragen die **Ruinen von Vilseck**, einer Buranlage aus dem 13. Jh., die man ab 1750 verfallen ließ.