Spaziergang mit dem Halloren Steffen Kohlert

Mitglied der Salzwirker-Brüderschaft im Thale zu Halle

Projektwoche auf der Saline, Freitag, 9.10.2026
Saline – Insel zwischen Gestern und Morgen
ID Neuwerk · Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle

Fluss, Stadt und Industrie

Steffen Kohlert begann seine Tour über die Salineninsel mit einem Einstieg in 800 Jahre Stadtgeschichte. Obwohl man vor den Toren der Stadt steht, ist man mittendrin – die Marktkirche liegt in unmittelbarer Nähe. Auf einem Bild wies er auf ein markantes Detail hin: Schiffsmasten vor der Marktkirche, wie sie auch Caspar David Friedrich in seinem Gemälde vom Hafen von Halle zeigt. Gemeint sind die Kaffenkähne, die auf der Saale fuhren.

Wer über die Insel spricht, muss über den Fluss sprechen: 25 Flusskilometer liegen heute im Stadtgebiet, und seit 1000 Jahren ist die Saale als Transportweg belegt – die Autobahn, die übrig bleibt, wenn man sich alle Straßen wegdenkt. Entsprechend entstanden an ihrem Ufer Lager und Industrie. So romantisch der Ort wirkt: Er ist seit frühester Zeit ein Industriekern. Die Führung folgte drei Etappen – mittelalterlich, industriell und nachindustriell.

Die königlich preußische Saline

Der heute wahrnehmbare Kern ist die königlich preußische Saline, deren Ensemble ab 1721 entstand; es gab aber Vorläuferbauten wie Lagerhäuser. Vom ursprünglichen Salinenensemble ist nur ein kleiner Teil erhalten, das sogenannte Uhrenhaus, das einst um zwei Drittel länger war.

Das Gebäude dahinter, einschließlich des Teils, in dem heute die Halloren ihren Sitz haben, stand ursprünglich auf dem Hallmarkt. Es wurde dort abgebaut und hier wieder errichtet – Arbeitskraft war günstiger als Material. Ebenso verfuhr man beim Saalhorn. Die Industriegeschichte vom 18. Jahrhundert bis in die Neuzeit hat ihre Spuren in der teils überformten Kubatur hinterlassen: Fachwerkbauten des 19. Jahrhunderts neben moderner Industriearchitektur, etwa der Frontzeile aus Reichsformatsteinen mit weißen Fugen aus den 1930er-Jahren.

Hohe Brücke und das Gefecht von 1806

Die Straße am Gelände ist eine alte Einfallstraße in die Stadt. An der Hohen Brücke fand 1806 das Gefecht bei Halle statt, dessen Jubiläum eine Woche nach dem Rundgang anstand: Französische Truppen unter Napoleon besetzten Halle als erste preußische Stadt. In den Wänden stecken bis heute Kanonenkugeln. Für Halle war das eine Zäsur – unter anderem wurde die Universität geschlossen.

Betriebsgelände und erste Betriebskantine

Wer über die Architekturgeschichte der Saline spricht, muss wissen: Man befindet sich auf einem Betriebsgelände – mit Mauer, Pförtner und Feierabend um 16 Uhr. Die Halloren wohnten am Standort, denn die Produktion lief Tag und Nacht, die Siedepfannen mussten ständig kontrolliert, befeuert und nachgefüllt werden.

Eines der interessantesten Gebäude ist das Werksgebäude. Fast 1000 Jahre Betriebsgeschichte verbinden sich mit der Pfännerschaft, die sich im 12. Jahrhundert gründete und erst 1926 durch eine feindliche Übernahme an die Mansfeld AG ging. Hier saß die Betriebsleitung – und dahinter entstand die erste Betriebskantine Deutschlands, Ausdruck der großen Wertschöpfungskette der Salzproduktion.

Das „Schiff“ zwischen Alt- und Neustadt

Mit einer Anekdote ging es in die jüngste Zeit: Eine frühere Oberbürgermeisterin wollte vor rund 20 Jahren ein Gebäude abreißen lassen – bis ein Mitarbeiter einwandte, es gehöre der Stadt gar nicht.

Das große Gebäude gegenüber, das Kohlert „das Schiff“ nennt, ist das Ergebnis einer kommunalpolitischen Entscheidung: Weil sich Alt- und Neustadt nicht einigen konnten, wo ein neues Kaufhaus entstehen sollte, setzte man es genau in die Mitte – am Ende zum Nachteil beider. Im Überschwemmungsgebiet war das bautechnisch eine enorme Herausforderung; es schwimmt gewissermaßen im Wasser. Unter der neuen grauen Hülle steckt noch der Charme der DDR. Als Kaufhaus taugt es heute nicht mehr, doch die Etagen darüber sind vermietet, und täglich gehen hier Hunderte Menschen ein und aus.

Holzplatz, Naherholung und Grüngürtel

Gegenüber dem Produktionsbereich lag der Rohstoffbereich für Holz und Kohle, der sogenannte Holzplatz. Auch die jüngere Geschichte hat hier Spuren hinterlassen: Auf der anderen Seite der Mansfelder Straße befand sich ein Kriegsgefangenenlager – nicht auf der Saline selbst, aber in Beziehung zu ihr.

Anfang der 1970er-Jahre entstand im Sinne der damaligen Stadtentwicklung ein Naherholungszentrum: Kleine Häuser wurden abgerissen, ein Freibad gebaut. Für eine Altstadt mit Kohleheizung war der Grüngürtel mit der Peißnitzinsel und der Saline ein wichtiger Erholungsraum und zugleich ein Puffer zwischen Alt- und Neustadt. Viele Bewohnerinnen und Bewohner von Halle-Neustadt waren als Industriearbeiter zugezogen und hatten kaum eine Beziehung zur Altstadt; ihre Lebenswelt war die Chemie.

Brennstoff, Bahn und Hafen

Nicht mehr erkennbar ist der alte Trassenverlauf: Vorn stand ein Lokschuppen mit Gleisanbindung an die Hafenbahn, denn wer Salz siedet, braucht Brennmaterial. Schon vor Jahrtausenden war das der neuralgische Punkt – das Abholzen der Wälder führte zur ersten Umweltkatastrophe. Die Brennstoffversorgung war auch ein Grund, weshalb die industrielle Salzproduktion in den 1960er-Jahren eingestellt wurde: Bis zu fünf Tonnen Kohle, eher Dreck als Kohle, brauchte man für eine Tonne Siedesalz.

Die Kohle kam über eine rund sechs Kilometer lange Hafenbahntrasse vom Güterbahnhof. Mit Eisenbahn-, Straßen- und Wasseranschluss war das Areal außerordentlich modern; der Hafen wurde 1852 eröffnet. Eine Besonderheit war ein Dreigleissystem, das normale Güterwagen und die schmalspurige Kohlebahn vom Holzplatz zugleich aufnahm.

Industriebau der 1930er-Jahre

Neben den Bauteilen von 1721 und 1817 steht der Industriebau der 1930er-Jahre mit ganz anderer Kubatur. Die Fenster oben gehören nicht zu Büros: Dort lief ein langes Förderband, das die Kohle zu den Trichtern brachte; im Keller wurde die Asche über einen langen Gang

abtransportiert. In den 1940er-Jahren stürzte das Dach wegen Pfuschs am Bau ein – die Pfänner galten als Sparfüchse, schon die erste Dampfmaschine zur Soleförderung war gebraucht gekauft.

Bei der Sanierung wurde die Rückfront komplett neu und von Hand aus Reichsformatsteinen aufgemauert. Alles, was mit Salz zu tun hat, geht kaputt; dass die Gebäude so lange stehen, grenzt an ein Wunder. Auch das Sichtergebäude, in dem das Salz verpackt und gesichtet wurde, musste nach Auflage des Denkmalschutzes neu entstehen – was kaum jemand für möglich gehalten hatte.

Das Saalhorn

Der Name Saalhorn verweist auf das Horn der Saale, ihre Mündung in die Elbe. Dort stand das Gebäude ursprünglich als preußisches Salzlager, bevor es abgebaut, in Kähne verladen und hier wieder aufgebaut wurde.

Zwei Besonderheiten zeichnen es aus: Es ist unterkellert, aber nicht zur Lagerung, sondern als Überschwemmungskeller, gleichsam auf Stelzen – Hochwasser fließt hindurch und wieder ab. Und eine Lokdurchfahrt wurde durch das Gebäude gebrochen, damit Züge hindurchfahren konnten. Reiner Pragmatismus prägte alles. In den 1970er-Jahren gab es hier sogar Soleverneblungsanlagen.

Woher kommt die Sole?

Im Mittelalter förderte man die Sole aus vier bis fünf Brunnen am Hallmarkt, aus 25 bis 40 Metern Tiefe. Möglich macht das die Hallesche Marktplatzverwerfung: Unter Halle liegt in rund 500 Metern Tiefe ein Urmeer; durch tektonische Bewegung schiebt sich eine Scholle auf die andere und drückt den Salzstock im Bereich des Hallmarkts fast bis an die Oberfläche.

Später suchte man neue Fördermöglichkeiten auf der Salineninsel. Irgendwo liegt hier ein „alter Mann“, ein aufgegebener Schacht, und auf dem Holzplatz gibt es eine pfännerschaftliche Tiefbohrung von 564 Metern. Das Ergebnis ist ähnlich: etwa 21 Prozent Salzgehalt bei einer Sättigung von rund 27 Prozent – so hochgradig, dass Gradierwerke hier nie wirklich gebraucht wurden.

Planspiel, Hallorenwiese und Nixe

Im September 2001 fand auf der Insel das Planspiel „Halle, die Stadt am Fluss“ statt. Schon damals ging es darum, Altstadt und Salineninsel durch eine Brücke zu verbinden; um sich das vorstellen zu können, organisierte man eine temporäre Fährverbindung – sehr zum Unmut des Wasser- und Schifffahrtsamts, denn eine Fähre gilt als Berufsschifffahrt. Seit 25 Jahren wird für die Brücke gekämpft.

Auf der Hallorenwiese feiert die Brüderschaft 14 Tage nach Pfingsten ihr Pfingstbier, mit Fahnenschwingen und dem Zappeltanz, bei dem die Männer gegeneinander antreten; der seit 500 Jahren aufgeführte Tanz ist als Kulturerbe anerkannt. Eine Plastik zeigt die Hallorenbraut. Die silbernen Knöpfe der Tracht gehen auf eine Sage zurück: Eine Nixe aus der Saale schenkte einem Halloren Kästchen mit Mohnkapseln und Gewürznelken, die sich über Jahr und Tag in Silber und Gold verwandelten. Die goldenen Nelken tragen die unverheirateten Töchter als kleine Krone.

Inseln im Saaledelta und die Würfelwiese

Die eigentliche Salineninsel ist nur ein kleines Stück der gesamten, rund 32 Hektar großen Insel, die bis zum Wehr reicht und von der Elisabethsaale umflossen wird. Der Kotgraben trennt die kleine Insel ab und führt in einem Tunnel unter der Mansfelder Straße in die Saale. Die Saale bildet in Halle ein kleines Delta: Rabeninsel, Salineninsel, Peißnitzinsel – man kann von Insel zu Insel springen.

Gegenüber liegt die Würfelwiese, verbunden mit dem Jahr 1813: Nach der Völkerschlacht bei Leipzig kamen auf die rund 16.000 Einwohner Halles ebenso viele Verwundete, die großenteils in der Moritzburg versorgt wurden. Viele, die nicht überlebten, wurden auf der Würfelwiese begraben; noch heute stehen dort Denkmäler, die kaum jemand zuordnen kann.

Sophienhafen und Kaffenkähne

Der Sophienhafen wurde 1852 als erster künstlicher Hafen Halles für die Lastkähne gebaut, die man Kaffenkähne nannte – nach der „Kaffe“, ihrer charakteristischen Spitze. Mit ihr konnte man auch ohne Hafen ans Ufer fahren und be- und entladen; am Ende war sie ein Statussymbol. Ein etwas kleinerer Nachbau liegt im Hafen; die Originale waren um die 30 Meter lang. Der Hafen mit direktem Gleisanschluss löste einen Wirtschaftsboom aus.

Bis in die 1950er-Jahre wurde der Fluss intensiv genutzt, dann wurden die Schiffe zu groß. Der Saaleausbau wurde durch den Krieg unterbrochen. Am Elster-Saale-Kanal fehlen bis heute fünf Kilometer und ein Schiffshebewerk, geschätzt eine Milliarde Euro. Ohne ihn bleibt Halle Endstation statt Durchgangsstrecke für den Wassertourismus – erst recht, seit die Brücke Richtung Merseburg gesperrt ist.

Bundeswasserstraße, Schleusen und die neue Fähre

Die Saale ist hier eine Bundeswasserstraße und gehört nicht der Stadt – mit dem Vorteil, dass der Bund die Unterhaltung finanziert. Dank der vielen Staustufen bleibt der Wasserstand auch bei Niedrigwasser relativ konstant.

Die Fährverbindung, an die man vor 25 Jahren dachte, wird nun Wirklichkeit: Ein Steg wurde gepachtet, eine Fähre gekauft. Die „Frieda“ wird über den Winter im Hafen Trotha fertiggestellt und soll ab Mai zwischen Zoo und Planetarium fahren. Der Hafen dient als Winterlager für Schiffe, da im Fluss ständig Treibgut herunterkommt. Er ist ein naturnaher innerstädtischer Hafen; ein Graureiher versteckt sich im Ufer, 27 Fischarten leben in der Saale. Bis ans Hafenbecken reicht noch der alte Gleisanschluss.

Hohe Warte, Sportboothafen und Deutscher Orden

Auf der Hohen Warte, wo heute das Wasser- und Schifffahrtsamt seinen Sitz hat, wies die Luftbildarchäologie ein fränkisches Kastell nach – die Ersterwähnung Halles bezieht sich auf ein Frankenkastell am östlichen Saaleufer. Durch die vielen Überbauungen ist auf der Salineninsel kaum etwas an seinem ursprünglichen Ort; sie ist ein Ort des permanenten Wandels.

Der Nachbau des Kaffenkahns von 2014 maß zunächst 15,27 Meter – zulässig als Sportboot waren nur 15 Meter, also sägte ein Tischler die Spitze ab. Auf der früheren Schneekippe der Stadt entstand ein Sportboothafen; auf der Elisabethsaale kann man eine Dreiviertelstunde ohne Schleuse fahren, im Kanu hinter der Peißnitz entlang wie durch einen Dschungel – Natur auf engstem Raum. Um 1200 befand sich hier eine Niederlassung des Deutschen Ordens mit einem Hospiz; von hier aus wurde dessen Ostexpansion ins Baltikum geplant und organisiert.

Ein historisches Foto

Ein historisches Foto der Saline zeigte eine Besonderheit: Die Arbeiter sind barfuß, selbst der Beamte in Uniform. Darauf ist auch ein Beruf zu sehen, der sich seit dem Mittelalter erhalten hatte: der Schäufler, der die Arbeitswege freihielt, damit niemand stürzte. Weitere Figuren sind ein Dachdecker und überall verteilt Kinder.

Das Foto zeigt auch, wie viel länger das Gebäude einst war, und dahinter den Ankerhof sowie Lagerhäuser an der Saale – eine Welt für sich.

Holzrohre, Salzkörbchen und Brauchtum

Zum Abschluss ging es zu den Solebehältern, von denen es drei mit je 20.000 Litern gibt, und zur Lokeinfahrt, in der noch die Schienen liegen. Erhalten sind auch Holzrohre: Aus Baumstämmen wurden Leitungen gebohrt, weil Holz gegenüber der Sole am beständigsten war; die Kunst bestand darin, ein gerades Loch zu bohren.

Ein besonderes Brauchtum sind die Salzkörbchen: Ein fettfreies Weidengestell mit geschnitzten Röschen wird vor der Siedepfanne so lange mit heißer Sole bespritzt, bis sich eine Salzkruste bildet. Für einen Kronleuchter, den Weihnachtsbaum der Halloren, braucht man acht bis zehn Stunden, für das ganze Objekt zehn bis 20. Die Halloren fertigten die Körbchen in ihrer Freizeit, verschenkten oder verkauften sie – eines steht sogar im Weißen Haus in Washington.