

Die Porta nigra im Trierer Stadtbild*

von

Kurt Nagel

Die nachstehende Betrachtung beabsichtigt nicht, einen Beitrag zu liefern zur Baugeschichte der Porta nigra. Sie bezweckt vielmehr, von der Geschichte her ein Kriterium zu gewinnen für die städtebaulichen Versuche unserer Gegenwart, die sich mit der Porta nigra befassen.

Als man einige Jahre vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges daran ging, durch entsprechende städtebauliche Korrekturen die durch die frühere Freilegung der Porta nigra verlorengegangene Einheit mit dem Simeonstift möglichst wiederherzustellen, war eine Entwicklung zum Abschluß gekommen, die durch eine während eines Jahrhunderts fortschreitende Freilegung unseres Bauwerkes gekennzeichnet ist. Und damit war gleichzeitig eine Betrachtungsweise aufgegeben, die gewohnt war, das Hervorragende in seiner Isolierung, um seiner selbst willen, zu sehen. Die baugeschichtliche Forschung hat zu ihrem Teil diesen Wandel mit der allmählichen Ausdehnung ihres Wissensgebietes vorbereitet, indem sie mehr und mehr gezwungen wurde, die Einzelerscheinung im Rahmen eines größeren Ganzen, in unserem Falle im Rahmen des Kunstwerkes einer Stadt zu sehen. Diese Einsicht setzte sich leider nicht rechtzeitig genug durch. So hatte man vielerorten dem „Fortschritt“ das scheinbar Unbedeutende geopfert, und nicht immer unter dem Zwang der seit den Gründerjahren im Zeichen der modernen Technik sich sprunghaft entwickelnden neuen Stadtgebilde. Steht der Besucher auf dem weiten Platz vor dem Münster in Ulm - allerdings kann dieser Eindruck nur aus einer Erinnerung vor den Zerstörungen des Krieges genommen sein -, so wird er von der mißlungenen Absicht des ausgehenden 19. Jahrhunderts unterrichtet: durch Entfernen des Kleinen aus der Nachbarschaft des Großen dieses noch größer machen zu wollen. Wettbewerbe, die in den folgenden Jahrzehnten am Beispiel von Ulm wie dem zu Köln und anderen Orten Wege zur Gewinnung eines neuen bestimmten Verhältnisses zwischen dem alten Bauwerk und seiner Umgebung weisen sollten, blieben letztlich ohne Erfolg. In diesem Versagen mag sich die Kluft zu erkennen geben, die unsere Gegenwart von der Vergangenheit trennt.

Um die Jahrhundertwende war die Umgebung der Porta nigra in den Zustand gebracht worden, wie wir ihn heute noch im wesentlichen vor uns haben: also in den ihrer restlosen Freilegung, nachdem sie seit ihrer Gründung ein und ein halbes Jahrtausend lang aufs engste mit dem

* Entnommen einer als Manuskript herausgegebenen Festgabe zum 80. Geburtstag von Herrn Professor Dr. E. Krüger am 15. Juni 1949, dargebracht von ehemaligen Mitarbeitern am Rheinischen Landesmuseum Trier.

Stadtkörper verbunden war. Allerdings zum Wahrzeichen der Stadt wurde sie recht eigentlich erst seit ihrer Freilegung (Abb. 1).

Seit Lehner¹ den Verlauf der römischen Stadtmauer festgestellt hatte, war seine aus dieser Untersuchung gewonnene Erkenntnis der Gleichzeitigkeit von Mauer und Porta nigra nie ernstlich angefochten worden, dagegen gingen die Meinungen über die Zeit ihrer Erbauung ziemlich weit auseinander. Zur napoleonischen Zeit herrschte die Meinung vor, die Porta nigra sei vor der Römerherrschaft von den eingesessenen Treverern als Kapitol der Stadt errichtet worden. Quednow², der erste Baurat der folgenden preußischen Regierung, macht sich diesen Gedanken insofern zu eigen, indem er ebenfalls an die Errichtung des Baues in vorrömischer Zeit denkt und ihn seiner Größe wegen außer als Tor auch als den Versammlungsort der Gemeindeältesten erklärt. Wiltheim³ dagegen sagte schon 200 Jahre vorher: „Diejenigen, welche in dem Gebäude das Capitol suchen, weil die Treppe zu der Simeonskirche führt, irren sehr; denn diese ist nicht zu Römerzeiten aufgeführt worden, sondern wahrscheinlich damals, als Poppo den Bau in eine Kirche verwandelt hat. Nicht weniger irren jene, welche daraus einen Triumphbogen machen, denn die Fenster des Mittelbaues, die gefensterten Türme, die inneren Räume, deuten auf nichts weniger als auf einen Triumphbogen. Die oberen Räume werden dazu gedient haben, Waffen und ähnliche Gegenstände, welche beim Kriege nützlich sein können, aufzubewahren. Das Gebäude war aber weiter nichts als ein Stadttor.“

Kugler⁴ hält den Bau eine Zeit lang für nachrömisch. In neuerer Zeit verengte sich der Zeitraum der Datierung, und es standen sich letztlich zwei Meinungen in dieser Frage gegenüber: R. Schultze⁵ setzt die Erbauung in die Zeit des Kaisers Septimius Severus und glaubt sogar, das Jahr 197 n. Chr. für diese angeben zu können. E. Krüger⁶ nimmt dagegen die Zeit Constantins I. für die Errichtung der Porta nigra in Anspruch. Nach den Grabungen, die das Landesmuseum unter der Leitung von Koetke⁷ anstellen ließ, wird nun die erste Hälfte des dritten Jahrhunderts als Zeitraum für die Entstehung des Bauwerkes angenommen.

Bevor wir den Versuch unternehmen, das Tor in das Stadtbild des römischen Trier zu skizzieren, sei etwas, eigentlich Selbstverständliches, zu sagen erlaubt: ein Tor bezeichnet die Grenze zwischen einem Drinnen und einem Draußen. Die Umwelt draußen vor den Mauern und Toren barg Gefahren in sich, drinnen aber lag geborgen das Gemeinwesen des

¹ Lehner, WestdZs. 15, 1896, 211 ff.

² Quednow, Beschreibung der Altertümer in Trier und dessen Umgebung (1820) 53 ff.

³ Vergl. Ladner, JberGfnF. 1865–68 (1869) 27 ff.

⁴ Kugler, Kleine Schriften und Studien zur Kunstgeschichte 2 (1854), 103 ff.

⁵ Schultze, BJb. 118, 1909, 343 ff.

⁶ Krüger, TrZs. 8, 1933, 93 ff.

⁷ TrZs. 15, 1940, 62 f.

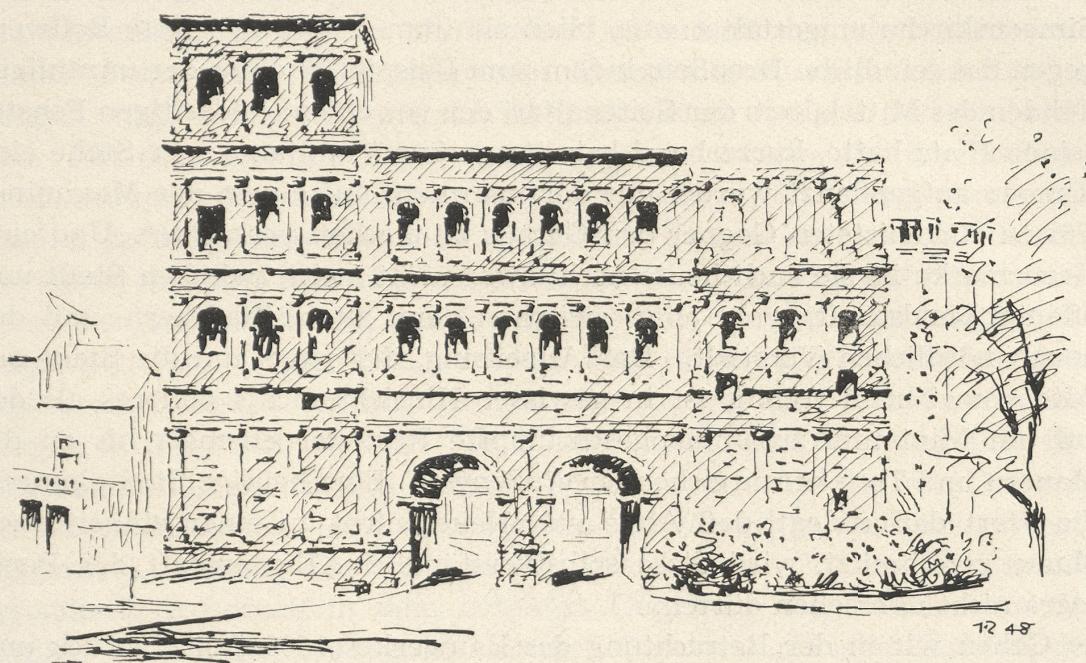


Abb. 1. Die Porta nigra, von Süden (Simeonstraße) gesehen; heutiger Zustand

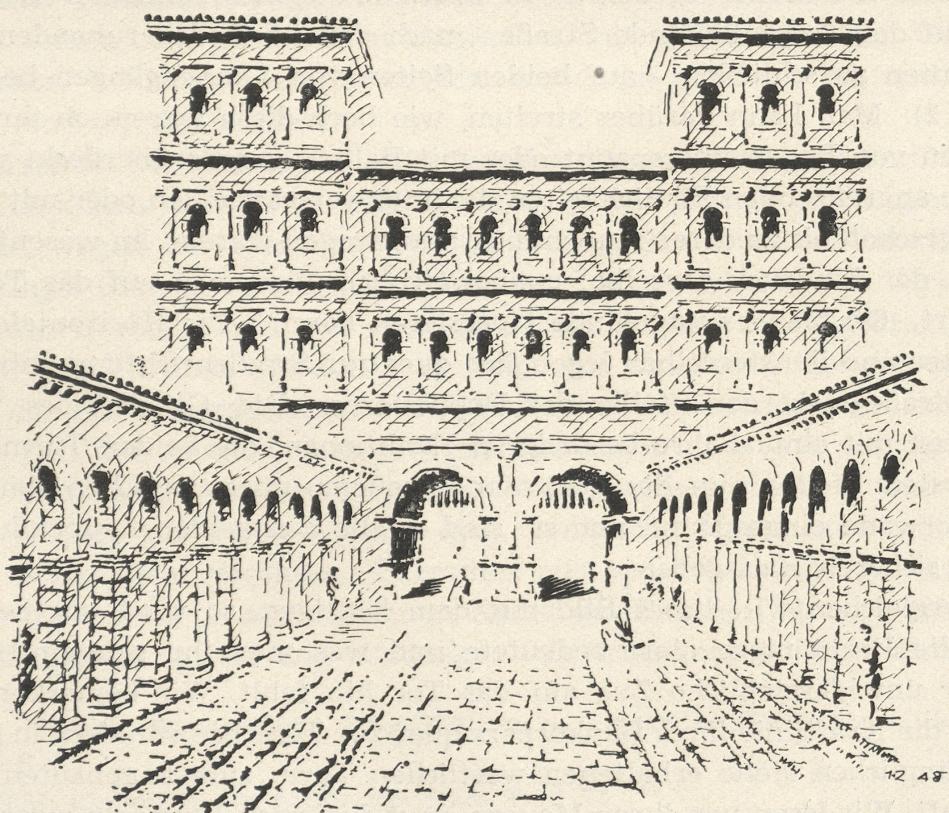


Abb. 2. Die Porta nigra zur spätrömischen Zeit, von Süden gesehen
(Rekonstruktion)

Menschen, die Civitas. Und viel später, als die Porta nigra schon zur Simeonskirche umgestaltet war, blieb sie immer noch das feste Bollwerk gegen das feindliche Draußen, indem zum Beispiel in einer der unzähligen Fehden des Mittelalters der Seitenaltar, der vor einem feldseitigen Fenster seinen Platz hatte, kurzerhand beiseite geräumt und an seiner Stelle eine Kanone aufgepflanzt wurde, mit der man dem auf einem der Maximiner Türme eingenisteten Gegner den Garaus zu machen versuchte⁸. Und eine Grenzmarke ist sie auch heute noch; zwar nicht mehr zwischen Stadt und offener Landschaft, wohl aber zwischen dem alten Stadtkern und der neuen nördlichen Vorstadt. Der Alleenring, der rings um die Stadt das Alte vom Neuen trennt, ist in gewisser Hinsicht nichts anderes als der auf ein Minimum zusammengeschrumpfte Rest der ehemals bis an die Mauern und Tore heranreichenden Außenwelt. Eine heutige Stadtplanung, die Wert darauf legt, daß Altes und Neues nicht zu einer einheitlichen Masse verschmilzt, wird diese selbstverständliche Eigenschaft der Porta nigra nicht übersehen dürfen.

Gehen wir in der Betrachtung des Bauwerkes 1600 Jahre zurück und nähern uns diesem von draußen, so ragt seine Baumasse mit ihren 30 m Höhe weit über den Zinnenkranz der beiderseitig anschließenden Stadtmauer, die nur 6 m hoch ist, und von der, so möchte man sagen, sie sich ihren Anspruch auf die Alleinherrschaft bestätigen läßt. Von der Stadtseite her haben wir denselben Eindruck. In später römischer Zeit war die auf das Tor zulaufende Straße - nach den im Boden ruhenden Fundamenten zu schließen - auf beiden Seiten von Laubengängen begleitet (Abb. 2). Man kann darüber streiten, wie hoch diese waren, ob ihre Öffnungen von Bogen überspannt oder mit Balken gerade überdeckt waren, ob die angrenzenden Baulichkeiten dahinter verschwanden oder mit ihrem Obergeschoß bis zu deren Außenflucht vorgezogen waren. Im wesentlichen bleibt der Eindruck derselbe: unausweichlich wird man auf das Tor zugeführt. Ob man es ungehindert passieren kann?! Die Horizontalen der Gesimse und Fensterreihen legen sich quer zur Straßenrichtung, mitten in der Straße steht der Pfeiler des Doppeltores. Die Glieder des Baues erhalten mit einmal ihre besonderen Funktionen: die beiden Türme sind die festen Pfeiler nun des gesamten Straßenraumes, zwischen ihnen ist die Torwand eingespannt, und sie sind es, die den beiden Laubenfluchten einen sicheren Halt geben.

Vergleichen wir dieses Bild mit dem heutigen, so wird uns bewußt, was die Porta nigra einst bedeutete und was man ihr genommen hat. Dieser unwiderstehliche Zug auf das Tor hin fehlt. Wir bemerken, daß heute die Kraftlinie ihres Baukörpers quer zur Torachse von dem in seiner ursprünglichen Höhe erhaltenen westlichen Turm zum angebauten Chor verläuft. Wir lesen von ihren Mauern, in reduzierten Umrissen zwar, aber deutlich die Gestalt der Simeonskirche ab. Und das ist das Entscheidende!

⁸ Ladner a. O. 35 ff.

Wir lesen nicht eine bekannte baugeschichtliche Tatsache nachträglich an den hinterlassenen Spuren ab, sondern wir empfinden unmittelbar den an der Porta nigra vorgenommenen Gestaltwandel. So sonderbar es klingen mag, wir stehen vor ihr wohl als einem Zeugen der römischen Zeit. Mit dem gleichen Recht aber, zumal wenn wir sie im heutigen Straßenraum sehen, können wir von ihr als einem Rest des popponischen Werkes sprechen, das sich nicht auf ihren Umbau zu einer Kirche beschränkte, sondern eine städtebauliche Großtat war, die auf den mittelalterlichen und somit auch auf den heutigen Stadtorganismus bestimmend eingewirkt hat. Lange Zeit, nachdem das Römerreich versunken war, ragten die römische Stadtmauer und ihre „gewaltigen Stadttore, wahre Burgen in ihrer Art“, wie sie von Massow nennt⁹, im Moseltal auf. Das bescheidene Leben, das sich in ihren Schatten regte, mußte ihre Größe in das Übermenschliche - und nahe lag für jene Menschen das Dämonische - steigern. Das junge Christentum der germanischen Völker fand seinen besonderen Ausdruck in dem betonten Gegensatz zum Heidentum der Antike. So sagt der Anfang des salischen Gesetzes: „Es lebe Christus, der die Franken liebt! Er beschütze ihr Reich, erfülle ihre Führer mit dem Lichte seiner Gnade! Sie sind das Volk, das tapfer und stark das harte Joch der Römer im Kampfe von seinem Nacken schüttelte und nach Empfang der Taufe die Leiber der Heiligen Märtyrer, welche die Römer mit Feuer verbrannten oder mit dem Schwerte verstümmelten oder den wilden Tieren zum Zerfleischen vorwarfen, mit Gold und edlem Gestein schmückte.“¹⁰ Hier ist der Römer dem Antichrist gleichgesetzt, und seine Werke sind die des Teufels.

Pfarrer Müller¹¹ berichtet: „Die fremden Pilger, welche alljährlich aus dem Kölnischen nach Trier wallfahrteten, ja die Trierer selbst glaubten ehemals, wegen der schwarzen und überalten Struktur, daß die Kirche des heiligen Simeon vom Teufel erbaut sei.“ Wenn Alcuin, der Vertraute Karls des Großen, Trier als eine gewaltige Festung mit hochragenden Mauern und Türmen schildert¹², so steigt vor unserem Auge die dunkle Masse der Porta nigra empor, auch wenn sie nicht besonders genannt ist.

Die Zeit der Sachsenkaiser ist heraufgestiegen und weit verstreut im Lande und an den entlegenen Grenzen des Reiches wachsen jene Bauwerke empor, auf deren Mauern sich königliche Macht und göttliche Weihe wundersam vereinen. Herrscher aus weltlichem und geistlichem Stande wetteifern in der erhabenen Kunst des Bauens. Pinder¹³ schreibt einmal: „Dieses reisige und stämmige Volk trieb eine geistige Elite aus

⁹ v. Massow, Das römische Trier (Führer zu großen Baudenkältern, Heft 75, 1944) 10 ff.

¹⁰ Nach Kentenich, Geschichte der Stadt Trier 78.

¹¹ Müller-Lager, Die Kirchen und klösterlichen Genossenschaften Triers vor der Säkularisation 32 ff.

¹² Vgl. Kentenich a. O. 95.

¹³ Pinder, Deutsche Dome des Mittelalters V ff.

sich hervor, die den orientalischen Gedanken des Christentums auf ihre Art verstand, die Geistlichkeit . . . diese Geistlichkeit aber, ohne Zweifel damals der expansivste, angriffsroheste, frischeste Teil des Volkes, in allen wirklichen Spitzen durchaus blutvoll und kriegerisch . . .“ Auf den verwaisten Bischofsstuhl von Trier wird 1016 von Kaiser Heinrich II. der Dompropst von Bamberg, Poppo, berufen. Dieser ist ein Sproß aus dem ostmärkischen Herrscherhaus der Babenberger und er tritt uns lebensvoll aus dem Bilde entgegen, das eben von der kulturtragenden Schicht jener Zeit gezeichnet wurde.

Poppo ist nicht nur der Schöpfer des Westteils des Trierer Domes und der Simeonskirche mit dem dazu gehörenden Kloster; wir dürfen in ihm auch den Schöpfer der Simeonstraße sehen (Abb. 3), welche noch heute für die Stadt das Herz bedeutet. Gewiß, hier lag seit Römerzeit eine Straße, und an ihrem Ende stand eine Porta nigra. Das wird aber immer die entscheidende Tat sein: die Dinge, die da nur vorhanden sind, wieder zu einem neuen Sinn und Klang zusammenzufügen. Bei dieser Straße fällt im Gegensatz zu den beiden anderen wichtigen Straßen von Trier, der Brot- und der Fleischstraße, ihre ansehnliche Breite bis zu 25 m bei einer Länge von 330 m auf, während der entsprechende römische Straßenzug, zwischen den beiden Laubenfluchten gemessen, eine solche von nur 13 m aufweist. Rechts und links vom Dreikönigenhaus, das heute eines der ältesten Häuser der Straße ist, wölbt sich die Flucht der Nachbarhäuser vor. Es ist eine Erscheinung der vergangenen Stadtentwicklung, die sich nicht auf Trier beschränkt, daß nämlich oftmals zum späteren Mittelalter hin sich der Straßenraum wieder verengt gegenüber der Frühzeit. Nehmen wir die ursprüngliche im Verhältnis zu heute niedrigere Bebauung der beiderseitigen Straßenfluchten hinzu, so entsteht das Bild einer weiten angerartigen Straße, wie sie später in den Zähringer Städten des 12. Jahrhunderts wie Freiburg und Bern zur Vollkommenheit ausgebildet waren. Durch die Straßen jener Städte fließen nicht selten seit ihrer Gründung künstlich in die Stadt geleitete Wasserläufe, und in Trier fließt durch die Simeonstraße mindestens seit der Gründung des Simeonsklosters, wie die Untersuchungen daselbst von Kutzbach ergeben haben, der künstlich in die Stadt geleitete Weberbach. Die städtebauliche Planung Poppos sah in der Porta nigra nicht das Tor, sondern eine mächtige Sperrmauer, die einen langgestreckten Straßenraum von bedeutender Breite aufstaut. Dieser Raum ist wie das Langhaus eines Domes, dessen Boden sich zum Chor hin auf breiten Stufen zum Allerheiligsten erhebt, dieses aber ist die Simeonskirche selbst.

Poppos städtebauliche Planung bewegt sich in den Vorstellungen seiner Zeit; das zeigt deutlich das Beispiel von Speyer (Abb. 4). Werner Noack hat u. a. folgendes dazu gesagt¹⁴: „Kaiser Konrad II. verlegt den Domneubau auf einen Hügel, ihn auf diese Weise noch besonders aus der Umgebung hervorhebend . . . und führt eine Straße von den überwäl-

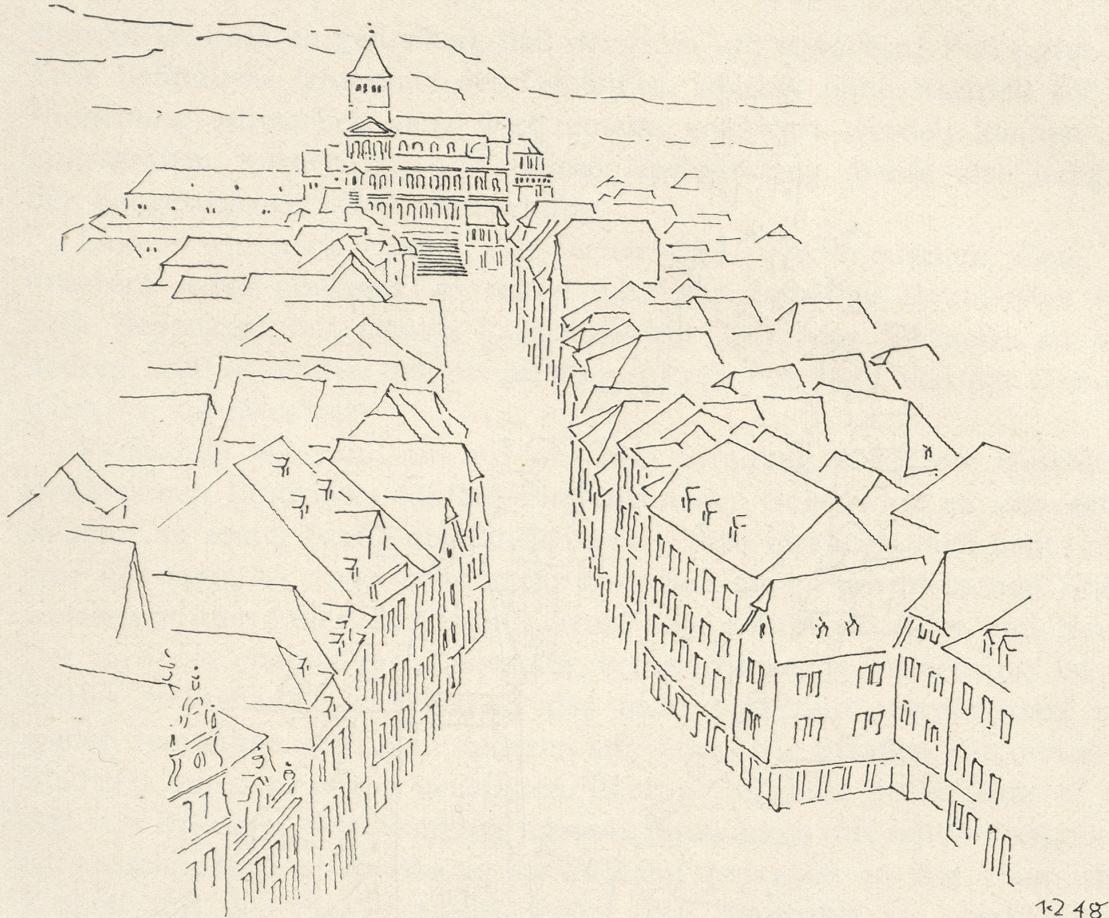


Abb. 3. Blick von Süden (Gangolfsturm) über die Simeonstraße zu der in die Simeonkirche umgewandelten Porta nigra (Rekonstruktion)

tigenden Ausmaßen von 650 m Länge und bis zu 55 m Breite auf den Westeingang des Domes zu . . . der ganze Häuserblock zwischen der heutigen Maximilianstraße und der Kornstraße ist als spätere Zutat einer Zeit anzusehen, die für diese Großzügigkeit einer verschwenderischen Raumschöpfung kein Verständnis mehr hatte . . . Im künstlerischen Zusammenhang mit dem deutschen Kaiserdom ist diese wahrhaft majestätische Einzugs- und Prozessionsstraße geschaffen worden.“

Im Jahre 1805 wurde mit dem Abbruch der Simeonkirche begonnen, und im Jahre 1816 waren unter der Leitung des königlich preußischen Regierungs- und Baurates Quednow die Arbeiten soweit gediehen, daß nach seinem Bericht¹⁵ „dieses Altertum sich frei, in seiner ursprünglichen Form, dem Auge darstellte“. Damit schien die Zeit gekommen, da die Porta nigra wieder in ihre alten Rechte eingesetzt werden sollte. Wir lesen weiter¹⁶: „Der frühere Plan war, die Chaussee außerhalb des jetzigen Thores mit der Simeonstraße, welche in großer Breite vom Marktplatz bis zu dem Thor in gerader Linie angelegt, . . . in ein und derselben Richtung neu zu bauen, und sie erst in einer bedeutenden Entfernung mit der alten zu verbinden; allein, da dieser Plan sehr bedeutende Kosten erforderte, und die jetzigen Zeitumstände eine so große Ausgabe nicht wohl gestatteten, so beschränkte man sich gegenwärtig nur auf das bis

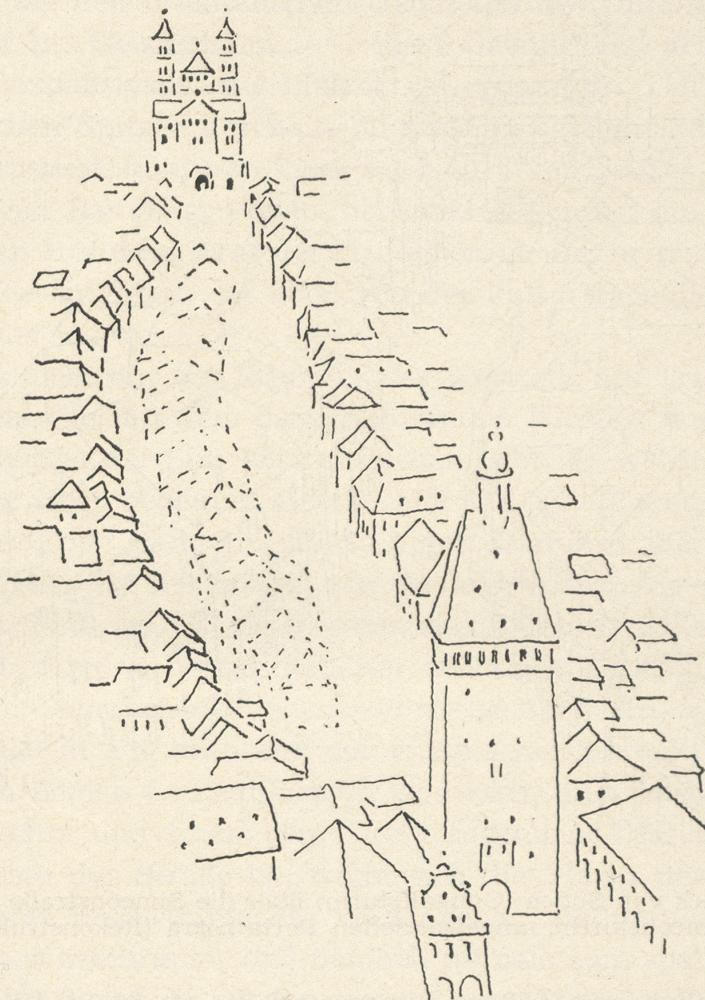


Abb. 4. Blick auf den Dom von Speyer; die punktiert gezeichnete mittlere Häuserreihe gehört dem späteren Mittelalter an (gezeichnet nach einer Luftbildaufnahme aus Noack, Oberrheinische Kunst VIII, 1939)

jetzt Geschehene . . .“ Das war der letzte und nicht durchgeföhrte Versuch einer städtebaulichen Gestaltung, nämlich die Porta nigra wieder zu einem regelrechten Stadttor zu machen. Es fehlte außer dem Gelde wohl auch an der zwingenden Notwendigkeit, die Wunder wirken kann. Die Zeit des Klassizismus war des schwärmerischen Glaubens, in der antiken Welt ihre ureigene Heimat nach einem weiten Umweg durch das Mittelalter wieder gefunden zu haben. Sie gedachte, sich darin häuslich einrichten und daran weiterbauen zu können. Sie scheute sich deshalb, die Porta nigra von der Lebensebene ihrer Gegenwart zu isolieren, das heißt, das Tor bis zu seiner unter dieser Ebene liegenden Schwelle freizugraben, wie es eine spätere Zeit mit wissenschaftlicher Gründlichkeit tat. So nur können die Worte Quednows verstanden werden: „Des Um-

¹⁴ Noack, Oberrheinische Kunst VIII, 1939, 15 f.

¹⁵ Quednow a. O. 20.

¹⁶ Quednow, Mosella 1823, 107 f.

standes ist noch zu gedenken, daß der noch um etwa fünf Fuß unter der Erde befindliche Untersatz des Gebäudes, welcher ohne Nachteil für die Umgebung schwerlich ganz wird zutage gefördert werden können . . . aufgegraben worden ist . . .“ Diese Nachgrabung diente also lediglich der baugeschichtlichen Untersuchung.

Lassen wir noch einmal das Straßenbild der römischen Zeit vor unserem Auge erstehen, so sehen wir: der damalige Baumeister trug kein Bedenken, mit seinen Laubengängen Teile des Torbaues zu verdecken, weil er wußte, daß er um diesen Preis ein Mehr von der Gesamtwirkung zurückhielt.

Versuchen wir nun, die auf unserem Streifzug durch die Geschichte gewonnenen Eindrücke für die Planungen der Gegenwart zu verwerten, so steht an erster Stelle die Einsicht: die Porta nigra ist auch heute noch eine Grenzmarke, zwar nicht mehr zwischen einem geschlossenen Stadtwesen und der freien Landschaft, wohl aber trennt sie Altes und Neues. Der an ihrer ehemaligen Landseite vorüberführende Alleenring ist ein drittes städtebauliches Element, das nicht unterteilt werden darf und weder dem einen noch dem anderen angehört. Die Straßen, die den alten Stadtteil mit dem neuen verbinden, überqueren diese grüne Zone in der Art von Brücken. Eine Bindung unseres Bauwerkes mit seiner Umgebung ist ausschließlich altstadtseitig zu suchen, und zwar in der räumlichen Einheit mit der Simeonstraße, wobei ihre Baumasse als abschließende Wand das Wesentliche ist und weniger der Tordurchgang, zumal da die Schwelle des letzteren heute unter der Höhe der Simeonstraße auf der Sohle der Ausgrabung liegt. Bestimmend für den Raum der Simeonstraße und für die Beziehung der Porta nigra zu diesem ist die mittelalterliche Planung, sie hat auch dem Verkehr die heute noch bestehende Führung an dem alten Römertor vorbei gegeben und sie hat sich stärker erwiesen als der Plan des Klassizismus, den Verkehr wieder durch die Porta nigra zu lenken, obwohl in jenen Tagen noch Tore gebaut wurden, und nicht nur der Repräsentation wegen. Der Gedanke, vor unserem Baudenkmal aus dem Alleenring ein Stück herauszunehmen und zusammen mit der gegenüberliegenden Häuserfront des neuen Stadtteiles zu einem Platz zu gestalten, hieße, den Charakter der Porta nigra als Grenzmarke verwischen, und ist darum abzulehnen. Bezeichnenderweise treibt die Vorstellung von einem solchen Platz erst seit der Zeit der Freilegung vor der Porta nigra ihr Unwesen. In die aus einer langen und bedeutenden geschichtlichen Entwicklung gewachsenen Gegebenheiten dürften sich auch die Forderungen des Verkehrs unserer Tage eingliedern lassen.