

Grabmalrelief eines römischen Weinhändlers mit einem Ochsenengespann vor einem vierrädrigen Wagen (Kopie, 1. Jh. n. Chr.)



Foto: Uwe Oster

Steinzeitjäger, bronzezeitliche Händler, römische Soldaten, deutsche Könige, Pilger und Kaufleute, junge Adlige auf Kavaliertour, die ersten Naturbegeisterten im 18. Jahrhundert, die Armeen Napoleons, moderne Ingenieure ... – sie alle zog es in und über die Alpen, allen Strapazen zum Trotz.



Blick über den Haidersee zum Reschenpass, Teil der römischen Staatsstraße Via Claudia Augusta



Foto: alig-images, Berlin

„Hannibals Übergang über die Alpen“, Holzstich 1866

Text: Uwe Oster

Historische Alpenüberquerungen – nicht ohne triftigen Grund

Die Wege in den Alpen sind schwierig und gefährlich, sei es, weil sie schmal sind, sei es wegen der Abstürze, des Eises und Schnees, endlich auch wegen der Kälte, der Winde und Unwetter“, schrieb der Zürcher Theologe Josias Simler 1574. Das berühmteste vorgeschichtliche „Opfer“ einer Überschreitung ist sicher der als „Ötzi“ bekannte Mann, der vor 5300 Jahren von hinten mit einem Pfeil angeschossen wurde und an den Folgen dieser Verletzung gestorben ist. Ein Köcher mit Pfeilen könnte darauf hinweisen, dass er auf der Jagd war. Doch wurde auch darüber spekuliert, dass er vor seiner mutmaßlichen Flucht eine Herde gehütet haben, als Händler unterwegs oder auf der Suche nach Erzlagerstätten gewesen sein könnte. In Pfahlbaudörfern am Bodensee fand man Schmuckschnecken und Perlen aus dem Mittelmeer, die um 3400 v. Chr. importiert worden waren. Auch Feuerstein aus Oberitalien wurde von den Archäologen dort entdeckt. Intensiver wurde der Handel über die Alpen in der Bronze- und der darauf folgenden Eisenzeit, also von 2200 v. Chr. an. Der Süden lieferte griechische Keramik, Schmuck, Olivenöl und Wein, der Norden Bernstein, Honig, Felle und Leder. Zu einem Motor der Siedlungsgründung und des Handels wurden

die Kupfer- und Eisenvorkommen in den Zentral- und den Ostalpen. Auch Salz wurde im Alpenraum abgebaut und über weite Strecken gehandelt. In der Eisenzeit tauchten die Kelten erstmals auf der historischen Bühne auf. Von ihrem Kerngebiet zwischen Loire, Mosel und Rhein breitete sich die keltische Kultur über weite Teile Mitteleuropas aus. Im Alpenraum gehören La Tène am Neuenburgersee und das einer ganzen Kultur seinen Namen gebende Hallstatt im Salzkammergut zu den wichtigsten Fundplätzen. Um 400 v. Chr. haben keltische Gruppen über den Großen St. Bernhard die Alpen überquert, um sich in Oberitalien anzusiedeln – ein frühes Beispiel für transalpine Migration. Mit seinem Überraschungscoup, der Überquerung der Alpen mit Kriegselefanten auf schmalen, unbefestigten Saumpfaden, wollte der karthagische Feldherr Hannibal 218 v. Chr. den Römern im Zweiten Punischen Krieg in den Rücken fallen. Die historischen Beschreibungen seiner Route passen am ehesten auf den Mont Genève zwischen Briançon und Susa. Die ersten Straßen im Alpenraum bauten die Römer. Für ihr Ausgreifen in die Alpen waren zwei Gründe maßgeblich: Um eine Landverbindung zwischen dem

römisch beherrschten Spanien und dem Mutterland zu gewinnen, errichteten sie 121 v. Chr. die Provinz Gallia Narbonensis. Deren bedeutendste Stadt Marseille wurde durch eine Straße von Genua entlang der Riviera und der Côte d'Azur mit dem inneritalischen Straßennetz verbunden. Der zweite Grund war wirtschaftlich motiviert: Im keltischen Königreich Noricum, dessen Zentrum in Kärnten und der Steiermark lag, wurde in großen Mengen Gold und Eisen gefördert – Metalle, die in Rom heiß begehrt waren. Die Einfälle der Kimbern und Teutonen verbreiteten 102/101 v. Chr. einen ähnlichen Schrecken wie das unvermutete Auftauchen Hannibals. Diese germanischen Volksstämme stammten aus Jütland und hatten ihre Heimat, so wird vermutet, aufgrund von Missernten verlassen. Bei ihrer Suche nach besseren Lebensbedingungen bedrängten sie zuerst das Königreich Noricum und tauchten schließlich im heutigen Südfrankreich bzw. in der Poebene auf. Im Jahr 15 v. Chr. hatte Kaiser Augustus genug von der Gefahr aus dem Norden und bezwang die Alpenvölker in einem groß angeleg-

ten Feldzug. Was an den Römern bis heute fasziniert, ist die für sie typische Gründlichkeit, mit der sie auch den Alpenraum erschlossen haben, und die erst im 19. Jahrhundert wieder erreichte Blüte der Ingenieurskunst im Straßenbau. Wie ein Netz spannen sich die römischen Straßen über die Alpen. Die wichtigen Transversalen wurden als Fahrstraßen ausgebaut. Dazu gehörte die Via Claudia Augusta, die vom Etschtal über den Reschen- und den Fernpass bis nach Augsburg, die Hauptstadt der Provinz Raetien, führte. In den Westalpen verband eine Straße die Poebene zunächst mit Aosta. Von dort aus führte eine Abzweigung über den Kleinen St. Bernhard nach Lyon, eine andere über den großen St. Bernhard nach Augst im heutigen Kanton Basel-Landschaft. Meilensteine zeigten die Entfernungen an, in Raststätten fanden die Reisenden Unterkunft und Essen. In den großen „mansiones“ gab es sogar Badehäuser, wo sich die Gäste von den Strapazen erholen konnten. Straßenkarten – wie die in einer spätmittelalterlichen Kopie erhaltene Tabula Peutingeriana – erleichterten die Orientierung. ▶

Um 400 v. Chr. überquerten die Kelten den Großen St. Bernhard, 218 v. Chr. überschritten Hannibals Elefanten die Alpen

Zug Heinrichs IV. über die Alpen 1077

„Der Winter war äußerst streng, und die sich ungeheuer weit hinziehenden und mit ihren Gipfeln fast bis in die Wolken ragenden Berge, über die der Weg führte, starteten so von ungeheuren Schneemassen und Eis, dass beim Abstieg auf den glatten, steilen Hängen weder Reiter noch Fußgänger ohne Gefahr einen Schritt tun konnte. [...] Der König dingte daher einige ortskundige, mit den schroffen Alpengipfeln vertraute Eingeborene, die vor seinem Gefolge über das steile Gebirge und die Schneemassen hergehen und den Nachfolgenden so gut es ging die Unebenheiten des Weges glätten sollten. Als sie unter deren Führung mit größter Schwierigkeit bis auf die Scheitelhöhe des Berges [Mont Cenis] vorgeedrungen waren, gab es keine Möglichkeit weiterzukommen, denn der jähe Abhang des Berges war, wie gesagt, durch die eisige Kälte so glatt geworden, dass ein Abstieg hier völlig unmöglich schien. Da versuchten die Männer, alle Gefahren durch ihre Körperkraft zu überwinden: bald krochen sie auf Händen und Füßen vorwärts, bald stützten sie sich auf die Schultern ihrer Führer, manchmal auch, wenn ihr Fuß auf dem glatten Boden ausglitt, fielen sie hin und rutschten ein ganzes Stück hinunter, schließlich aber langten sie doch unter großer Lebensgefahr endlich in der Ebene an. Die Königin und die anderen Frauen ihres Gefolges setzte man auf Rinderhäute, und die dem Zug vorausgehenden Führer zogen sie darauf hinab. Die Pferde ließen sie teils mithilfe gewisser Vorrichtungen hinunter, teils schleiften sie sie mit zusammengebundenen Beinen hinab; dabei krepitierten viele von ihnen, viele wurden schwer verletzt, und nur wenige konnten heil und unverletzt der Gefahr entkommen.“

Lampert von Hersfeld, Annalen



König Heinrich VI. überquert auf dem Weg zu seiner Kaiserkrönung in Rom im Oktober 1310 den Mont Cenis. Älteste Darstellung der Alpenüberquerung eines römisch-deutschen Königs in der Chronik des Erzbischofs Balduin von Trier (um 1350).

Dieses feinmaschige Straßennetz, auf dem Händler, Beamte und Soldaten gefahrlos über die Alpen reisen konnten, verfiel mit dem Untergang des Weströmischen Reichs am Ende des 5. Jahrhunderts. Die unsicheren politischen Verhältnisse lähmten den Handel und sorgten für einen starken Rückgang des Verkehrs. Und doch gab es auch in dieser Zeit Menschen, die das Wagnis auf sich nahmen: etwa der Dichter und spätere Bischof von Poitiers, Venantius Fortunatus, der 565 von Ravenna über die Julischen Alpen, das Pustertal, den Brenner und Augsburg an das Grab des heiligen Martin nach Tours pilgerte. Unterwegs musste er einen Fluss schwimmend durchqueren, weil die Brücke aus römischer Zeit zerstört war. 589 zog der langobardische König Authari über den Brenner nach Regensburg, um dort seine Braut, die bayerische Herzogstochter Theodelinde, abzuholen. Gleich viermal überquerte der heilige Korbinian (um 670–um 730) die Alpen: Dreimal reiste er zum Papst nach Rom, und nachdem er sich mit dem bayerischen Herzog Grimoald überworfen hatte, zog er sich um 725 in das von ihm gegründete Kloster Kuens in Südtirol zurück.

Im Jahr 754 suchte Papst Stephan II. fränkischen Schutz vor den ihn bedrängenden Langobarden und reiste über den Großen St. Bernhard nach Ponthion an der Marne. König Pippin kam dem Pontifex zu Hilfe und erhielt im Gegenzug den päpstlichen Segen

Die Römer errichteten ein alpines Straßennetz, mittelalterliche Könige zogen zur Kaiserkrönung nach Rom

für den unaufhaltsamen Aufstieg seiner Familie. Auch Pippins Nachfolger Karl der Große zog mehrfach über die Alpen – im Herbst des Jahres 800 zu seiner Krönung als Kaiser des neu errichteten Römischen Reichs. Die fränkischen Könige bauten zwar keine neuen Straßen, aber sie erkannten die Bedeutung eines leistungsfähigen Straßennetzes für den Zusammenhalt ihres wachsenden Reichs, für Wirtschaft und Kultur. Gleichwohl gelang es ihnen nur in sehr beschränktem Umfang, den Verfall der Römerstraßen aufzuhalten. Der Kontrolle ihrer Herrschaft dienten militärische Wachtposten und Klöster, die zugleich die Funktion der römischen Rasthäuser übernahmen. Erst vom 11. Jahrhundert an entstanden Hospize auf den Passhöhen.

Die mittelalterlichen deutschen Könige beanspruchten für sich – als Nachfolger Karls des Großen – die Kaiserkrone. Doch Kaiser konnte nur sein, wer vom Papst in Rom dazu gekrönt wurde. 144 Reisen fränkischer bzw. deutscher Könige über die Alpen sind nachgewiesen, 65 davon über den Brenner. Eine der eindringlichsten Schilderungen einer solchen Alpenüberquerung verdanken wir dem Mönch Lampert von Hersfeld (siehe Kasten), der Heinrich IV. 1077 auf seinem Weg nach Canossa begleitete, wo der Kaiser dem Papst als Büsser gegenübertrat, um vom Kirchenbann gelöst zu werden. Der letzte deutsche König, der in Rom zum Kaiser gekrönt wurde, war Friedrich III. am 19. März 1452.

Während des ganzen Mittelalters bildeten Pilger die größte Gruppe von Reisenden über die Alpen. Ihr Ziel war vor allem Rom, doch reisten auch viele mit dem Schiff nach Jerusalem weiter. Groß war auch die Zahl der Geistlichen, die „geschäftlich“ in Rom zu tun hatten. Auf dem Weg zum Konstanzer Konzil verunglückte der



Auf dem Weg zum Konstanzer Konzil kippte der Wagen von Gegenpapst Johannes (XXIII.) im Winter des Jahres 1414 auf der Passhöhe des Arlbergs um (Holzschnitt nach einer Buchmalerei aus der Konzilschronik des Ulrich von Richental)



Das 1479 erstmals erwähnte Hospiz auf dem Grimselpass (Lithographie, um 1860)

später dort abgesetzte Gegenpapst Johannes (XXIII.) 1414 auf der Passhöhe des Arlbergs.

1314 erbaute Heinrich Kunter den nach ihm benannten „Kuntersweg“ durch die bis dahin nicht passierbare Eisackschlucht zwischen Bozen und Waldbruck. 1481/82 ließ Herzog Sigismund der Münzreiche die Straße ausbauen. Der Dominikanermönch Felix Fabri erinnerte sich: „Es ist noch nicht zwei Jahre her, da war dieser Weg so schlecht, dass man ihn nur mit großen Schwierigkeiten, das Pferd mit der Hand nach sich ziehend, begehen konnte ... Der Herzog hat jetzt auf kunstvolle Weise durch Feuer und Schießpulver die Felsen sprengen, die Klippen abtragen und die großen Steine entfernen lassen, so dass er mit vielen Kosten das Unwegsame zu offenen Wegen ebnete.“ Für Sigismund den Münzreichen war der Straßenbau Teil des Landesausbaus, der die Infrastruktur verbessern und den Handel erleichtern sollte. Der Initiative von Mailänder Kaufleuten verdankt sich der Ausbau des Saumpfads über den Septimer zu einem gepflasterten Fahrweg 1387. Für diese privat finanzierte Maßnahme erhielt der Verweser des Bischofs von Chur, Jakob von Castelmur, das Recht Maut zu kassieren. Im 15. Jahrhundert wurde ein regelmäßiger Botendienst zwischen Lindau und Mailand eingerichtet, der Briefe, Geld, Waren und Reisende beförderte.

Politische, religiöse und wirtschaftliche Gründe waren dafür maßgeblich, wenn jemand im Mittelalter die Alpen überquerte. Es wäre niemandem in den Sinn gekommen, diese beschwerliche Reise ohne triftigen Grund zu unternehmen. Die Berge wurden als bedrohlich empfunden; man war froh, wenn man sie hinter sich hatte. „Es müsste einer schon ein närrischer Teufel sein, der dort oben freiwillig herumsteigt“, meinte ein Reisender noch zu Beginn des 16. Jahrhunderts.

Doch genau das sollte sich bald ändern: Zu Beginn des 17. Jahrhunderts kam Italien in Mode – einmal wegen der Begeisterung für die antiken Stätten, zum anderen weil die bald so genannte ▶

Berge erleben!

Die NEUE Berglust

Jetzt am Kiosk...



„Kavalierstour“ fester Bestandteil der adligen bzw. großbürgerlichen Erziehung wurde. Zu einem Motor der frühen Italien-Begeisterung wurde Johann Wolfgang Goethe, der 1786 zu seiner ersten Reise in das „Land, in dem die Zitronen blühen“, aufbrach, davor aber bei seinen Reisen in die Schweiz 1775 und 1779 schon Ausflüge in die Alpen unternommen hatte. Goethe begriff die Überquerung der Berge nicht mehr als notwendiges Übel auf dem Weg nach Italien, sondern hatte einen Sinn für die Reize dieser Landschaft. So beschrieb er die Zillertaler Alpen als „unbeschreiblich schön“. Und der Berner Universalgelehrte Albrecht von Haller (1708–1777) verarbeitete seine Eindrücke einer Reise in das Wallis



Titelblatt der 1746 erschienenen „Naturlehre des Schweizerlandes“ von Johann Jakob Scheuchzer, Kupferstich von Johann Melchior Füssli

in einem Gedicht, das die Alpen und ihre Bewohner nahe dem Paradies verortete. Nicht anders machte es der französische Philosoph Jean-Jacques Rousseau (1712–1778) mit seiner Naturbegeisterung. Der Alpentourismus hat hier seine Ursprünge. Die wissenschaftliche Auseinandersetzung hatte bereits mit Josias Simler eingesetzt, der 1574 das erste Buch veröffentlichte, das sich ausschließlich mit Geschichte und Topographie der Alpen auseinandersetzt. Ihm folgte der Zürcher Arzt Johann Jakob Scheuchzer (1672–1733), der auf neun Reisen Mineralogie, Meteorologie, Geologie und Botanik der Alpen erforscht hat. Zu einem Pionier der Bergsteigerei wurde Horace Bénédict de Saussure mit der Unternehmung der Erstbesteigung des Mont Blanc 1786/87. In der Mitte



Foto: alig-images.de

Napoleon überquert am 20. Mai 1800 den Großen St. Bernhard. Das Monumentalgemälde von Jacques Louis David stellt den Franzosen in eine Reihe mit Karl dem Großen und Hannibal, deren Namen gleichfalls in einen der Felsen eingemeißelt sind.

des 19. Jahrhunderts waren dann vor allem englische Bergsteiger als Gipfelstürmer unterwegs. Wenn im 18. Jahrhundert damit begonnen wurde, das Straßennetz in den Alpen systematisch auszubauen, waren dafür allerdings wie schon bei den Römern wirtschaftliche und militärische Gründe ausschlaggebend. Zum größten Straßenbauer des 19. Jahrhunderts wurde in den Alpen Napoleon Bonaparte. Im Mai 1800 hatte er mit 30.000 Mann den Großen St. Bernhard überquert, um dem von den Österreichern bedrängten Marschall Massena in Oberitalien zu Hilfe zu kommen. Er schaffte es gerade rechtzeitig, doch hatte ihm seine spektakuläre Überquerung gezeigt, wie wichtig gute Straßenverbindungen in den Alpen waren. Noch als Erster Konsul der Republik befahl Napoleon den Bau einer neuen Passstraße über

Goethes „Land, in dem die Zitronen blühen“ zieht bis heute Urlauber wie „Händler“ über die Alpen

den Simplon. 5000 Arbeiter waren damit fünf Jahre lang beschäftigt, 600 Brücken wurden gebaut, um das schwierige Gelände zu überwinden. Und Napoleon beließ es nicht beim Simplon: Ungefähr zur gleichen Zeit wurden auf seinen Befehl Passstraßen über den Mont Cenis (2082 Meter), den Mont Genève (1854 Meter) und den Col di Tenda (1873 Meter, s. Tourentipp S. 38) fertiggestellt. Einen weiteren großen Schub in der Erschließung der Alpen für Reisende brachte der Bau der Eisenbahnen. Beispielgebend wurde die Semmeringbahn, die es von 1857 an ermöglichte, mit dem Zug

von Triest bis Wien zu reisen. Es folgten 1867 die Brennerbahn, 1882 die Gotthardbahn, 1901 wurde mit dem Bau der Tauernbahn begonnen. Mit dem Bau der großen Schnellstraßen – der Brennerautobahn (1959–1974), der Felbertauernstraße (1967) oder der Arlbergstraße (1974–1978) – verlagerte sich der Verkehr zunehmend (wieder) von der Schiene auf die Straße. Wenngleich viele

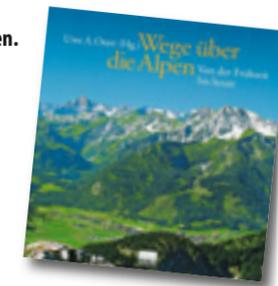


Foto: Uwe Oster

Kaiser Franz I. gab 1820 den Befehl zum Bau einer der kühnsten Passstraßen im Alpenraum über das Stilfser Joch.

der Schnellstraßen durch lange Tunnel führen (Arlberg, Gotthard, San Bernardino ...), ist in den betroffenen Gebieten der Widerstand gegen die Blechlawinen beträchtlich. Neben den Urlaubern sind dafür in erster Linie die modernen Nachfolger jener frühen Händler verantwortlich, die vor Jahrtausenden Olivenöl und Wein nach Norden, Felle und Bernstein in den Süden transportiert haben. So schließt sich in gewisser Weise der Kreis der Geschichte. ◀

Literatur: Uwe A. Oster (Hg.), **Wege über die Alpen.** Von der Frühzeit bis heute. Darmstadt 2006.



Uwe A. Oster (45) hat Geschichte und Germanistik studiert. Er ist stellvertretender Chefredakteur des Geschichtsmagazins »DAMALS« und arbeitet darüber hinaus als freier Autor und Journalist. Zahlreiche Buchveröffentlichungen zu historischen und kulturhistorischen Themen. In den Alpen hat es ihm besonders das Val Müstair in Graubünden angetan.

BERGSTEIGEN MIT DER ALPINSCHULE INNSBRUCK

Ihre Ziele, Ihr Wunschberg – wir begleiten Sie gerne! Wo auch immer Ihre Ziele liegen oder was Sie sich vorgenommen haben, das Wichtigste sind sorgfältige Vorbereitung und entsprechendes Know-how für die Tour. Stellen Sie sich Ihrer persönlichen Herausforderung und steigen Sie mit staatlich geprüften ASI-Bergführern auf!



| | | | |
|---|---|--|---|
| <p>ALPINE AUSBILDUNG IN FELS & EIS</p> <p>7 Tage in der Bergwelt der Öztaler Alpen auf der Braunschweigerhütte, € 720,- www.asi.at/2031</p> | <p>4000ER-WOCHE IM SCHWEIZER WALLIS</p> <p>7 Tage Berg- & Gletschertouren zwischen Strahlhorn, Matterhorn und Mt. Rosa, € 1.215,- www.asi.at/1745</p> | <p>HAUTE ROUTE ÜBER DIE WALLISER ALPEN</p> <p>7 Tage Gletschertour in den Westalpen von Chamonix nach Zermatt, € 1.025,- www.asi.at/1749</p> | <p>BERGERLEBNIS AM GROSSGLOCKNER</p> <p>7 Tage Hüttentrekking in den Hohen Tauern und am Großglockner, € 695,- www.asi.at/2035</p> |
| <p>BERGTRAUM SILVRETTA MIT PIZ BUIN</p> <p>6 Tage von Hütte zu Hütte unterwegs in majestätischer Berglandschaft, € 695,- www.asi.at/2043</p> | <p>TOUR DU MONTE ROSA</p> <p>7 Tage zu Fuß unterwegs von den Hügeln des Piemont auf den Monte Rosa, € 995,- www.asi.at/0729</p> | <p>TOUR DU MONT BLANC</p> <p>7 Tage Hüttentrekking rund um das mächtige Gebirgsmassiv des Mt. Blanc, € 785,- www.asi.at/1750</p> | <p>BRENTA – MADONNA DI CAMPGLIO</p> <p>7 Tage Bergabenteuer im Klettersteig-Paradies an der Südseite der Alpen, € 795,- www.asi.at/0744</p> |