

Die Nordsüdachse: Wiederbenützung und Ausbau des »schweizerischen Alpentransits« im Frühmittelalter

Daniel Gutscher, Bern

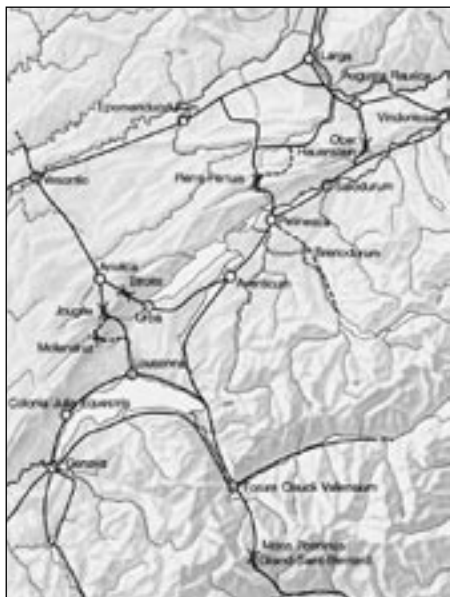


Abb. 1: Hauptverkehrswege in der römischen Westschweiz (nach Gerber 1997, fig. 106)

Die Route Grosser St. Bernhard – Schweizerisches Mittelland – Jura-Südfuss – Jura – Basel – Oberrhein, seit prähistorischer Zeit eine der wichtigsten Verbindungen von Italien ins Rheinland, stellt noch heute neben Montblanc, St. Gotthard, San Bernardino und Brenner eine allseits bekannte Fernhandelsroute dar, heute besonders wegen der zahlreichen Unfälle berühmt-berüchtigt, die jeweils zu Verstopfungen im sonst so durchlässigen Europa führen. Die vorliegenden Gedanken gelten der frühmittelalterlichen Achse, doch seien zunächst einige Fakten zur antiken Belegung in Erinnerung gerufen.

Der Grosse St. Bernhard wurde bereits im mittleren und späten Neolithikum begangen. Die Funde zeugen von regem Austausch zwischen Italien und dem Wallis.¹ Dass Hannibal mit seinen 38 000 Mann, 8 000 Reitern und 37 Kriegselefanten im Jahr 218 v. Chr. über diesen Pass ging, bezweifelten schon die Römer. Titus Livius (59 v.–16 n. Chr.) beschreibt in seiner Römischen Geschichte den Übergang Hannibals über die Alpen und lehnt die Route über den St. Bernhard, den *Summus Poeninus* ab.² Sicherem Boden betreten wir unter Augustus. Im Rahmen der Alpenfeldzüge wurde Aosta (*Augusta Praetoria*) gegründet. Wir nehmen an um 25 v. Chr.³ Im selben Zug machte man sich an den Ausbau der bereits bestehenden Passroute und führte die Strasse mit der Eingliederung Helvetiens ins Römische Reich nordwärts weiter. Die Strasse muss eine schnelle gewesen sein: wie hätte man sonst in kühlen Stadtkellern Roms Eisbarren von den schweizerischen Gletschern lagern können?

Die wichtigsten Stationen sind in nördlicher Richtung: Aosta (*Augusta Praetoria*), Pass St. Bernhard (*Summus Poeninus* oder *Mons Poeninus*), Martigny (*Octodurus*), St-Maurice (*Agaunum*), Vevey (*Viviscus*), Avenches (*Civitas Helvetiorum* – *Aventicum*). Von hier aus ging es ostwärts nach Studen (*Petinesca*), wo die Aare zu queren war und das flache Terrain verlassen wurde (Abb. 1).

Im harten Kalkgestein des Jura, welches bei Nässe sehr glitschig wird, wechselte man vom Typ der gekofferten Kiespiste (*Via glareastrata*) zur Geleisestrasse. Sie führte bald um die Felsnase der sog. Toise Saint-Martin (deutsch: Martinsklaffer) herum, benannt nach der in der Nische einst vorhandenen Figur des Hl. Martin, was in der Region fast immer als Hinweis auf fränkische Zeit gedeutet werden darf. Aufgrund eines 1854 beim Bau der Kantonsstrasse gleich unterhalb gefundenen Weihesteines wird für die römische Zeit eine Marsstatue in der Nische rekonstruiert. Die spätere »Christianisierung« der Kurve ist evident. Der heute noch erhaltene Block (Musée Schwab Biel) trägt die Aufschrift: MARTI / M(ARCUS) MACCIUS SABINUS / EX VISSU.⁴

Weiter ging es auf einer gekofferten Kiesstrasse, die Christophe Gerber vom Archäologischen Dienst des Kantons Bern 1992–94 in Tavannes freilegen konnte.⁵ Dabei zeigte sich ein vierstufiger Aufbau: zunächst eine Rohplanie mit Hölzern und eine Balken-Rundholzlage zum Niveausausgleich. Dank ihr konnten wir die ersten Bauarbeiten ins 1. Jahrhundert datieren. Wir kommen darauf zurück. Darauf folgte das Schotterbett und der Kiesbelag.

Das nächste grosse Hindernis bot sich gleich oberhalb der Quelle der Birs mit einer Talsperre, einem mächtigen Felsrücken mit namengebendem Loch: die Pierre Pertuis (*Petra Pertusa*). Dank ihrer Inschrift war sie schon immer als Römerstrasse bekannt: NUMINI AUGUS / T[OR]JUM / VIA [D]UCTA PER M(ARCUM) / DUNIUM PATERNUM / II VIR[UM] COL(ONIAE) HELVET(IORUM).⁶ Allgemein anerkannt ist die Datierung der Inschrift um 200 n. Chr. Wie die archäologischen

1 Bonnet 1981, 13.

2 Degen 1979.

3 Bonnet 1981, 13. – Schriftquellen zum Mons Poeninus und dem Passübergang bei Caesar, *Bellum Gallicum* 57 v. Chr.; Strabo, um 30 v.–20 n. Chr., in: *Geographica*; Tacitus, *Historien* (104–109 n. Chr.); Orosius, 417 n. Chr.; Eucherius, 5. Jahrhundert, *Martyrium der Thebäischen Legion*. Dazu: Degen 1979.

4 Übersetzung: Diese Inschrift ist gewidmet dem Kriegsgott Mars (Patron der Reisenden) von Marcus Maccius Sabinus (häufiger Name in der Region Neapel) aufgrund einer Vision/eines Traumes (häufige Formulierung in populären Dedikationen).

5 Gerber 1997.

6 Übersetzung: Zur Verherrlichung der Kaiser ist diese Strasse gemacht worden durch Marcus Dunius Paternus Duumvir (Bürgermeister) der Kolonie der Helvetier.

Untersuchungen belegen, entstand die Strasse aber im 1. Jahrhundert. Die Inschrift bezieht sich damit auf eine Erneuerung. Oder hatte man bis dato den Felsen umgangen? Weiter nordwärts folgt die Strasse dem Fluss Birs bis Basel (*Augusta Raurica*), wo die Strasse den Rhein erreicht.

Uns interessiert hier die Frage nach dem Weiterleben der Achse in nachrömischer Zeit. Und sollte sie mit Ja zu beantworten sein, gilt die nächste Frage der Qualität: war sie Fussgängerweg oder Fahrstrasse? Die ältere Literatur geht davon aus, dass nach dem Jahr 401, dem Jahr des Abzugs der römischen Truppen vom Rhein, die Nordsüd-Transitachse wegen nicht mehr Gebrauchs aufgegeben wurde. Bezüglich Strasse über den *Summus Poeninus* selber hüllen sich die Schriftquellen in Schweigen bis sie – nach zweifelhafter erster Erwähnung im 10. Jahrhundert⁷ – mit Texten des 12. Jahrhunderts wieder zu fliessen beginnen: Abt Rudolf aus Lüttich beschreibt im Jahr 1129 seinen beschwerlichen, von Lawinen-niedergängen mit Todesfolge begleiteten Rückweg aus Rom und Bruder Johannes aus Canterbury schildert – nicht gar so grauslich – seine Erlebnisse auf dem Pass im Jahre 1188.⁸

Angesichts der dürftigen Schriftquellenlage etwas vorschnell und selbstverständlich nimmt die Forschung an, dass z. B. Karl der Grosse im Jahre 800 auf seinem Weg von Paderborn nach Rom, wo er von Papst Leo III. begrüsst wurde, unsere alte Transitachse benützt habe, zuletzt Hubert Mordek 1999 im Paderborner Katalog zur Ausstellung »Kunst und Kultur der Karolingerzeit«.⁹ Karls Zeitgenosse und Biograph, der St. Galler Mönch Einhard, überliefert zahlreiche Säulen- und andere Spolientransporte von Rom nach Aachen, z. B. für die Pfalzkapelle in Aachen.¹⁰ Die Vermutung, die zahlreichen Schwertransporte könnten auf dem Landweg – warum nicht über die Passroute? – transportiert worden sein, liegt nahe.

Doch wie steht es mit den Belegen? War die Route damals überhaupt passierbar? Die jüngsten archäologischen Untersuchungen legen nahe, dass sie bereits ab dem 6. Jahrhundert eine systematische Aufwertung erfuhr. Ein Blick auf die Klostergründungen legt dies nahe; die frühesten Gründungen liegen kaum zufällig an der Hauptverbindungsachse Oberitalien-Rheinland.

In *Aosta* stellen wir bereits im 5. Jahrhundert einen neuen Entwicklungsschub fest: erste christliche Bauten entstehen im Cathedralbezirk. Der dortige Bischof Eustasius ist 451 (als alter Mann) genannt.¹¹ Eine Aufwertung Aostas ohne den Passübergang macht keinen Sinn. 515 gründen die burgundischen Herrscher *St-Maurice*. Es wird zum burgundischen Reichsheiligtum. Die Gründungsgeneration der Äbte stammt aus Lyon¹², die Mönche soll König Sigismund aus dem um 450 gegründeten Romainmôtier, ebenfalls an unserer Achse gelegen, geholt haben.¹³ Marius, 574–594 Bischof von Avenches und später Lausanne, stiftet Kirchen in *Avenches*, *Payerne* und *Lausanne*. An letzterem Ort wurde er auch bestattet.¹⁴ Noch in der Merowingerzeit entsteht das mit burgundischen Sarkophagen als Grablege gesicherte Klösterchen auf der *St. Petersinsel*.¹⁵ Wohl kaum, um ihn los zu werden, sondern um einen Etappenort an unserer Achse zu sichern, siedelt der bereits erwähnte Bischof Marius von Lausanne seinen Freund und späteren Heiligen, den um 550 geborenen Himerius, in *St-Imier* an. Nach seinem Tod (wohl im Jahre 612) entsteht – wir nehmen an: noch im 7. Jahrhundert – über seiner Klausur ein Memorialbau von gut 5 x 7 m, durch uns archäologisch untersucht 1988. Direkt neben dem Bau lag ein herausragendes Grab mit einer Dekorationsmalerei auf Mörtel (Abb. 2)¹⁶ im Stil von Luxeuil, die Carola Jaeggi vor 760 datiert; dies auch gestützt auf ¹⁴C-Daten.¹⁷ In diesen Kontext schliesslich gehört das Hauptkloster des Jura: *Moutier-Grandval* (Münster-Granfelden). Auf Betreiben Herzog Gundoins im Elsass gründete Abt Waldebert von Luxeuil um 640 dieses Kloster. Zum ersten Abt ernannte er Germanus, einen Romanen aus einer Senatorenfamilie aus Trier († 675).¹⁸

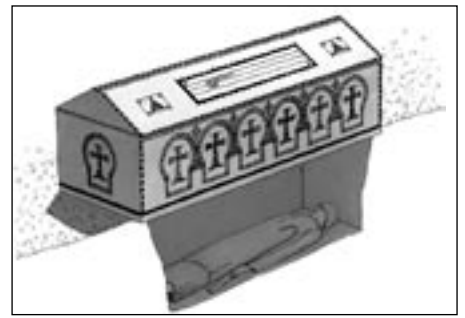


Abb. 2: St-Imier BE, ancienne église St-Martin. Rekonstruktionsvorschlag der Grabmalerei des 8. Jahrhunderts (nach Gutscher 1999, fig. 81)

7 Barraud/Hächler u. a. 1984, VS Nr. 5.

8 Degen 1979.

9 Heimann 1999. Mordek 1999, 51 Abb. 4. – Vgl. auch die Illustration zur Begrüssung Papst Leos III. und Karls d. Grossen in Rom aus der Gothaer Weltchronik, um 1270.

10 Meckseper 1999, 110 f.; Grewe 1990; Untermann 1999; Götz 1999, 17–19 sowie Belege Nr. 88–105.

11 Bonnet 1981, 14.

12 Kirchengeschichte Schweiz 1994, 27 f.

13 Eggenberger/Gutscher 2002.

14 Kirchengeschichte Schweiz 1994, 28.

15 Gutscher u. a. 1997, 72–76; Gutscher 2001, 196–199.

16 Rekonstruktion durch Jäggi/Schranz/Stöckli, Archäologischer Dienst des Kantons Bern, in: Gutscher 1999.

17 Gutscher 1999, 79. Holzköhlchen lieferten ein ¹⁴C-Datum des Skelettes zwischen 437 und 790. – Eggenberger/Gutscher 2002.

18 Kirchengeschichte Schweiz 1994, 31.

19 Gerber 2002.

20 Fnr. 46570 (ETH-11275/ZU-3578): 640–694 ADcal (1σ) Couche 6. – Fnr. 46568 (ETH-11276/Z-3579): 682–879 ADcal (1σ) Couche 3. Bestimmungen durch das Radiokarbonlabor am Geografischen Institut der Universität Zürich (GIUZ), datiert mittels AMS-Technik auf dem Tandembeschleuniger des Instituts für Mittelenergiephysik der ETH Zürich.



Abb. 3: Tavannes BE, Rekonstruktion der grossen Kurve der Römerstrasse (Zeichnung M. Stöckli, ADB)

Damit haben wir Perlen an eine Schnur geflochten: Zeugnisse einer bereits in vorkarolingischer Zeit reanimierten Achse. Damit ist jedoch erst ein kirchengeschichtlich bedeutendes Umfeld an einer Achse gewonnen. Wo bleibt denn die Achse selber? Wo sind die Befunde zur Strasse?

Der aktuelle Autobahnbau der A16 oder »Transjurane« durch den Jura bot in den vergangenen Jahren Gelegenheit, systematische Prospektionen und Grabungen vorzunehmen. Einige neue Erkenntnisse wurden bereits oben vorgestellt. Sie brachten einen enormen Wissenszuwachs, insbesondere über präindustrielle Produktion: Eisen, Glas, Kalk, Holzkohle aus dieser walddreichen Gegend.¹⁹ Unsere Aufmerksamkeit galt insbesondere der Spätgeschichte der Römerstrasse. Die Schwierigkeit der Datierung von Strassenkörpern ist sattsam bekannt. In *Tavannes* wurden wir gleich unterhalb der bereits vorgestellten *Pierre Pertuis* fündig.

Die nach dem Muster der römischen *Via glarea strata*, der gekofferten Kiespiste, erstellte Kurve liess sich auf einer Strecke von rund 70 m vollflächig untersuchen (Abb. 3). Dabei zeigte sich, dass der Fahrbahnbelag in einer Reparaturphase weiter in die Kurve hinein gezogen wurde – dies sogar mit Teil-Erneuerung der hölzernen Unterlage. Der Radius der Kurve wurde damit grösser, die Kurve flacher, d. h. »schneller«. In dieser deckenden Sanierungsschicht fand sich Holzkohle von einem nahen Feuer. Nachweise von improvisierten Feuerplätzchen am Strassenrand fanden sich auch andernorts überraschend häufig – stammen sie vielleicht von unfreiwilligen Pausen zur Wagenreparatur? Doch bleiben wir seriös! Die ¹⁴C-Datierung der verschiedenen Holzköhlchen (verbrannte Zweige) weisen in die Zeit des 7./8. Jahrhunderts; sie korrelieren derart gut, dass die Sigma-1-Werte als wahrscheinliche Spanne angenommen werden dürfen.²⁰ Die mit »Couche 6« bezeichnete Probe stammt vom Unterbau. »Couche 3« bezeichnet den Fahrbahnbelag. Die hölzerne Unterkonstruktion erfuhr demnach eine Ergänzung, was bedeutet, dass man die ursprünglich angewandte Technik noch immer kannte und anwenden konnte.

Aufschlussreich sind die auf und unmittelbar neben der Fahrbahn gemachten Funde, wenngleich sie erwartungsgemäss wenig zahlreich sind (Abb. 4). Sicher gehört die Bügelfibel Nr. 1 des Typs Riha 4.2 ins 1. Jahrhundert und nicht ins Frühmittelalter, nicht mehr ganz so sicher ist die Datierung der türkisfarbenen gläsernen Melonenperle Nr. 3, die ins frühe 2. Jahrhundert datiert wird, aber auch spätantik-frühmittelalterlich sein könnte. Auch Lavezgefässe wie Nr. 4 finden wir sowohl in spätantiken wie in frühmittelalterlichem Kontext. Sicher im Frühmittelalter – vielleicht aber auch schon an dessen Ende – befinden wir uns mit dem brauntonigen Knickwandtopf Nr. 6 mit grober Quarzmagerung und Wellenbanddekor. Völlig unklar ist das Eisen Nr. 2; sollte es sich tatsächlich um ein Hufeisenfragment handeln, so ist es weder römisch noch frühmittelalterlich.

Fazit: Trotz der beschränkten Aussagefähigkeit jedes Einzelfundes und -befundes lässt sich aus der Summe der Erkenntnisse ein Ausbau der Strasse hier in *Tavannes* für das Frühmittelalter belegen. Was aber fast ebenso wichtig ist: die Fundkollektion auf der Piste von *Tavannes* beweist, dass zwischen der römerzeitlichen Benutzung und der frühmittelalterlichen (oder für die Liebhaber von Spätdatierungen gar hochmittelalterlichen) sich keine dicke trennende Schicht ablagern konnte. Die Fundmischung ist beredter Zeuge der kontinuierlichen Weiternutzung mit dem damit verbundenen laufenden Unterhalt. Beziehen wir schliesslich die weiteren Befunde wie *St-Imier* und die Klostergründungen mit ein, so gewinnt die These an Gewicht, dass der Ausbau der Nordsüdachse bereits in vorkarolingischer Zeit seine wesentlichen Impulse erhalten hatte und dass diese Impulse – natürlich neben der Christianisierung – vorab der Sicherung dieser längst bestehenden Fernstrasse galten. Man darf wohl zu Recht die Glaubensboten des 7. Jahrhunderts, *Himerius* und *Germanus*,

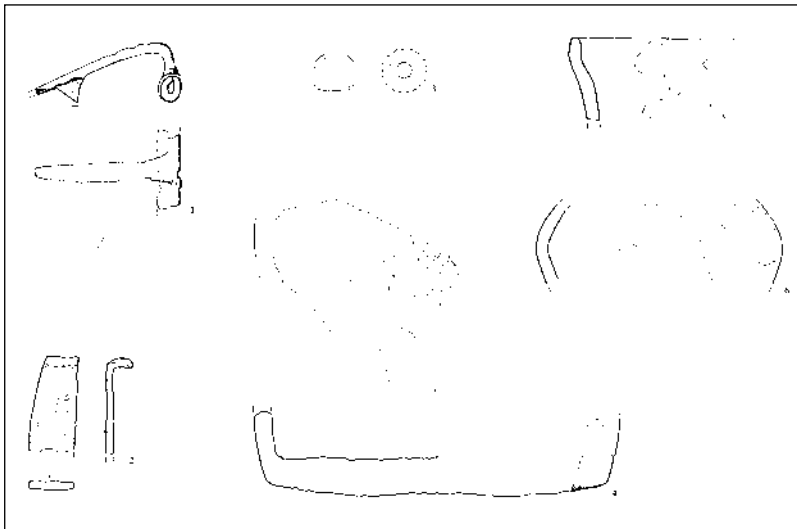


Abb. 4: Tavannes BE, Tavapan 1: Funde auf der Strasse (nach Gerber 1997, fig.74)

etwas pointiert als Garanten einer funktionsfähigen Fernverbindung sehen. Dass Papst Stefan II. 753 auf seiner Reise ins Frankenreich nicht in den Bischofsresidenzen, sondern in den Klöstern St-Maurice und in Romainmôtier absteigt, ist sicher kein Zufall.²¹ Sein Weg folgt den sicheren Punkten.

²¹ Kirchengeschichte Schweiz 1994, 34.

Die Synopse der historischen Beobachtungen und archäologischen Befunde belegt, dass die für den Transport stadtrömischer Säulen über die Helvetische Nordsüdachse rheinabwärts nötigen Transitachsen zur Verfügung standen und nicht ein vorgängiges Aufsuchen von längst mit dicken Humusschichten überdeckten Wegspuren bedeuten.

Der vorliegende Beitrag hat aber hoffentlich auch deutlich gemacht, wie wichtig es ist, grosse Flächen zu graben, will man im Gebiet der Fernstrassenarchäologie zu befund- und fundgestützten Aussagen bezüglich Weiterbenutzung oder gar Sanierung der antiken Strassen kommen.

Dr. Daniel Gutscher
 Archäologischer Dienst des Kantons Bern,
 Eigerstrasse 73, CH-3011 Bern
 ADB@erz.be.ch

Literatur

- Barraud, Christine/Hächler, Markus/Polak, Gusti: Bibliografie des Inventars Historische Verkehrswege der Schweiz (IVS). Bern 1984.
- Bonnet, Charles: L'église cruciforme de Saint-Laurent d'Aoste; in: La chiesa di S. Lorenzo in Aosta (Quaderni della Soprintendenza per i Beni Culturali della Valle d'Aosta, nuova serie 1). Roma 1981, 11–46.
- Degen, Rudolf: Der Grosse St. Bernhard in alten Beschreibungen und Berichten; in: *Helvetica Archaeologica* 34, 1979, 31–41.
- Eggenberger, Peter/Gutscher, Daniel: Entwicklung früher Kirchenbauten in den Kantonen Bern und Waadt im Vergleich; in: Actes du Colloque »Villes et villages, tombes et églises – La Suisse de l'Antiquité tardive et du Haut Moyen Age«; in: *Zeitschrift für schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte* 59, 2002, 215–228.
- Gerber, Christophe: Fours à chaux, four à fer et charbonnières dans le Jura bernois. Vestiges archéologiques médiévaux et modernes découverts entre Moutier et Roches sur le tracé de l'autoroute A16, 1995–1997 (Monographies du Service Archéologique du Canton de Berne). Bern 2002.
- Gerber, Christophe: La route romaine transjurane de Pierre Pertuis (Monographies du Service Archéologique du Canton de Berne). Bern 1997.
- Götz, Wolfgang: Beiträge zur Vorgeschichte der Denkmalpflege. CD-ROM, 2 Bde. (Veröffentlichungen des Instituts für Denkmalpflege an der ETH Zürich 20). Zürich 1999.
- Grewe, Holger: Die Pfalz Ingelheim. Monolithische Säule (Kat. II.59); in: Stiegemann/Wemhoff 1999, Bd. 1, 100 f.
- Gutscher, Daniel (ed.): Saint-Imier. Ancienne église Saint-Martin. Fouilles archéologiques de 1986/87 et 1990 (Monographies du Service Archéologique du Canton de Berne). Bern 1999.
- Gutscher, Daniel: Die St. Petersinsel im Bielersee. Zum Bedeutungswandel der Schweizer Inseln; in: Bayerische Gesellschaft für Unterwasserarchäologie e. V. (Hrsg.), Inseln in der Archäologie: Vorgeschichte, klassische Antike, Mittelalter, Neuzeit; Internationaler Kongress 10.–12. Juli 1998, Starnberg (Archäologie unter Wasser 3). München 2001, 195–204.
- Gutscher, Daniel u. a.: Die St. Petersinsel im Bielersee – ehemaliges Cluniazenser-Priorat (Monografien des Archäologischen Dienstes des Kantons Bern). Bern 1997.
- Heimann, Heinz-Dieter: Verkehrswege und Reisen im frühen Mittelalter; in: Stiegemann/Wemhoff 1990, Bd. 3, 417–423.
- Ökumenische Kirchengeschichte der Schweiz: Freiburg/Basel 1994.
- Meckseper, Cord: Die Pfalz Aachen. Aachener Säule (Kat. II.69); in: Stiegemann/Wemhoff 1999, Bd. 1, 110 f.
- Mordek, Hubert: Von Paderborn nach Rom – der Weg der Kaiserkrönung; in: Stiegemann/Wemhoff 1999, Bd. 3, 47–54.
- Stiegemann, Christoph/Wemhoff, Matthias (Hrsg.): 799. Kunst und Kultur der Karolingerzeit. Katalog der Ausstellung Paderborn 1999, 3 Bde. Mainz 1999.
- Untermann, Matthias: »opere mirabili constructa«. Die Aachener »Residenz« Karls des Grossen; in: Stiegemann/Wemhoff 1999, Bd. 3, 152–164.