

Stefan Feuser

**Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum vom Hellenismus bis in die römische Kaiserzeit**

# Urban Spaces

---

Edited by  
Susanne Muth, Jennifer Trimble and Ulrike Wulf-Rheidt (†)

Editorial Board  
Franz Alto Bauer, Janet DeLaine, Steven Ellis, Lothar Haselberger,  
Adolf Hoffmann, Cornelia Jöchner, Katharina Lorenz, Carlos Noreña,  
Philipp von Rummel, Stephan Schmid

## Band 8

Stefan Feuser

# **Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum vom Hellenismus bis in die römische Kaiserzeit**

---

Städtebau, Funktion und Wahrnehmung

DE GRUYTER

Gedruckt mit Unterstützung des Förderungsfonds Wissenschaft der VG WORT.

ISBN 978-3-11-058032-7

e-ISBN (PDF) 978-3-11-058425-7

e-ISBN (EPUB) 978-3-11-058346-5

ISSN 2194-4857

**Library of Congress Control Number: 2019947693**

**Bibliographic information published by the Deutsche Nationalbibliothek**

The Deutsche Nationalbibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie;  
detailed bibliographic data are available on the Internet at <http://dnb.dnb.de>.

© 2020 Walter de Gruyter GmbH, Berlin/Boston

Satz: Meta Systems Publishing & Printservices GmbH, Wustermark

Druck und Bindung: Hubert & Co. GmbH & Co. KG, Göttingen

Umschlagabbildung: Der Hafen von Caesarea Maritima im frühen 1. Jh. n. Chr., publiziert in A. Raban, The Inner Harbor Basin of Caesarea: Archaeological Evidence for Its Gradual Demise, in: A. Raban – K. G. Holum (eds.), Caesarea Maritima. A Retrospective After Two Millennia (Leiden 1996) S. 645 Abb. 18, © Avner Raban – Christopher Brandon

[www.degruyter.com](http://www.degruyter.com)

## Vorwort

Der vorliegende Band ist eine überarbeitete und aktualisierte Fassung meiner Habilitationsschrift, die ich im April 2016 eingereicht habe und die im Februar 2017 vom Rat der Philosophischen Fakultät der Universität Rostock angenommen worden ist. Für die Übernahme der Gutachten sowie wichtige Kritik, Hinweise und Korrekturen danke ich sehr herzlich Detlev Wannagat, Gunnar Seelentag und Martina Seifert.

Die Grundlagen für die Habilitationsschrift mit der Erarbeitung der Fallstudien habe ich als Fellow in Hellenic Studies des Center for Hellenic Studies der Harvard University in Washington DC legen können. Abgeschlossen worden ist die Arbeit am Heinrich-Schliemann-Institut für Altertumswissenschaften der Universität Rostock. Dabei konnte ich auf Vorarbeiten zurückgreifen, die entstanden sind im Projekt *Bilder und Vorstellungen römischer Hafenanlagen. Gattungsübergreifende Dokumentation und kontextualisierte Analyse römischer Hafendarstellungen*, das in den Jahren 2012 bis 2015 von der Deutschen Forschungsgemeinschaft im Rahmen des SPP 1630 *Häfen von der römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter* gefördert worden ist. Die Überarbeitung und Umwandlung der Habilitationsschrift in den vorliegenden Band erfolgten am Institut für Klassische Altertumskunde / Abteilung Klassische Archäologie der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel. Die letzten Korrekturen habe ich an der University of Pennsylvania in Philadelphia als Feodor-Lynen-Forschungsstipendiat der Alexander von Humboldt Stiftung durchführen können.

Die Idee zu der Arbeit entstammt meiner Beteiligung an den Feldforschungen im Hafen von Alexandria Troas (2005–2007) und in Elaia (2008–2011). Elmar Schwertheim und Felix Pirson als jeweilige Leiter bin ich zu Dank verpflichtet, an den Projekten federführend mitarbeiten und mich so mit den Methoden und Inhalten der Erforschung antiker Hafeneorte vertraut machen zu können.

Einzelne Aspekte des Themas konnte ich bei Vorträgen in Berlin, Bochum, Hamburg, Istanbul, Köln, Mainz, Tübingen und Washington DC vorstellen. Wichtige Hinweise, Anregungen und Denkanstöße erhielt ich dabei unter anderem von Christof Berns, David Blackman, Ronald Bockius, Julia Daum, Simon Keay, Karl-Uwe Mahler, Felix Pirson und Thomas Schmidts.

Für Hilfe bei der Beschaffung von Abbildungsvorlagen und für die Druckgenehmigungen von Vorlagen bin ich Isabella Benda-Weber, Karsten Dahmen, Franck Goddio, Arthur De Graauw, Havva Işkan Işık, Daria Lanzuolo, Monica Livadiotti, Bjørn Lovén, Luciano Pedicini und Elmar Schwertheim verbunden.

Für die Aufnahme in die Reihe *Urban Spaces* danke ich den Herausgeberinnen Susanne Muth, Jennifer Trimble und Ulrike Wulf-Rheidt (†). Die Betreuung der Drucklegung lag in den bewährten Händen von Katrin Hofmann, Sabina Dabrowski und Mirko Vonderstein. Die Publikation in dieser Form wurde dankenswerter Weise durch einen großzügigen Druckkostenzuschuss des Förderungsfonds Wissenschaft der VG Wort ermöglicht.

Stefan Feuser



# Inhalt

## Vorwort — V

### I Einleitung — 1

- I.1 Fragestellungen und Gliederung — 2
- I.2 Zeitliche und räumliche Eingrenzung — 6
- I.3 Forschungsgeschichte — 9
  - I.3.1 Die Bedeutung von Hafenstädten in den Mediterranean Studies — 11
  - I.3.2 Die Erforschung von Hafenstädten in der Geoarchäologie — 13
- I.4 Theoretische Überlegungen zum Phänomen *Hafenstadt* — 15
  - I.4.1 Definition — 15
  - I.4.2 Kategorien von Hafenstädten — 15
  - I.4.3 Die städtebauliche und funktionale Ausrichtung — 20

### II Fallstudien — 23

- II.1 Milet — 23
  - II.1.1 Die litorale Topographie und ihre Entwicklung — 24
  - II.1.2 Das klassische Milet und seine Häfen — 28
  - II.1.3 Der Ausbau der maritimen Infrastruktur – Das frühhellenistische Milet und seine Häfen bis zur Mitte des 3. Jhs. v. Chr. — 31
  - II.1.4 Milet und seine Häfen von der Mitte des 3. Jhs. v. Chr. bis an das Ende des 1. Jhs. v. Chr. — 41
  - II.1.5 Das kaiserzeitliche Milet bis zum Ende des 2. Jhs. n. Chr. — 51
  - II.1.6 Die Bedeutung von Hafen und Meer für das gesellschaftliche Leben der Stadt — 64
  - II.1.7 Riten und Prozessionen und ihr Bezug zum Meer — 68
  - II.1.8 Zusammenfassung — 71
- II.2 Alexandria — 72
  - II.2.1 Die litorale Topographie und ihre Entwicklung — 75
  - II.2.2 Die hellenistische Zeit — 76
  - II.2.3 Die römische Kaiserzeit — 92
  - II.2.4 Maritime Riten und Prozessionen in Alexandria — 98
  - II.2.5 Zusammenfassung — 98
- II.3 Ephesos — 100
  - II.3.1 Die litorale Topographie und ihre Entwicklung — 100
  - II.3.2 Die Gründung der Stadt unter Lysimachos — 102
  - II.3.3 Die Entwicklung der Stadt vom 3. Jh. v. Chr. bis in die Mitte des 1. Jhs. v. Chr. — 107
  - II.3.4 Die städtebauliche Entwicklung von der zweiten Hälfte des 1. Jhs. v. Chr. bis zur Mitte des 1. Jhs. n. Chr. — 115
  - II.3.5 Die städtebauliche Entwicklung von der zweiten Hälfte des 1. Jhs. n. Chr. bis zum Beginn des 3. Jhs. n. Chr. — 123
  - II.3.6 Hafen und Meer als Ort für Euergeten und Platz für Ehrenbauten — 141
  - II.3.7 Die Bedeutung von Hafen und Meer für das gesellschaftliche Leben der Stadt — 142
  - II.3.8 Zusammenfassung — 147
- II.4 Caesarea Maritima — 148
  - II.4.1 Die litorale Topographie und ihre Entwicklung — 149
  - II.4.2 Die hellenistische Siedlung Stratonos Pyrgos — 151
  - II.4.3 Das kaiserzeitliche Caesarea Maritima — 153

|            |  |
|------------|--|
| II.4.3.1   | Gründung und Ausbau von Stadt und Hafen durch Herodes den Großen — <b>153</b>                                  |
| II.4.3.2   | Die urbane Entwicklung der Stadt vom Tod des Herodes bis an das Ende des 3. Jhs. n. Chr. — <b>177</b>          |
| II.4.4     | Die Bedeutung von Hafen und Meer für das gesellschaftliche Leben der Stadt — <b>184</b>                        |
| II.4.5     | Maritime Riten und Prozessionen in Caesarea Maritima — <b>187</b>  |
| II.4.6     | Zusammenfassung — <b>188</b>   |
| II.5       | Leptis Magna — <b>188</b>  |
| II.5.1     | Die litorale Topographie und ihre Entwicklung — <b>189</b>   |
| II.5.2     | Hellenistische Zeit — <b>190</b>   |
| II.5.3     | Das kaiserzeitliche Leptis Magna — <b>193</b>  |
| II.5.3.1   | Der Ausbau der Stadt im 1. Jh. und 2. Jh. n. Chr. — <b>193</b>   |
| II.5.3.2   | Der Ausbau der Stadt unter Septimius Severus — <b>204</b>  |
| II.5.3.3   | Die Entwicklung von Stadt und Hafen im 3. Jh. n. Chr. — <b>224</b>   |
| II.5.4     | Die Bedeutung von Hafen und Meer für das gesellschaftliche Leben der Stadt — <b>225</b>                        |
| II.5.5     | Maritime Riten und Prozessionen in Leptis Magna — <b>226</b>   |
| II.5.6     | Zusammenfassung — <b>227</b>   |
| <b>III</b> | <b>Städtebau — 229</b>   |
| III.1      | Hafenspezifische Bautypen — <b>229</b>   |
| III.1.1    | Wellenbrecher, Molen und Kaimauern — <b>229</b>  |
| III.1.2    | Schiffshäuser — <b>232</b>   |
| III.1.3    | Leuchttürme — <b>237</b>   |
| III.2      | Die bauliche Gestaltung des Übergangs zwischen Meer und Hafenbecken — <b>240</b>                               |
| III.3      | Die räumliche Gliederung der Hafenbecken — <b>247</b>  |
| III.4      | Der städtebauliche Zusammenhang zwischen Hafenbecken und Stadtgebiet — <b>252</b>                              |
| III.4.1    | Der Hafen als Teil des Stadtraums in hellenistischer Zeit — <b>252</b>   |
| III.4.2    | Die Monumentalisierung des Übergangs zwischen Hafen und Stadt im Verlauf der römischen Kaiserzeit — <b>258</b> |
| III.4.3    | Die funktionale Umwidmung der hellenistischen Schiffshäuser — <b>265</b>                                       |
| III.4.4    | Der Hafen zwischen städtischem Innenraum und maritimem Außenraum in der römischen Kaiserzeit — <b>267</b>      |
| III.5      | Die Beziehung städtischer Bauten zum Meer — <b>268</b>   |
| III.5.1    | Theater und Circusbauten — <b>269</b>  |
| III.5.2    | Villen und Paläste — <b>271</b>  |
| III.5.3    | Wirtschaftlich genutzte Bauten — <b>274</b>  |
| III.5.4    | Brunnenbauten — <b>280</b>   |
| <b>IV</b>  | <b>Funktion. Die Hafenstadt als Lebensraum — 283</b>   |
| IV.1       | Handel — <b>283</b>  |
| IV.1.1     | Händler — <b>284</b>   |
| IV.1.2     | Naukleroi — <b>286</b>   |
| IV.2       | Handwerk und Gewerbe — <b>290</b>  |
| IV.2.1     | Schiffsbauer — <b>291</b>  |
| IV.2.2     | Lastenträger — <b>293</b>  |
| IV.2.3     | Arbeiter — <b>297</b>  |
| IV.2.4     | Schiffszieher — <b>297</b>   |
| IV.2.5     | Fährleute — <b>298</b>   |
| IV.2.6     | Fischer — <b>300</b>   |
| IV.2.7     | Muschelfischer, Muschelsucher und Krabbenfischer — <b>304</b>  |



|           |   |
|-----------|---|
| IV.3      | Repräsentation — 305  |
| IV.3.1    | Der Bau von Hafenanlagen als Teil der herrscherlichen Repräsentation — 306          |
| IV.3.2    | Der Bau von Hafenanlagen als Teil der städtischen und privaten Repräsentation — 311 |
| IV.3.3    | Häfen und Ankerplätze mit exklusivem Nutzungsrecht — 312                            |
| IV.3.4    | Ehrenbauten — 315   |
| IV.3.5    | Statuenaufstellungen — 317  |
| IV.4      | Entsorgung von Abwasser und Müll — 319  |
| <b>V</b>  | <b>Ästhetik und Wahrnehmung von Hafen und urbanem Litoral — 323</b>                 |
| V.1       | Die bauliche Integration des Litorals in den städtischen Raum — 323                 |
| V.2       | Die architektonische Gestaltung des urbanen Küstenstreifens — 326                   |
| V.3       | Der Hafen als Erinnerungsort — 328  |
| V.4       | Der Hafen als Teil der städtischen Sakraltopographie — 330                          |
| V.5       | Häfen und urbane Küstenstreifen in bildlichen Darstellungen — 333                   |
| <b>VI</b> | <b>Zusammenfassung — 341</b>  |
|           | <b>Literaturverzeichnis — 349</b>   |
|           | <b>Abbildungsverzeichnis — 379</b>  |
|           | <b>Orts- und Sachregister — 383</b>   |
|           | <b>Stellenregister — 387</b>  |



# I Einleitung

Die Küstengebiete waren in allen Epochen der Menschheitsgeschichte Orte intensiver Siedlungstätigkeit.<sup>1</sup> Dabei reichte das Spektrum von kleinen, temporär genutzten Stationen für die Ausbeutung des Meeres, über Ansiedlungen von Fischern bis hin zu großen, architektonisch aufwendig gestalteten Hafenorten. Küsten sind grundsätzlich prekäre Landschaftsräume, auf die unterschiedliche natürliche Prozesse einwirken, die zu ständigen Veränderungen führen. Langfristige tektonische Prozesse beeinflussen die Gestaltung der Küsten genauso wie kurz- (atmosphärischer Druck, Stürme), mittel- (Gezeiten) und langfristige (Eustasie) Meeresspiegelschwankungen und die Bewegung des Wassers in Form von Wellen und Strömungen.<sup>2</sup> Dazu treten im Mittelmeerraum in unregelmäßigen Abständen Extremereignisse wie Tsunamis und Erdbeben auf, die in letzterem Fall zu einem plötzlichen Senken oder Heben der Landmasse und damit einer Verschiebung der Küstenlinie führen können.<sup>3</sup> Durch diese unterschiedlichen Prozesse ist die Küste keine feste Linie, die das Festland vom Wasser trennt, sondern ein unterschiedlich breiter Grenz- bzw. Übergangsraum zwischen Land und Meer.

Diesem prekären, stetigen Wandel unterzogenen Naturraum der Küste steht das Paradoxon des Hafens bzw. der Hafenstadt als ein auf Stabilität angelegter und architektonisch gefasster Lebensraum gegenüber. Die dort errichteten, grundsätzlich statischen Strukturen werden mit dem Ziel der Permanenz in einem sich stetig wandelnden, unterschiedlichen natürlichen und anthropogenen Einflüssen ausgesetzten Raum errichtet.<sup>4</sup> Der Grund für die Errichtung von Bauten unmittelbar an der Küste war seit Beginn der Seefahrt der Schutz des ruhenden Schiffsverkehrs. Dabei kann für das klassische Altertum grundsätzlich zwischen drei verschiedenen Kategorien von Orten an der Küste unterschieden werden, die diesem Zweck dienten: *Ankerstellen*, *Häfen* und *Hafenstädte*.<sup>5</sup> Die Unterscheidung beruht dabei auf der Dauer der Nutzung, dem Umfang der gebauten Infrastruktur und der Verbindung mit einer Ansiedlung. Eine *Ankerstelle* ist prinzipiell jeder Ort, an dem ein Wasserfahrzeug sicher ankern, an Land gezogen oder an einer natürlichen oder künstlichen Einrichtung festgemacht werden kann.<sup>6</sup> Dazu wurden zu meist die durch naturräumliche Bedingungen bevorzugten Kaplagen, Buchten und flachen Strände genutzt, die durch den Bau einfacher Wellenbrecher erweitert werden konnten, um die Wellenaktivität zu reduzieren. Eine Ansiedlung war damit nicht verbunden. Die *Ankerstellen* wurden temporär zum Beispiel für den Fischfang, den Abtransport von landwirtschaftlichen Erzeugnissen<sup>7</sup> oder auch den Schutz bei schwerer See genutzt. *Häfen* sind demgegenüber permanent genutzte Orte des litoralen<sup>8</sup> und maritimen Schiffsverkehrs. Das morphologische Spektrum kann dabei von natürlichen Buchten mit oder auch ohne einfache bauliche Einrichtungen zur Verbesserung der Schutzfunktion bis hin zu künstlichen Hafenbecken reichen, die durch Wellenbrecher und Molen vom Meer abgetrennt waren und über umfangreiche Infrastruktur für die Seefahrt und den Warenaustausch verfügten. Grundsätzlich müssen mit *Häfen* aber keine

---

1 Walker 1990, 275; Gillis 2012.

2 Walker 1990, 272 f.; Kelletat 2013, 89–103.

3 Walker 1990, 289.

4 Walker 1990, 285.

5 Die folgenden Ausführungen sind an Tartaron 2013, 4 und Bendschus – Feuser 2018, 15–29 orientiert.

6 Im römischen Rechtsverständnis (Dig. 1, 8, 2, 1; 1, 8, 5; Inst. 2, 1, 2; 2, 1, 4) war die Nutzung der Meeresküste und der Flussufer frei, sodass niemandem der Zugang dazu verwehrt werden konnte. Damit konnte aus rechtlicher Sicht prinzipiell jeder Abschnitt der Küste als Ankerplatz und zum Anlanden genutzt werden.

7 Für das spätantike Zypern hat Leidwanger 2013 Ankerplätze ohne feste bauliche Einrichtungen lokalisiert, die von ihm als *opportunistic ports* bezeichnet werden und von denen aus der Austausch mit landwirtschaftlichen Gütern aus dem Hinterland erfolgte.

8 Als litoral ist in dieser Arbeit die Küstenzone gemeint, die nicht nur den Küstenstreifen umfasst, sondern auch die Abschnitte des Meeres, in denen Küstenschiffahrt mit Landsicht möglich war, und einen kleineren Landstrich entlang der Küste. Zur Definition des Begriffs Pearson 2006, 354.

Ansiedlungen verbunden gewesen sein. Im Umfeld dieser, zumeist durch die litorale Topographie begünstigten *Häfen* entwickelten sich dann häufig größere Ansiedlungen, die im Laufe der Zeit zu Städten anwuchsen. Da sich in archaischer und klassischer Zeit die Seefahrt spezialisierte, wurden Einrichtungen zum Schutz der Schiffe, zur Versorgung der Seeleute und Reisenden sowie dem Umschlag von Waren benötigt, sodass *Hafenstädte* entstanden. Sie kanalisieren den Übergang zwischen Wasser und Land, auch wenn das Anlanden von Schiffen prinzipiell weiterhin an *Ankerstellen* und *Häfen* ohne Ansiedlung möglich war.

Die Küste ist aber nicht nur in geographischer, sondern auch in wissenschaftlicher Hinsicht ein Übergangsraum.<sup>9</sup> Dort treffen die traditionell landbasierten Fragestellungen der Klassischen Archäologie und Alten Geschichte auf prinzipiell epochenübergreifend anwendbare unterwasserarchäologische Methoden und Sichtweisen. Während sich erstere seit langem vor allem feldarchäologisch und epigraphisch mit dem Inventar sowie der historischen und sozialen Entwicklung von Küstenstädten beschäftigen – zumeist unter Auslassung des Hafens – ist letztere primär durch die Bearbeitung von Wrackfunden geprägt, die vor allem unter technischen Gesichtspunkten ausgewertet, selten aber in ihren übergreifenden sozialen, wirtschaftlichen und politischen Kontext gestellt werden. Bedingt durch unterschiedliche Fachkulturen und Publikationsorgane werden selbst in der Klassischen Archäologie nur selten Ergebnisse der unterwasserarchäologischen Forschung berücksichtigt.

Als recht neues Forschungsfeld erweitert die Geoarchäologie, die sich mit den morphologischen Veränderungen des Küstenstreifens im Holozän befasst, das methodische Spektrum. Die Geoarchäologie hat ihren Ursprung in der physischen Geographie und schlägt damit eine Brücke zu den Naturwissenschaften. Durch die Zusammenarbeit zwischen Geographinnen, Althistorikern und Archäologinnen sind in den letzten Jahren wichtige Ergebnisse zur historischen und geomorphologischen Entwicklung verschiedener Küstenregionen des Mittelmeerraums vom Neolithikum bis in spätbyzantinische Zeit erzielt worden. Die hier betriebene Untersuchung von Küstenorten des antiken Mittelmeeres bezieht daher neben den archäologischen und historischen Quellen auch umfassend die geoarchäologischen Erkenntnisse mit ein.

## 1.1 Fragestellungen und Gliederung

Das Thema dieser Arbeit sind der Städtebau, die Funktion und die Wahrnehmung von Hafenstädten des östlichen Mittelmeerraums vom Hellenismus bis in die römische Kaiserzeit. Im Mittelpunkt steht die Frage, welche Bedeutung die Küste und das Meer für die Physiognomie einer Stadt hatten. Durch ihre Lage waren Hafenstädte sowohl wichtige Knotenpunkte innerhalb einer mittelmeerweiten Kommunikation als auch Zentralorte für ein Umland und über unterschiedliche Wege mit einem verkehrsgeographischen Hinterland verbunden. Sie waren somit die entscheidenden Schnittstellen zwischen den Lebensräumen *Land* und *Wasser*. Wie drückte sich diese Funktion des Übergangs im städtebaulichen Grundriss, im Weichbild der Stadt und in der sozialen Zusammensetzung ihrer Bewohner aus? Wie wurde der Gegensatz zwischen dem sich ständig wandelnden Küstenstreifen und dem statischen Charakter der städtischen Architektur baulich offengelegt, kaschiert oder gar gelöst? Welche städtebaulichen, ökonomischen, repräsentativen und ästhetischen Bedeutungen hatte der Hafen innerhalb des antiken Stadtorganismus?

Da die zahlreichen Hafenstädte im antiken Mittelmeerraum in ihrer Größe, in ihrer baulichen Ausstattung und in ihrer verkehrsgeographischen Bedeutung grundsätzlich verschieden waren, ist davon auszugehen, dass auch der Städtebau, die Funktion und die ästhetische Wahrnehmung jeweils unterschiedlich gewesen sind. Um dieser Vielgestaltigkeit antiker Hafenorte Rechnung zu tragen, beschäftige ich mich zunächst eingehend mit insgesamt fünf Fallstudien,

---

<sup>9</sup> Allgemein zur Brückenfunktion einer *coastal archaeology* zwischen unterschiedlichen archäologischen Traditionen Ford 2011, 770 f.

die in ihrer verkehrsgeographischen Bedeutung vergleichbar sind. Die Einzeluntersuchungen sollen es ermöglichen, die städtebauliche und funktionale Einzigartigkeit der Hafenstädte festzustellen und herauszuarbeiten, worauf diese jeweils beruhte. Mit Milet, Alexandria, Ephesos, Caesarea Maritima und Leptis Magna nehme ich jeweils Hafenstädte in den Blick, die in hellenistischer Zeit und/oder der römischen Kaiserzeit überregional bedeutend waren, da sie über weitreichende maritime Beziehungen verfügten, und gleichzeitig als Zentralorte für ein großes Umland fungierten.<sup>10</sup> Die Fallstudien decken ein regional, chronologisch und funktional breites Spektrum ab: Sie sind weit über den östlichen Mittelmeerraum verteilt und in unterschiedlichen ökologischen und geographischen Landschaftsräumen angesiedelt. Während Alexandria chronologisch im gesamten Betrachtungszeitraum von großer Bedeutung war, hatte Milet seine Blütezeit als Hafenstadt in frühhellenistischer Zeit, Caesarea Maritima in der frühen Kaiserzeit, Ephesos im Verlauf des 1. Jhs. und 2. Jhs. und Leptis Magna um 200 n. Chr. Während es sich bei Milet um eine alte *polis* mit einer bedeutenden maritimen Geschichte handelt, sind Alexandria und Ephesos Städtegründungen hellenistischer Zeit durch Alexander den Großen bzw. Lysimachos. Der Ausbau von Caesarea Maritima und Leptis Magna geht wiederum auf das persönliche Engagement eines lokalen Klientelkönigs bzw. des römischen Kaisers zurück. Landschaftlich waren die Mikroregionen von Milet und Ephesos durch die zerklüftete, buchtenreiche Küste der Ägäis und die Lage im Mündungsdelta ganzjährig wasserführender, stark sedimenthaltiger Flüsse gekennzeichnet – dem großen Mäander und dem Kaystros. Die Sedimentablagerungen führten zu einer kontinuierlichen Verlagerung der Küstenlinie und einer fortlaufenden Veränderung der örtlichen Topographie. Alexandria lag mit dem Nil im flachen Mündungsdelta eines sedimentreichen Flusses. Allerdings hatte dies keine Auswirkungen auf die Stadt, da die in das Meer gespülten Sedimente durch die Strömung nach Osten und damit von Alexandria weggetrieben wurden. Caesarea Maritima und Leptis Magna wiederum lagen an flachen, weitgehend buchtlosen Küsten, an denen keine bzw. lediglich saisonale Wasserläufe in das Meer mündeten.

Ebenfalls von Bedeutung ist, dass die fünf Hafenstädte archäologisch und historisch verhältnismäßig gut erforscht sind und – bis auf Alexandria – der Grundriss der jeweiligen Stadt und dessen historische Entwicklung gut nachvollzogen werden können. In Milet und Ephesos werden mittlerweile seit über 100 Jahren Grabungskampagnen durchgeführt, in deren Rahmen bedeutende Teile des Stadtraums freigelegt und die in einer Fülle an Publikationen vorgelegt worden sind. Während der Hafen von Caesarea Maritima der am besten erforschte und durch entsprechende Publikationen dokumentierte Komplex des antiken Mittelmeerraums ist, ist der Hafen von Leptis Magna die am besten erhaltene Anlage. Diese ist zwar nicht ihrem Erhaltungszustand gemäß dokumentiert und wissenschaftlich erschlossen, dennoch kann der Komplex ein eindruckliches Bild seines ursprünglichen antiken Aussehens vermitteln. Demgegenüber ist das antike Alexandria kaum durch archäologische Zeugnisse zu erschließen. Die Bedeutung der Hafenstadt innerhalb des östlichen Mittelmeerraums, die aktuellen Forschungen zur Topographie der Hafembucht und der Reichtum an hellenistischen und kaiserzeitlichen Schriftquellen hat aber den Ausschlag gegeben, die Stadt als Fallstudie in die Betrachtung zu integrieren. Durch die aktuellen geoarchäologischen Forschungen können bei allen Fallstudien die historische Entwicklung der Küstenlinie, die Verlandungsgeschichte der Häfen und die bauliche Entwicklung des Litorals verlässlich nachvollzogen werden.

Kurz zu begründen ist, warum die für die politische und wirtschaftliche Entwicklung des östlichen Mittelmeerraums in hellenistischer Zeit bedeutenden Hafenorte Delos und Rhodos nicht als Fallstudien aufgenommen worden sind. Im Fall von Rhodos spricht der schlechte Erhaltungszustand und damit der geringe Kenntnisstand zum antiken Stadtorganismus gegen eine Aufnahme. Zwar sind die einzelnen Häfen der antiken Stadt lokalisiert und mit unterschiedlichen Funktionen verbunden worden. Allerdings ist die antike Bebauung der Häfen, die Verbindungen zwischen den einzelnen Häfen untereinander bzw. den Häfen und der Stadt sowie die

---

<sup>10</sup> Zu den unterschiedlichen Kategorien von Hafenstädten unten Kap. I.4.2.

Lage wichtiger Bauten und Platzanlagen weitgehend unbekannt. Für Delos ist der Kenntnisstand zwar ungleich besser. Allerdings stellt die Insel in politischer, wirtschaftlicher und sakraler Hinsicht einen Sonderfall dar. Delos ist in hellenistischer Zeit ein eigener Typus der Hafenstadt, der nur eingeschränkt mit den fünf im Folgenden untersuchten Fallstudien zu vergleichen ist und daher einer gesonderten Betrachtung bedarf.

Die auf einer Mikroebene angesiedelten fünf Fallstudien bilden in einem zweiten Teil der Arbeit die Grundlage für die Beschäftigung mit übergreifenden Phänomenen des Städtebaus, der Funktion und der ästhetischen Wahrnehmung von Hafenstädten. Daneben wird eine Vielzahl weiterer Beispiele mit in die Analyse einbezogen, um vorhandene Lücken in der Überlieferung auszugleichen und um die Untersuchung auf weitere, lediglich punktuell erforschte Hafenstädte auszuweiten. Bei der Beschäftigung mit dem Städtebau (Kap. III) wird es nicht um die Charakterisierung und Typologisierung von Hafenanlagen gehen, sondern um das wechselseitige Verhältnis und die Verbindung zwischen Hafen und städtischem Organismus. Dabei steht die Frage im Mittelpunkt, welche Rolle die Lage am Meer für die städtebauliche Organisation des Gemeinwesens spielte. Wie bereits kurz skizziert, waren Orte, die unmittelbar an der Küste lagen, durch ihre geographische Lage einem stetigen naturräumlichen Wandel ausgesetzt, der sich parallel zur Veränderung der wirtschaftlichen, politischen und sozialen Bedingungen vollzog. Folgerichtig ist der Städtebau von Hafenorten nicht als statisch zu verstehen, sondern vielmehr als fortlaufender historischer Prozess. Die stetig fortschreitende Verlandung in den Mündungsdeltas von Flussläufen, strömungsbedingte Ablagerungs- und Erosionsprozesse entlang der Küsten, ein eustatisch bedingter Anstieg des Meeresspiegels und tektonische Ereignisse führten dazu, dass kontinuierlich Umbauten, Ausbesserungen und Neubauten entlang des urbanisierten Küstenstreifens nötig wurden.

Die Lage und der funktionale Charakter von Städten unmittelbar auf dem Küstenstreifen bedingten eine gewünschte Offenheit für ankommende Schiffe, Personen und Waren in Form eines litoralen und maritimen Austausches. Dieser Offenheit stand allerdings das Schutzbedürfnis des Gemeinwesens vor den Gefahren des Meeres in Form von Stürmen und vor anthropogen bedingten gefährlichen bzw. als gefährlich wahrgenommenen äußeren Einflüssen wie kriegerischen Angriffen, Zuzug von Fremden und dem Einschleppen von Krankheiten gegenüber. Um der Frage nachgehen zu können, wie dieser Gegensatz im Einzelnen baulich aufgelöst worden ist, werde ich mich von See aus kommend ausführlich mit der Schwelle der Hafeneinfahrt, dem Schwellenraum des Hafenbeckens und dem Übergang zwischen Hafen- und Stadtgebiet befassen. Dabei steht im Mittelpunkt der Untersuchung, welche Bauten an diesen für den Städtebau entscheidenden Stellen zu finden waren, wie die Zugänglichkeit vom offenen Meer in das Hafenbecken und vom Kai auf das Stadtgebiet geregelt und wie die Wasserfläche des Hafenbeckens gegliedert war. Dahinter steht die Frage, ob der Hafen als Teil des Stadtraums aufgefasst worden ist und wie sich das Verhältnis zwischen städtischem Raum, dem Küstenstreifen und dem offenen Meer im Verlauf vom Hellenismus bis in die römische Kaiserzeit verändert hat.

Nimmt man die Bautypen in den Blick, die für antike Häfen typisch waren, ist ihre Anzahl insgesamt überraschend gering. Es handelt sich dabei um Wellenbrecher, Molen und Kaimauern, die dem Schutz des ruhenden Schiffsverkehrs dienen sollten, Leuchttürme, die als großräumige Navigationsmarken die Schifffahrt sichern sollten, und Schiffshäuser, in denen die geruderten Kriegsschiffe seit archaischer Zeit trocken gelagert wurden, wenn sie nicht im Einsatz waren. Bei den übrigen Bauten, die im Hafen und ihrem unmittelbaren Umfeld zu finden waren, handelt es sich um Säulenhallen, Speicherbauten, Villen und Paläste, Theater und Circusbauten sowie Brunnenanlagen. Diese Bautypen sind aber nicht genuin hafenspezifisch, sondern gehören zu den gängigen Bauaufgaben jeder antiken Stadt.

Die Arbeit wird zeigen, dass antike Häfen polyvalente Räume einer jeweiligen Stadt waren, die unterschiedliche Funktionen in sich vereinten: Handel, Handwerk und Gewerbe, Repräsentation und Militär. Welche dieser Funktionen den städtebaulichen Charakter bestimmten und sich auf die soziale und politische Struktur des Gemeinwesens auswirkten, werde ich auf Basis

der Ausführungen zum Städtebau ausführlich thematisieren (Kap. IV). Der Warenaustausch bzw. Handel steht bei der altertumswissenschaftlichen Beschäftigung mit Häfen zumeist im Vordergrund.<sup>11</sup> Fraglich ist allerdings, wie prägend dieser für die bauliche Struktur und die soziale Zusammensetzung einer Hafenstadt im östlichen Mittelmeerraum tatsächlich war. Als Quellengrundlage für die Untersuchung dieser Frage dienen mir sowohl die erhaltenen Bauten als auch inschriftlich überlieferte Personen, die in unterschiedlichen Positionen in den Handel involviert waren.<sup>12</sup> Für die Ökonomie von Hafenstädten spielten neben dem Umschlag von Waren aber auch Handwerk und Gewerbe eine Rolle, die im Hafen, an der Küste und den küstennahen Gewässern angesiedelt waren. Dort tätig waren zum Beispiel Fischer, Muschelsucher, Lastenträger und Fährleute, die ebenfalls das Bild antiker Hafenstädte geprägt haben und durch epigraphische Zeugnisse überliefert sind. Dabei steht die Frage im Vordergrund, wie diese Berufsgruppen sozial, wirtschaftlich und politisch in die Hafenstädte integriert waren und in welcher Form sie im Stadtbild präsent waren.

Häfen waren für ihre jeweiligen Städte aber freilich nicht nur ökonomisch und verkehrsgeographisch bedeutsame Orte, sondern sie wurden auf ganz unterschiedlichen Ebenen von Einzelpersonen und Gemeinwesen als Stätten der Repräsentation genutzt.<sup>13</sup> Dies war vor allem durch Nutzergruppen von unterschiedlicher regionaler und sozialer Herkunft bedingt, die die Häfen täglich frequentierten. Grundsätzlich lassen sich zwei Muster unterscheiden: Zum einen wurde der Bau der maritimen Infrastruktur als Mittel herrscherlicher, städtischer oder privater Repräsentation genutzt. Dabei reichte das Spektrum von der Errichtung des gesamten Hafens samt der Infrastruktur bis zur Spende von Geldbeträgen zur Instandsetzung und Reinigung. Zum anderen wurden in den stark frequentierten Häfen einzelne Ehrenbauten und Statuen errichtet, die die Bedeutung der Stifter, des Herrschers, des Gemeinwesens oder einzelner Bürger widerspiegeln sollten. In diesem Zusammenhang werde ich der Frage nachgehen, in welchem Verhältnis die Funktion des Hafens als Ort des Warenumschlages und als Arbeitsraum für Handwerk und Gewerbe zu einer städtebaulichen Aufwertung als Bühne der Repräsentation stand. Dabei soll auch berücksichtigt werden, dass Hafenbecken für die Entsorgung des städtischen Abwassers und Mülls genutzt worden sind.

Die militärische Funktion von Hafenstädten wird aus zwei Gründen in dieser Studie lediglich am Rande berücksichtigt, auch wenn die Schiffshäuser als Bautypus im Kapitel zum Städtebau berücksichtigt werden: 1.) Eine Untersuchung könnte nur für die hellenistische Zeit durchgeführt werden, da mit der Durchsetzung der römischen Seeherrschaft im Mittelmeerraum am Ende der Republik die meisten Hafenstädte ihre militärische Funktion verloren und der überwiegende Teil der Flotte auf wenige Stützpunkte konzentriert wurde. 2.) Das archäologische Material lässt für die hellenistische Zeit nur sehr eingeschränkt eine Rekonstruktion der militärischen Bedeutung einer Hafenstadt zu. Nur für wenige Orte wie Rhodos oder Karthago lässt sich das bauliche Verhältnis zwischen militärischen und zivilen Einrichtungen der Hafeninfrastruktur zumindest in Ansätzen erkennen. Für die ausgewählten Fallstudien liegen keine Informationen zu deren militärischen Einrichtungen vor. Eine Untersuchung des umfangreich vorhandenen epigraphischen Materials hätte wiederum den Rahmen dieser Arbeit gesprengt.<sup>14</sup>

<sup>11</sup> Heinzlmann 2008; Rice 2010; Rice 2011; Robinson – Wilson 2011; Schörl 2011; Wilson u. a. 2012; Leidwanger 2013.

<sup>12</sup> Nicht berücksichtigen werde ich in dieser Arbeit quantifizierende Analysen des Keramikmaterials, da dafür vielerorts die nötigen Grundlagen in Form von umfassend publizierten Keramikinventaren fehlen und solche Analysen den Rahmen dieser Arbeit bei weitem überschritten hätten. Zu quantifizierenden Analysen von Keramikinventaren ausgewählter Hafenstädte Rice 2010; Rice 2011; Wilson u. a. 2012. Bei den Analysen zeigt sich allerdings, dass die Ergebnisse sehr stark von der Anzahl und Art des publizierten Materials abhängen.

<sup>13</sup> Tuck 1997; Schneider 2014; Schuller 2014, 432. Zur repräsentativen Gestaltung von Binnenhäfen die knappen Ausführungen bei Wawrzinek 2014, 193.

<sup>14</sup> Zur politischen und sozialen Bedeutung der Flottenverbände für ausgewählte Hafenstädte des östlichen Mittelmeerraums im 2. Jh. und 1. Jh. v. Chr. demnächst die gedruckte Version der von Daniel Kah im Jahr 2005 in Marburg abgeschlossenen Dissertation „Epigraphische Untersuchungen zu den Kriegsflotten der hellenistischen Städte im römischen Herrschaftsbereich“.

In einem abschließenden Kapitel werden die bauliche Ästhetik und damit einhergehend die Wahrnehmung der Häfen als integraler Teil des Stadtraums untersucht (Kap. V). Dabei steht zunächst die Frage im Mittelpunkt, mit welchen Baumaßnahmen der Küstenstreifen in den Stadtraum integriert und architektonisch inszeniert worden ist und welche Rückschlüsse dies auf die Wahrnehmung des Litorals zulässt. Daran schließen sich Ausführungen zur Gestaltung des Hafens als Erinnerungsraum und als Bestandteil der städtischen Sakraltopographie an. Dabei wird sich herausstellen, dass die Ästhetik des Hafens und des städtischen Litorals nur sehr eingeschränkt von wirtschaftlichen Funktionen beeinflusst war. Dem auf Grundlage archäologischer, epigraphischer und literarischer Quellen gewonnenen Modell einer Ästhetik der Häfen wird abschließend die Wahrnehmung des urbanisierten Küstenstreifens zur Seite gestellt, wie sie aus bildlichen Darstellungen der römischen Kaiserzeit erschlossen werden kann.

## 1.2 Zeitliche und räumliche Eingrenzung

Der zeitliche Rahmen der Untersuchung reicht von den Eroberungen Alexanders des Großen bis in das 4. Jh. n. Chr. Dies ist sowohl arbeitsökonomisch als vor allem auch überlieferungsbedingt begründet. Gegen eine Ausweitung der Untersuchung bis in klassische Zeit spricht, dass für diese Epoche lediglich punktuelle Untersuchungen zu Hafenstädten vorliegen, die in ihrer chronologischen Einordnung häufig vage bleiben und kaum Rückschlüsse auf den städtischen Organismus zulassen. So sind zwar die klassischen Häfen und vor allem die dortigen Schiffshäuser von zum Beispiel Ägina, Kerkyra, dem sizilischen Naxos, Oiniadai und den Häfen Munychia und Zea im Piräus untersucht und umfassend publiziert.<sup>15</sup> Die Häfen und ihre Bauten lassen sich für diese Epoche aber nicht verlässlich in einen größeren städtebaulichen Zusammenhang stellen, da der archäologische Bestand dies nicht zulässt oder entsprechende Vorarbeiten zu den Stadtanlagen fehlen. Zusätzlich wäre eine zeitliche Ausweitung der Studie arbeitsökonomisch wegen der gänzlich anderen politischen Rahmenbedingungen in klassischer Zeit kaum zu bewältigen gewesen.

Der Begriff des östlichen Mittelmeeres wird in dieser Arbeit als geographisch definierter Raum aufgefasst. Als westliche Grenze wird eine Linie bestimmt, die sich von Ras at-Tib/Tunesien über Capo Boeo/Sizilien bis zur Punta di Faro am Nordausgang der Straße von Messina erstreckt.<sup>16</sup> Diese Unterteilung des Mittelmeeres erscheint unter geographischem und klimatischem Blickwinkel gerechtfertigt, auch wenn sie keine Bestätigung in antiken Schriftquellen findet.<sup>17</sup> Zum einen wird eine solche Trennung geographisch durch die stark gegliederte Küstenlinie, die weit in das Becken hineinreichenden Landmassen des heutigen Tunesiens und Italiens und durch die vorgelagerte Insel Sizilien vorgegeben. Zum anderen waren die klimatischen Bedingungen im östlichen Becken des Mittelmeeres im Gegensatz zum westlichen Teil durch sehr stabile und beständige Wetterlagen gekennzeichnet.<sup>18</sup> Die Wasserfläche des östlichen Mittelmeerbeckens ist auf Grundlage der geographischen Bedingungen bereits in der griechisch-römischen Antike in mehrere Teilmeere unterschieden worden, deren Namen überwiegend noch

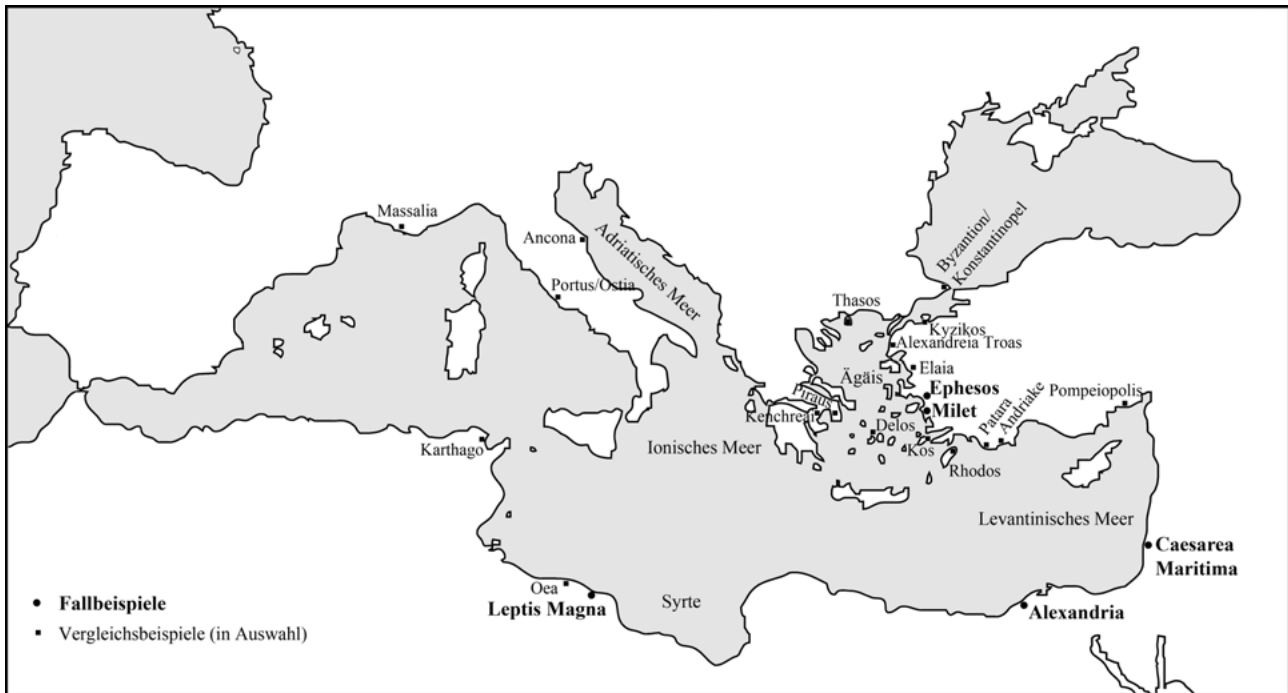
<sup>15</sup> Zu den aufgeführten Orten mit der jeweils relevanten Literatur Blackman u. a. 2013, 284–293 (Ägina); 319–344 (Kerkyra); 393–409 (Naxos); 410–419 (Oiniadai); 420–488 (Piräus).

<sup>16</sup> Zu der Aufteilung siehe Ohlshausen 1999; Warnecke 1999, 332. – Eine Einteilung in drei Zonen nimmt Rougé 1966, 41–45 vor, wobei er das hier als östlicher Mittelmeerraum bezeichnete Gebiet in *la Méditerranée centrale* und *la Méditerranée orientale* unterteilt.

<sup>17</sup> Rougé 1966, 41; Bresson 2006, 95. – Schmidts 2012, 153 f. Abb. 21. 5. spricht sich auf Grundlage von Inschriftenfunden von *navicularii* und *ναύκληροι* für eine Trennung der Handelsschifffahrt in eine östliche und eine westliche Zone im 1. bis 3. Jh. n. Chr. aus. – Zu einer aus antiken Quellen entwickelten Nord-Süd-Einteilung des Mittelmeeres als heuristische Kategorie Bowersock 2005.

<sup>18</sup> Ohlshausen 1999, 880; Warnecke 1999, 332.





heute verwendet werden, allerdings mit zum Teil verschiedenen Dimensionierungen.<sup>19</sup> Das östliche Becken wird unterteilt in die Syrte unmittelbar vor Nordafrika, das ionische Meer, das adriatische Meer zwischen italischer Halbinsel und Balkan, das levantinische Meer und die Ägäis zwischen Griechenland und Kleinasien (Abb. 1).

Die jeweiligen Küstenabschnitte bieten unterschiedliche Bedingungen für den Bau von Hafenanlagen. Während vor allem die Küsten Nordafrikas und der Levante zumeist flach zum Meer hin abfallen und nur an wenigen Stellen Buchten oder tiefer eingeschnittene Flusstäler vorhanden sind, die gute Bedingungen zum Anker von Schiffen boten, sind die Küsten in der Ägäis, entlang der Peloponnes und im südlichen Kleinasien stark zerklüftet. An zahlreichen Stellen münden breite Flüsse ins Meer, sodass sich dort ungleich günstigere Bedingungen für das Anlanden und Festmachen von Schiffen boten. Die zahlreichen Inseln der Ägäis waren eine wichtige Voraussetzung für die frühe Seefahrt in dieser Region, da es dort praktisch keinen Bereich auf dem Meer gibt, von dem aus bei guter Sicht nicht mindestens ein Küstenabschnitt sichtbar ist. Anders ist dies im südlichen und südöstlichen Abschnitt des östlichen Mittelmeerbeckens, wo breite Flächen ohne Landschaft bestehen.<sup>20</sup>

Nach der Definition des Untersuchungsraums ist ein Blick auf die dort jeweils vorherrschenden Windrichtungen und Windgeschwindigkeiten zu werfen, die großen Einfluss auf den Bau, die Gestaltung und die Nutzung von Hafenanlagen und damit auch auf die Etablierung von Hafenstädten hatten. Bei dem Bau von Wellenbrechern und Molen wurde zumeist so auf die vorherrschenden Windrichtungen Rücksicht genommen, dass diese baulichen Einrichtungen die Schiffe im Hafenbecken möglichst umfassend gegen starke Winde schützen konnten.<sup>21</sup> Die Einfahrt in den jeweiligen Hafen sollte am besten in der Weise ausgerichtet sein, dass keine starken Winde und kein hoher Wellengang in das Becken eingreifen konnten.

Für den östlichen Mittelmeerraum ist grundsätzlich zwischen regionalen und lokalen Windsystemen zu unterscheiden. Auf regionaler Ebene sind der Bora im adriatischen Meer, der Melte-

**Abb. 1:** Karte des Mittelmeeres mit Fallstudien und Vergleichsbeispielen.

<sup>19</sup> Rougé 1966, 43; Warnecke 1999, 332.

<sup>20</sup> Horden – Purcell 2000, 127; Tartaron 2013, 108 f.

<sup>21</sup> Blackman 1982, 196.

mi in der Ägäis und der Scirocco an der Küste Nordafrikas von Bedeutung.<sup>22</sup> Bei Bora und Meltemi handelt es sich um Winde, die vor allem in den Frühjahrs- und Sommermonaten zumeist beständig über mehrere Tage aus nördlichen Richtungen wehen – lokal unterschiedlich sind dabei Richtungen zwischen Nordwest bis Nordost möglich. Die dabei vorherrschende Witterung ist heiter, trocken und regenarm. Der Scirocco, der örtlich unter verschiedenen Namen geläufig ist, weht demgegenüber aus südlichen Richtungen. Es handelt sich dabei um sehr trockene und vor allem im Sommer heiße Winde, die in der nördlichen Sahara entstehen und eine große Menge an Sand mit sich führen können. Während in den Frühjahrs-, Sommer- und Herbstmonaten die Windsysteme stabil sind, ist das Wetter im östlichen Mittelmeerraum in den Wintermonaten dagegen aufgrund häufiger Wechsel von Kalt- und Warmluftvorstößen unbeständig und wechselhaft. Vom Atlantischen Ozean heranziehende Zyklone bringen mitunter kräftige Niederschläge, oft begleitet von starken Winden aus unterschiedlichen Richtungen.

Neben diesen großräumigen, regionalen Windsystemen treten mit den sogenannten Land- und Seewinden bzw. den Berg- und Talwinden auch kleinräumige, lokale auf. Bei geringen Druckgegensätzen und damit ruhiger Großwetterlage ist es möglich, dass der ausgeprägte Windrichtungswechsel zwischen Tag und Nacht schwache regionale Winde überlagert. Bei den Land- und Seewinden weht an solchen Tagen tagsüber ab dem späten Vormittag der Wind von der See zum Land, nachts dagegen strömt die Luft in die Gegenrichtung. Dies beruht auf den unterschiedlichen physikalischen Wärmeeigenschaften von Boden und Wasser. Durch ein Aufsteigen der erwärmten Luft über Land und einem Absinken über Wasser entsteht tagsüber eine Zirkulation der Luft, deren Geschwindigkeit von der Größe des Temperaturunterschiedes abhängig ist. Diese Zirkulation verläuft in der Nacht umgekehrt.<sup>23</sup> Die Land- und Seewinde können – wie auch die demselben physikalischen Prinzip unterliegenden Berg- und Talwinde – gezielt für die Seefahrt genutzt werden.

Der Einfluss der Gezeiten im Mittelmeerraum auf den Bau von Hafenanlagen und die Seefahrt kann vernachlässigt werden, da der Tidenhub in dieser Region insgesamt schwach ausgeprägt ist.<sup>24</sup> Anders als im Bereich der Nordsee- und Atlantikküsten, wo der Unterschied zwischen Ebbe und Flut deutlich stärker ausfällt und der Tidenhub bis zu mehrere Meter betragen kann,<sup>25</sup> mussten im Mittelmeerbecken bei der Anlage von Ankerstellen und Häfen nicht die unterschiedlichen Pegelstände bei Ebbe und Flut berücksichtigt werden. So beträgt der Springtidenhub an den Küsten der Kleinen Syrte und des adriatischen Meers ungefähr 0,50 m,<sup>26</sup> an den übrigen Küstenabschnitten liegt er sogar noch deutlich niedriger.

Ebenfalls nur eine geringe Auswirkung auf die Ankerstellen, Häfen und Hafenstädte im Mittelmeerbecken haben die großräumigen Strömungen, da sie relativ langsam sind. Diese Oberflächenströmungen verlaufen grundsätzlich entlang der Südküste nach Osten und entlang der Nordküste nach Westen.<sup>27</sup> Das mediterrane Strömungssystem entsteht durch die Verdunstung von Meerwasser, die durch den Zufluss von kälteren und weniger salzhaltigen Wassermassen aus dem Atlantik ausgeglichen wird. Von der Straße von Gibraltar aus strömen diese Wassermassen nach Osten, wo sie sich aufwärmen und salzhaltiger werden, wodurch sich die Fließgeschwindigkeit verlangsamt und dann schließlich in die Gegenrichtung umschlägt. Auch

<sup>22</sup> Zu den allgemeinen Klima- und Windverhältnissen im östlichen Mittelmeerraum vgl. Stange 1910, 8–61; Schmidt 1972; Heide 1997, 20–33; Tartaron 2013, 92–94.

<sup>23</sup> Schmidt 1972, 2215; Heide 1997, 37; Malberg 2002, 316–318; Hupfer – Kuttler 2005, 357–359; Tartaron 2013, 94 f. <sup>24</sup> Sauerwein 1999.

<sup>25</sup> Dies dürfte in antiker Zeit beträchtliche Schwierigkeiten beim Bau von Hafenanlagen an diesen Küstenabschnitten bereitet haben, da die Becken bei Niedrigwasser regelmäßig trocken gefallen sind bzw. eine geringe Wassertiefe aufwiesen und somit nicht genutzt werden konnten. Gelöst worden sein könnte dieses Problem durch Sperranlagen, wie sie für den römischen Kriegshafen von Dover in der späten Kaiserzeit rekonstruiert werden, dazu Rigold 1969; Höckmann 1985, 148 f. Abb. 125.

<sup>26</sup> Ohlshausen 1999, 881.

<sup>27</sup> Rougé 1966, 18 f.; Ohlshausen 1999, 881; Tartaron 2013, 97–100.

wenn ihre Geschwindigkeit gering war, wurde diese Oberflächenströmung in der Antike von der Schifffahrt genutzt.<sup>28</sup> Demgegenüber weisen einige lokale Strömungen, wie in den Straßen von Messina und Gibraltar, im Bosphorus und im Hellespont, stärkere Strömungen mit Geschwindigkeiten von mehreren Knoten auf,<sup>29</sup> die den Bau und die Lage von Hafenanlagen beeinflussen konnten. Lokale, kleinräumige Strömungen und Strudel<sup>30</sup> können für Hafenstädte dann von Bedeutung sein, wenn sie sich auf die Zugänglichkeit des Hafens auswirken oder wenn sie Sande mit sich führen, die sich im Hafen oder in der Hafeneinfahrt absetzen.

### I.3 Forschungsgeschichte

Die erste und bislang einzige umfassende und übergreifende Beschäftigung mit dem Thema stellt die Dissertation von Karl Lehmann-Hartleben aus dem Jahre 1923 dar, in der sich der Autor mit dem Städtebau antiker Hafenstädte von archaischer Zeit bis in die Spätantike befasst hat.<sup>31</sup> Auf der Grundlage von Reiseberichten des 18. und 19. Jhs. sowie ersten Grabungsergebnissen des 20. Jhs., allerdings weitgehend ohne eigene Reisetätigkeit und Autopsie, stellte Lehmann-Hartleben einen Katalog von über 300 Hafenstädten zusammen, entwarf ein typologisches Entwicklungsmodell von Hafenorten und beschäftigte sich mit ausgewählten bildlichen Darstellungen von Häfen. Auch wenn viele seiner Ausführungen mittlerweile überholt sind, ist seine Herangehensweise auch heute noch von Bedeutung, da er die Häfen nicht isoliert betrachtet hat, sondern sie im Zusammenhang mit dem Stadtorganismus untersuchte. Der von ihm zusammengestellte Katalog dokumentiert zahlreiche Hafenorte, die heute durch die fortschreitende Zersiedelung der mediterranen Küstenstriche nicht mehr oder nur noch fragmentarisch erhalten sind.

Für die weitere Beschäftigung mit antiken Hafenstädten im speziellen und der Beschäftigung der Altertumswissenschaften mit dem Meer und der Küste im Allgemeinen war entscheidend, dass die umfassende Studie von Lehmann-Hartleben kaum von nachfolgenden Arbeiten zur antiken Urbanistik rezipiert worden ist.<sup>32</sup> So ging Armin von Gerkan in seiner 1924 publizierten Dissertation zu den griechischen Stadtanlagen, die für die weitere Beschäftigung mit diesem Thema prägend werden sollte, lediglich auf wenigen Seiten auf Häfen ein. Der Typus der Hafenstadt und das Verhältnis der städtischen Bauten zum Meer spielten für ihn keine Rolle.<sup>33</sup> Das selbe Phänomen ist auch bei den *Wiederherstellungen* griechischer Stadtanlagen von Fritz Krischen aus dem Jahre 1938 festzustellen. Die Publikation thematisierte zwar vorrangig Hafenstädte, deren maritime Lage stand allerdings lediglich im Falle von Knidos im Vordergrund.<sup>34</sup> Als Eingang in eine Stadt galt Krischen das Haupttor,<sup>35</sup> ein möglicher Eingang von See aus spielte für ihn dagegen keine Rolle. In diesen frühen Publikationen äußert sich eine landgebundene Sicht auf die antike Stadt, die in der altertumswissenschaftlichen urbanistischen Forschung in den folgenden Jahrzehnten vorherrschend blieb.

<sup>28</sup> Rougé 1966, 18 f.

<sup>29</sup> Casson 1971, 273; Neumann 1986, 357–359; Gelsdorf 1994, 752.

<sup>30</sup> Zu den zahlreichen Strudeln im östlichen Mittelmeerbecken, die einen Durchmesser zwischen 10 m und 14 m haben, Tartaron 2013, 100 f. Abb. 4. 7.

<sup>31</sup> Lehmann-Hartleben 1923. Siehe auch Lehmann-Hartleben 1926, 551–554 mit Überlegungen zum Verhältnis zwischen Hafen und Stadt. – Unlängst ist eine Würdigung und forschungsgeschichtliche Einordnung der Dissertation von Lehmann-Hartleben durch Daum u. a. 2014 erschienen.

<sup>32</sup> Trotz der zwar sehr knappen, aber äußerst positiven Rezensionen durch Köster 1923 und Hyde 1925.

<sup>33</sup> von Gerkan 1924, 112–114. – Dort auch von Gerkan 1924, 113 Anm. 3 kritische Anmerkungen zum Werk von Lehmann-Hartleben 1923.

<sup>34</sup> Krischen 1938, *passim*. – Zu Knidos Krischen 1938, VI.

<sup>35</sup> Krischen 1938, IX, auf das Verhältnis zwischen Hafen und Stadtorganismus nimmt er in knappen Worten Bezug: „Das wesentliche Kennzeichen eines Kriegshafens besteht darin, daß er sich innerhalb des Stadtmauerrings befindet, [...] während ein Handelshafen mit all dem fremden Volk außerhalb bleibt.“

Eine zweite Phase der Beschäftigung mit antiken Häfen und Hafenstädten begann ab der Mitte des 20. Jhs. mit den Arbeiten von Antoine Poidebard zu den Häfen von Tyros (1934–1936) und Sidon (1946–1950).<sup>36</sup> Diese Phase war von feldarchäologischen Projekten geprägt, die die neuen technischen Methoden der Luftbildarchäologie, Unterwasserarchäologie und Geophysik einsetzten. Genannt seien exemplarisch die Surveyarbeiten zu den Häfen von Side, Kyme und Anhedon sowie zu Stadt und Häfen von Phaselis durch Jörg Schäfer, Paul Knoblauch und David Blackman,<sup>37</sup> die umfassend publizierten unterwasserarchäologischen Forschungen zu den Häfen von Caesarea Maritima<sup>38</sup> und Kenchreai<sup>39</sup> sowie das stark interdisziplinär geprägte Projekt zum Hafen von Cosa.<sup>40</sup> Bei diesen Unternehmungen stand nun primär der jeweils untersuchte Hafen mit seinen technischen Einrichtungen im Mittelpunkt des Interesses, eine untergeordnete Rolle spielte demgegenüber der Aufbau des gesamten Stadtorganismus. Nach wie vor von hoher Relevanz ist ein Aufsatz von David Blackman, der auf die unpublizierte Dissertation des Autors zurückgeht und sich übergreifend mit einzelnen Arbeiten und Ergebnissen dieser zweiten Phase der Erforschung antiker Hafenstädte befasst.<sup>41</sup> Im Mittelpunkt seiner Ausführungen steht der Hafen mit seinen baulichen Einrichtungen; mit dem Zusammenhang und Verhältnis zwischen Hafen und Stadt beschäftigte sich Blackman dagegen nur am Rande.<sup>42</sup>

Diese zweite Phase, die wichtige Grundlagenforschung für die weitere Beschäftigung mit antiken Hafenstädten geleistet hat, wird seit dem Ende des 20. Jhs. und verstärkt im 21. Jh. von einer dritten Phase abgelöst. Diese ist geprägt durch eine Konjunktur von Feldforschungsprojekten, internationalen Kongressen<sup>43</sup> und großen Verbundforschungsprojekten zu antiken Häfen und Hafenstädten, die sich einerseits mit den Häfen und ihren technischen Einrichtungen sowie geomorphologischen Entwicklungen beschäftigen, andererseits nun aber auch die städtebaulichen, wirtschaftlichen und kulturellen Implikationen von Hafenstädten in den Blick nehmen. Als wichtiges übergreifendes Verbundprojekt wurde im Jahr 2012 von der *Deutschen Forschungsgemeinschaft* für sechs Jahre ein Schwerpunktprogramm zum Thema *Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter* eingerichtet, dessen übergeordnete Ziele es unter anderem waren, Wirtschaft- und Verkehrsräume zu analysieren und ein *kulturgeschichtliches Entwicklungsmodell* zu erstellen.<sup>44</sup> Im Rahmen des Schwerpunktprogramms war explizit ein Vergleich von Gemeinsamkeiten und Unterschieden auf regionaler (Mittelmeerraum mit Nord- und Mitteleuropa) und chronologischer (Römische Kaiserzeit und Mittelalter) Ebene angestrebt. Die Herangehensweise war dabei dezidiert interdisziplinär und umfasste archäologische, historische, geoarchäologische und geophysikalische Methoden. Ebenfalls umfassenden Charakter, chronologisch aber auf die römische Kaiserzeit und regional auf das Mittelmeer ausgerichtet ist ein von Simon Key in Southampton geleitetes ERC-Projekt zu *Portus Limen – Rome’s Mediterranean Ports*.<sup>45</sup> Das Projekt untersucht auf Basis von 30 exemplarisch ausgewählten Hafenstädten die Organisation und den Umfang des mittelmeerweiten Handels während der ersten drei Jahrhunderte n. Chr.

<sup>36</sup> Poidebard – J. Lauffray 1951.

<sup>37</sup> Zu Side siehe Knoblauch 1977; zu Kyme siehe Schäfer – Schläger 1962; zu Anhedon siehe Schläger u. a. 1968; zu Phaselis siehe Schäfer 1981.

<sup>38</sup> Raban 1989 sowie zuletzt zusammenfassend Raban 2009.

<sup>39</sup> Scranton u. a. 1978 sowie die weiteren Bände zu einzelnen Fundgruppen aus der Reihe *Kenchreai*.

<sup>40</sup> McCann 1987.

<sup>41</sup> Blackman 1982.

<sup>42</sup> Blackman 1982, 193–196.

<sup>43</sup> Als Beispiele seien aufgeführt die Tagung der Deutschen Gesellschaft zur Förderung der Unterwasserarchäologie zum Thema *Byzanz zur See. Innovation und Tradition*, im Jahre 2010 (Publikation der Beiträge in *Skylis* 2011, 7–99), der internationale Kongress *Harbor and Harbor Cities in the Eastern Mediterranean from Antiquity to Byzantium* in Istanbul im Jahre 2011 (Ladstätter u. a. 2014) sowie der internationale Kongress *Harbours as objects of interdisciplinary research* in Kiel im Jahr 2015.

<sup>44</sup> Siehe dazu allgemein <http://www.spp-haefen.de/de/home/> (18. 06. 2019) sowie zu den Zielen <http://www.spp-haefen.de/de/das-schwerpunktprogramm-1630/forschungsprogramm/> (18. 06. 2019).

<sup>45</sup> Dazu die aktuelle Homepage des Projekts unter <http://portuslimen.eu/> (18. 06. 2019).

Mit der wirtschaftlichen Bedeutung sowie der Vernetzung von Hafenstädten haben sich zuletzt auch mehrere Arbeiten und Sammelbände des *Oxford Roman Economy Project* beschäftigt.<sup>46</sup> Alle drei Verbundprojekte stellen die wirtschaftliche Bedeutung von Häfen und Hafenstädten als Bestandteile übergreifender Handelsnetzwerke in den Vordergrund, wohingegen andere Funktionen eine Nebenrolle spielen.

Neben den großen Verbundprojekten haben sich in den letzten Jahren mehrere Monographien mit unterschiedlichen Aspekten des Phänomens *Hafenstadt* befasst. So hat Dirk Steuernagel die Religionsgeschichte der Städte Puteoli, Ostia und Aquileia anhand des archäologischen Materials beleuchtet, ohne allerdings darauf einzugehen, welche Phänomene auf die spezifischen Bedingungen eines kaiserzeitlichen Seehafens zurückzuführen wären.<sup>47</sup> Eine wichtige Erkenntnis dieser Arbeit ist es, dass religiöse Kulte und Traditionen nicht ohne weiteres über den Seeweg in die untersuchten Hafenstädte importiert und dort verbreitet worden sind. Vielmehr entsprach das Spektrum der bedeutenden fremden, sogenannten orientalischen Kultgemeinschaften grundsätzlich dem anderer römischer Städte im Binnenland.<sup>48</sup> Mit den *Collegia* in den Hafenstädten Ostia, Perinthos und Ephesos und ihrer sozialen Integration hat sich wiederum Dorothea Rohde beschäftigt.<sup>49</sup> Ihr ist eine umfassende Aufbereitung und Bewertung der vor allem für Ostia zahlreich überlieferten Vereine zu verdanken, die einen funktionalen Bezug zu den Häfen und zum Litoral aufweisen. Ihre Aufstellung zeigt, dass die Doppelstadt Portus-Ostia durch ihre Größe, ihre verkehrsgeographische Bedeutung als Umschlagsplatz für die Metropole Rom und das umfangreich erhaltene epigraphische Material einen Sonderfall darstellt, der nur bedingt mit anderen Hafenstädten des kaiserzeitlichen Mittelmeerraums zu vergleichen ist. Mit den für die Schifffahrt nötigen Bauten der Infrastruktur in den Binnenhäfen der römischen Kaiserzeit hat sich zuletzt Christina Wawrzinek beschäftigt.<sup>50</sup> Sie hat eine umfassende Übersicht der archäologischen Zeugnisse von Häfen der Binnenschifffahrt zusammengestellt, die Anbindung der Häfen an Siedlungen spielt für sie dagegen keine Rolle.

Die zahlreichen neuen Projekte und die geänderten Fragestellungen sind neben dem grundsätzlich gestiegenen Interesse an den Themen Stadt, Stadtbild und Stadtorganismus in den Altertumswissenschaften seit den 1970er Jahren<sup>51</sup> primär vor dem Hintergrund des Aufkommens der *Mediterranean Studies* und der Entwicklung und Anwendung neuer Methoden der Geoarchäologie zu sehen. Beide Forschungsfelder und ihre jeweilige Bedeutung für die Beschäftigung mit Häfen und Hafenorten sollen im Folgenden angesprochen werden.

### I.3.1 Die Bedeutung von Hafenstädten in den *Mediterranean Studies*

Die epochenübergreifenden Publikationen der letzten Jahre aus dem Feld der *Mediterranean Studies* haben den historischen und ökonomischen Blick auf das Mittelmeer grundsätzlich verändert.<sup>52</sup> Im Zuge dieser Arbeiten wird das Mittelmeer nun als Handlungsraum und Träger von Geschichte verstanden, und zwar nicht mehr einer Geschichte im Mittelmeerraum, sondern

<sup>46</sup> Exemplarisch Robinson – Wilson 2011; Wilson u. a. 2012.

<sup>47</sup> Steuernagel 2004.

<sup>48</sup> Steuernagel 2004, 210–257.

<sup>49</sup> Rohde 2012.

<sup>50</sup> Wawrzinek 2014.

<sup>51</sup> Dazu die zuletzt erschienenen Sammelbände Neudecker – Zanker 2005; Matthaei – Zimmermann 2009; Burkhardt – Stichel 2010; Matthaei – Zimmermann 2015.

<sup>52</sup> Maßgebliche Publikationen sind hier Horden – Purcell 2000; Harris 2005; Malkin 2011; Abulafia 2013; Broodbank 2013. Die Grundlage für diese Arbeiten hat Braudel 1949 gelegt. Erst durch die englische und deutsche Übersetzung (Braudel 1972; Braudel 1990) wurde das Werk auch außerhalb Frankreichs rezipiert. – Zur Bedeutung Braudels aus der Sicht der altertumswissenschaftlichen Forschung u. a. Horden – Purcell 2000, 36–39; Concanon – Mazurek 2016, 3–9.

einer Geschichte des Mittelmeerraums.<sup>53</sup> In diesem Modell sind die Hafenstädte Träger und Katalysatoren historischer Entwicklungen, wie aus den Ausführungen von David Abulafia zur mediterranen Hafenstadt in der frühen Neuzeit deutlich wird.<sup>54</sup> Allerdings wird diese dominierende Bedeutung der (Hafen-)Städte nicht von allen Protagonisten der *Mediterranean Studies* geteilt: In ihrer bahnbrechenden Arbeit *The Corrupting Sea* stellen Peregrin Horden und Nicolas Purcell die zentrale Stellung von Städten in Frage.<sup>55</sup> Ihre Darstellung der Geschichte des Mittelmeerraumes beruht vielmehr auf der Analyse von sogenannten *Mikroökologien* (*microecologies*), unter denen sie gleichermaßen Städte und Landschaften einer zu definierenden Region zusammenfassen.<sup>56</sup> Damit wird der Blick verstärkt auf das Umland von Städten gelenkt. Für die Beschäftigung mit Hafenstädten bedeutet dies wiederum, dass sie nicht als einzelne Entitäten zu verstehen sind, sondern sie vielmehr im Zusammenhang mit ihrem jeweiligen Hinterland betrachten werden müssen. Der vermeintliche Widerspruch zwischen der von David Abulafia betonten Bedeutung der mediterranen Hafenstadt auf der einen Seite und der Eingliederung von Städten in größere Landschaftsverbände bei Peregrin Horden und Nicolas Purcell auf der anderen Seite lässt sich mit dem unterschiedlichen Blick auf den Untersuchungsgegenstand erklären. Während von Ersterem die mittelmeerweite Vernetzung auf Grundlage des menschlichen Handelns hervorgehoben wird, für die die Hafenstädte die zentralen Knotenpunkte waren, haben Letztere eine deutlich stärker auf das Land bezogene Sicht. Bei ihnen sind im mittelmeerweiten Austausch nicht Städte, sondern Landschaftsräume bzw. *Mikroökologien* miteinander verbunden gewesen. Aber auch dieser Austausch kann nur über Hafenstädte als wichtige Knotenpunkte stattgefunden haben.

Während in den 1960er und 1970er Jahren das primitivistische Modell eines in weitgehend statische kleine Regionen aufgeteilten Mittelmeerraumes vorherrschte, zwischen denen Menschen und Güter nur selten wechselten, hat sich in der altertumswissenschaftlichen Forschung der letzten Jahre ausgehend von der Arbeit von Horden und Purcell die Idee eines hochgradig vernetzten und miteinander interagierenden Mittelmeerraumes durchgesetzt.<sup>57</sup> Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung im Mittelmeerraum ist demnach die *connectivity* zwischen den einzelnen, ökologisch disparaten Mikroregionen.<sup>58</sup> Gemeint sind damit die unterschiedlichen Arten, auf die Mikroregionen sowohl intern als auch extern miteinander verbunden waren. Die Größe dieser Komplexe kann dabei von kleinen Clustern bis hin zum ganzen Mittelmeerraum reichen. Das Meer wiederum, das in dem Modell von Horden und Purcell die zahlreichen Verbindungen zwischen den Mikroregionen ermöglicht, ist der zentrale Ausgleichsfaktor, um regionale Schwankungen und naturräumliche Defizite in der Nahrungsproduktion auszugleichen. Einfachste und entscheidende Grundlage für die Etablierung von maritimen Verbindungen sind demnach die Sicht- und Hörweite, wobei für das Mittelmeer zu konstatieren ist, dass es nur wenige Abschnitte auf dem Meer gibt, von denen aus keine Landschaft möglich ist. Aus dieser geographisch begünstigten Situation ergibt sich die große Bedeutung der Seefahrt als »principal agent of connectivity«.<sup>59</sup>

Innerhalb der maritimen konnektiven Systeme bilden Häfen und Hafenorte die eigentlichen Knotenpunkte als entscheidende Ausgangs- und Zielpunkte beliebiger Seereisen. An diesen Orten können die Seefahrzeuge und ihre Besatzung geschützt ruhen, warten und Nahrungsmittel sowie Wasser aufnehmen, Schiffe können be- und entladen werden und Reisende können sich

<sup>53</sup> Horden – Purcell 2000, 2.

<sup>54</sup> Abulafia 2013, XXX–XXXI und *passim*.

<sup>55</sup> Horden – Purcell 2000, 90–92. 100 f.; Horden – Purcell 2005, 369–371.

<sup>56</sup> Horden – Purcell 2000, 115–122.

<sup>57</sup> Morris 2003, 30–31. 38.

<sup>58</sup> Horden – Purcell 2000, 123–132; s. auch die Abschnitte zum Konzept der *connectivity* in den umfangreichen Besprechungen von Shaw 2001, 424–428 und Bang 2004, 388–392.

<sup>59</sup> Horden – Purcell 2000, 133.

einschiffen und an Land gehen. Während die Küsten geographische Übergangsräume zwischen den Elementen Wasser und Land sind und prinzipiell jede naturräumlich günstige Stelle als Ankerplatz dienen kann, sind Häfen als permanent genutzte Orte des litoralen und maritimen Schiffsverkehrs humane Übergangsräume zwischen den Elementen. Dabei ist zu beachten, dass Häfen grundsätzlich dynamische Knotenpunkte sind, da sie gezielt neu angelegt, zerstört oder geschlossen werden können, da sich Netzwerke in Folge geänderter Handelskontakte und Handelsgüter bzw. politischer Situationen verändern können oder da Häfen in Folge naturräumlicher Prozesse verlanden und nicht mehr genutzt werden können.

Der Begriff der Konnektivität, wie er von Horden und Purcell geprägt worden ist und dann in ihrer Nachfolge aktuell verwendet und verstanden wird, zielt qualitativ gesehen auf die Analyse ökonomischer Prozesse ab.<sup>60</sup> Damit wird aber der prinzipiell offene Begriff der Konnektivität, der in räumlicher Hinsicht zunächst die Verbindung zwischen Orten oder Regionen meint, in der aktuellen Forschung auf lediglich eine Art der Verbindungen reduziert. Weitere unterscheidbare und damit prinzipiell zu analysierende qualitative Ebenen wie politisch, religiös oder militärisch motivierte maritime Verbindungen werden dabei außen vor gelassen. Ebenso unberücksichtigt bleiben quantitative Ebenen. Während die Frage nach der Dichte und Intensität der ökonomischen maritimen Verbindungen auf Grundlage der materiellen Zeugnisse in der archäologischen Forschung gestellt wird,<sup>61</sup> ist der zeitliche Rhythmus der maritimen Konnektivität bislang kaum beachtet worden. Die Konnektivität ist, im Gegensatz zur Annahme von Horden und Purcell, chronologisch gesehen keine Grundkonstante und nicht Teil der *longue durée* des Mittelmeerraums, sondern sie ist fluide und zahlreichen zeitlichen Differenzen unterworfen.

In dieser Untersuchung folge ich grundsätzlich dem von Horden und Purcell entwickelten Modell eines miteinander vernetzten Mittelmeerraums, in dem Hafentorte dynamische Knotenpunkte darstellen. Dabei wird ein Schwerpunkt der Analyse darauf liegen, wie sich die ökonomische Bedeutung von Hafentstädten auf ihre Physiognomie ausgewirkt und in der sozialen und politischen Zusammensetzung der Gemeinwesen niedergeschlagen hat. Für die Arbeit steht aber nicht allein die ökonomische Bedeutung von Hafentstädten innerhalb einer mittelmeerweiten Konnektivität im Vordergrund, sondern auch die Bedeutung des Hafens als Ort der Repräsentation lokaler, regionaler und überregionaler Eliten innerhalb des Stadtorganismus sowie als sakraler Ort.

### 1.3.2 Die Erforschung von Hafentstädten in der Geoarchäologie

Für die Erforschung maritimer Städte ist eine genaue Kenntnis der Entwicklung der Küstenlinie sowie der lokalen Verlandungsprozesse und darauf aufbauend die Klärung der baulichen Entwicklung entlang des Litorals unerlässlich. Die Entwicklung und Etablierung neuer Methoden zur Erforschung der Paläogeographie haben es möglich gemacht, die naturräumlichen Veränderungen von Küstenlinien und Flusstälern im Verlauf des Holozäns verlässlich zu rekonstruieren. Seit den 1970er Jahren werden in der archäologischen Feldforschung des Mittelmeerraums verstärkt Methoden der Geographie eingesetzt und weiterentwickelt. Die gängige Methode ist dabei das Abteufen von Bohrungen bis zu einer Tiefe von in der Regel über 10 m und die Untersuchung von Aufschlüssen. Die Analyse der dabei gewonnenen Bohrkern und die Datierung organischer Materialien mit der C14-Methode gibt Auskunft über die Stratigraphie der holozänen

<sup>60</sup> Rice 2010; Rice 2011; Schörle 2011; Wilson u. a. 2012; Preiser-Kapeller 2015. Die beiden großen Verbundforschungsprojekte *Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter* und *Portus Limen – Rome’s Mediterranean Ports* haben einen explizit ausgesprochenen wirtschaftlichen Zugriff auf die Analyse von Hafentstädten und ihrer Vernetzungen. – Demgegenüber fassen Arbeiten, die sich mit religiösen Netzwerken befassen (z. B. Blakely 2016; Concannon 2016), den Begriff der *connectivity* deutlich weiter, ohne sich aber weiter mit den diesen Netzwerken zugrundeliegenden maritimen Routen und Häfen zu befassen.

<sup>61</sup> Rice 2011; Russell 2011; Wilson 2011.

Sedimente. Zunächst wurde diese Methode eingesetzt, um die von Flüssen verursachten großräumigen Verlandungsprozesse in Buchten in Griechenland und der Westküste der Türkei nachzuvollziehen. Die ersten derartigen Untersuchungen wurden von John C. Kraft, Stanley E. Aschenbrenner und George Rapp, Jr. im Golf von Messene und im Golf von Argos durchgeführt.<sup>62</sup> Die Untersuchungen in der Ebene von Troia sowie im Mündungsgebiet des Kaystros (heute Küçük Menderes) bei Ephesos durch John C. Kraft waren eine der ersten Zusammenarbeiten zwischen Archäologen und Geographen.<sup>63</sup> Durch diese Zusammenarbeit wurde das Methodenspektrum verfeinert und erweitert, sodass sich der Forschungszweig der Geoarchäologie<sup>64</sup> herausbilden konnte. Bei diesen Projekten ging es neben der Lokalisierung möglicher Ankerplätze und Häfen vor allem um die Rekonstruktion der historischen Landschaftsentwicklung vom Neolithikum bis in spätbyzantinische Zeit.

In den letzten Jahren ist nun ein verstärktes geoarchäologisches Interesse an den Verlandungsprozessen und Meeresspiegelschwankungen unmittelbar in Häfen und dem urbanisierten Küstenstreifen zu fassen. Dies steht vor allem damit in Zusammenhang, dass verlandete Hafenbecken als wichtige Bioarchive erkannt worden sind. Zu nennen sind hier die Forschungen von Christophe Morhange und Nick Marriner zu den Häfen von Marseille, Tyros und Sidon im Libanon<sup>65</sup> sowie Alexandria in Ägypten<sup>66</sup> und Helmut Brückner und seinem Team in Ephesos,<sup>67</sup> Milet<sup>68</sup> und Elaia.<sup>69</sup> Dies hat dazu geführt, dass über die historische Entwicklung und Genese der städtischen Bebauung im Litoral nun deutlich bessere und genauere Informationen vorliegen. Dies betrifft nicht nur die Häfen selbst, sondern die Entwicklung des gesamten Stadtorganismus im Verhältnis zum Meer. Der zunächst auf die Makroebene der Landschaft gerichtete geoarchäologische Blick ist somit immer häufiger auf die Mikroebene des Hafens und der Stadt fokussiert worden.

Somit hat es erst der Zugriff auf dieses recht neue Forschungsfeld der Geoarchäologie möglich gemacht, auch die historische Entwicklung stark zerstörter und verlandeter Hafenstädte zu rekonstruieren. Während vor der Anwendung dieses umfassenden Methodenspektrums über die Entwicklung der Küstenlinie und dem Verhältnis der städtischen Bauten zum Meer nur spekuliert werden konnte,<sup>70</sup> lässt sich nun die Entwicklung der urbanisierten Küstenlinie deutlich verlässlicher als früher nachvollziehen. Entscheidend ist dabei, dass neben die archäologischen und historischen Datierungsmöglichkeiten eine davon zumeist unabhängige<sup>71</sup> geoarchäologische Datierung durch C14-Daten tritt, sodass das örtliche chronologische Netz jeweils dichter geknüpft werden kann.

Trotz dieser neuen Projekte, Initiativen und Publikationen und obwohl die Bedeutung von Hafenstädten für die Kommunikation im Mittelmeerraum sowie als wichtige Kontaktzonen nun stärker als früher betont werden, fehlt es für die Antike nach wie vor an einer grundlegenden Beschäftigung mit dem Phänomen *Hafenstadt* aus urbanistischer, funktionaler und ästhetischer Sicht. Erste Ausführungen zur Ausrichtung des Stadtorganismus von Hafenstädten, zum stadt-

<sup>62</sup> Kraft u. a. 1977.

<sup>63</sup> Zur Rekonstruktion der Küstenlinie nördlich von Troia/Ilium Kraft u. a. 1982; Kayan 1995; Kayan u. a. 2003. Zu den Untersuchungen im Mündungsgebiet des Kaystros Kraft u. a. 2001; Kraft u. a. 2007; Brückner u. a. 2008.

<sup>64</sup> Zur Geoarchäologie Rapp – Hill 2006; Brückner – Vött 2007.

<sup>65</sup> Marriner 2009.

<sup>66</sup> Goiran 2001; Goiran u. a. 2014.

<sup>67</sup> Stock u. a. 2013.

<sup>68</sup> Brückner u. a. 2014 a; Brückner u. a. 2014 b.

<sup>69</sup> Seeliger u. a. 2013; Seeliger u. a. 2014; Seeliger u. a. 2019.

<sup>70</sup> Für die Rekonstruktion der Meeresspiegelschwankungen im Hafen von Side in historischer Zeit konnte Knoblauch 1977 lediglich die Oberseite der Kaimauern und Molen anführen und anhand deren Entwicklung unterschiedliche historische Meereshöhen rekonstruieren.

<sup>71</sup> Mitunter werden Keramikfragmente, die aus den Bohrkernen entnommen worden sind, für eine Datierung herangezogen. Der schlechte Erhaltungszustand dieser Stücke lässt eine genaue chronologische Ansprache allerdings meistens nicht zu.



räumlichen Verhältnis zwischen Hafen und Stadt sowie zum maritimen Stadtprospekt sind im Rahmen einer Tagung zu Häfen und Hafenstädten in Istanbul formuliert und mittlerweile publiziert worden.<sup>72</sup> Diese können allerdings nicht grundlegende Überlegungen zur städtebaulichen und funktionalen Entwicklung und Ausrichtung antiker Hafenstädte ersetzen.

## I.4 Theoretische Überlegungen zum Phänomen *Hafenstadt*

### I.4.1 Definition

Grundsätzlich handelt es sich bei (antiken) Hafenstädten um Siedlungen städtischen Charakters, sodass auch für sie der auf Max Weber zurückgehende, bisher allerdings nicht allgemeingültig definierte erweiterte Stadtbegriff gilt. In den deutschsprachigen Altertumswissenschaften ist weiterhin die Definition von Frank Kolb maßgeblich, nach der folgende fünf Merkmale die Grundlage für die Definition von *Stadt* bilden: a) topographisch-administrative Geschlossenheit der Siedlung; b) ausreichende Bevölkerungszahl, die Arbeitsteilung und soziale Differenzierung bedingt; c) Mannigfaltigkeit der Bausubstanz; d) urbaner Lebensstil; e) Zentralort für ein Umland.<sup>73</sup> Gegenüber Städten im Binnenland sind für Hafenstädte zusätzlich folgende Elemente entscheidend:<sup>74</sup> 1.) Räumlich konstituierend ist die Lage am Übergang zwischen Land und Meer bzw. Land und Fluss. Stadträumlich-funktional muss ein Hafen vorhanden sein. Dieser kann als reiner Naturhafen genutzt worden sein oder in unterschiedlichem Umfang durch spezifische Bauten wie Wellenbrecher, Molen und Kaianlagen künstlich erweitert und in seiner Schutzfunktion verbessert worden sein. Diese räumliche Lage der Stadt und die Funktion des Hafens führten dazu, dass 2.) eine Hafenstadt ein Ort des Überganges zwischen den Räumen *Land* und *Meer* ist. Dort ist die Engstelle, an der die Ströme von Menschen, Waren und Ideen verdichtet werden. Diese Funktion des Überganges macht Hafenstädte aus einem ökonomisch-verkehrsgeographischen Blickwinkel zu *gateway cities*, die von dem Geographen Alois Burghardt als „an entrance into (and necessarily an exit out of) some area“<sup>75</sup> definiert werden. Auf dieser Funktion als *gateway city* basiert 3.) eine spezifische Ökonomie der Hafenstädte, die durch die Konzentration typischer Berufe bestimmt wird. Die wichtigste Funktion der Städte war zumeist der Umschlag von Waren, in Hafenstädten sind Vereinigungen von Schiffseignern und Händlern zu finden, aber auch Gewerbe wie Lastenträger und Fischer. 4.) Auf soziokultureller Ebene führen die geographische Reichweite, die schon skizzierte Funktion als Engstelle für Personen, Waren und Ideen sowie die dauerhafte Anwesenheit von Fremden zu einer eigenen, spezifischen Kultur, die sich von gleichzeitigen Städten im Binnenland abhebt. Hafenstädte fungieren aufgrund ihrer zum Teil weitreichenden Verbindungen als Orte des Austausches, als Informationszentren aber auch als Einfallstore und Verbreiter von Krankheiten.

### I.4.2 Kategorien von Hafenstädten

Jede Untersuchung von Hafenstädten im antiken Mittelmeerraum steht methodisch vor dem Problem, dass die Ansiedlungen in zahlreichen Punkten voneinander verschieden waren. Vor einer Auswertung müssen sie daher zunächst in heuristische Kategorien geordnet werden. Dies

<sup>72</sup> Bouras 2014; Feuser 2014 c; Pirson 2014; Schupp 2014.

<sup>73</sup> Kolb 1984, 15. – Grundsätzlich vergleichbar sind die Definitionen bei Lang 1999, 5 und Marcus – Sabloff 2008, 12–20. Kritische Anmerkungen zur Definition von Kolb bei Haug 2003, 12 f.

<sup>74</sup> Die folgenden Überlegungen bauen auf den Ausführungen von Antunes 2011 zu charakteristischen Elementen von Hafenstädten der Frühen Neuzeit auf.

<sup>75</sup> Burghardt 1971, 269.

kann nach ihrer topographischen Lage, der Größe<sup>76</sup> oder auch der geomorphologischen Beschaffenheit<sup>77</sup> ihrer jeweiligen Häfen oder der städtischen Morphologie erfolgen. Gewinnbringender erscheint es aber, Hafenstädte gemäß ihren externen Beziehungen – die nicht nur wirtschaftlicher Natur sein müssen – zu kategorisieren. Auf dieser Grundlage können Hafenstädte in Bezug auf ihre verkehrsgeographische Größe geordnet werden. Diesem Ansatz liegt die Annahme zugrunde, dass die Größe, Bedeutung und wirtschaftliche Prosperität einer antiken Hafenstadt von dem Umfang und der Qualität ihrer externen Beziehungen abhängig waren. Somit hängen die städtebauliche Physiognomie, die funktionale Gliederung und die Wahrnehmung einer Hafenstadt unmittelbar von der Einbettung in ein mittelmeerweites Beziehungsgeflecht ab.

Eine Untersuchung der externen Beziehungen einer Hafenstadt muss durch ihre geographische Lage sowohl das *Meer* als auch das *Land* berücksichtigen, da diese Elemente grundsätzlich ganz unterschiedlicher Natur sind: Nimmt man zunächst das *Land* in den Blick, dann waren Hafenstädte als Teil des Phänomens *Stadt* Zentralorte für ein Umland. Da ihr Hafen zugleich als *gateway* für ein Hinterland fungierte, waren sie auch mit Gebieten im Binnenland verbunden, die vom zentralörtlichen Umland zu trennen sind. Schaut man auf das *Meer*, so wirkte sich die Funktion als *gateway* dort in der Weise aus, dass über das Wasser prinzipiell Verbindungen zu allen anderen erreichbaren Hafenstädten entlang der Küsten bestanden. Wie zu zeigen sein wird, waren diese zahlreichen Verbindungsmöglichkeiten allerdings nur von theoretischer Natur, da nur wenige Hafenstädte des antiken Mittelmeerraums tatsächlich über überregionale Beziehungen mit weit entfernten Hafenstädten verfügten.<sup>78</sup>

Zunächst zum Umland: Als funktionaler Sondertypus der Siedlungsform *Stadt* sind Hafenstädte auf lokaler und regionaler Ebene zentrale Orte unterschiedlicher Komplexität.<sup>79</sup> Das Spektrum kann dabei von komplexen Zentren reichen, die (fast) alle zentralörtlichen Funktionen<sup>80</sup> (*Herrschaft, Schutz, Rohstoffgewinnung/Handwerk/Gewerbe, Handel* und *Kult*) für ein regionales Umland in sich vereinigen, bis hin zu zentralen Orten unterster Ebene, die lediglich die Funktion *Handel* für ein lokales Umland abdecken. Diese hierarchische Gliederung von Siedlungen endet nicht am Meer, sondern setzt sich auch entlang der Küsten in Form der Kabotage fort. Darunter ist kleinräumiger Schiffsverkehr mit kleinen bis kleinsten Wasserfahrzeugen zu verstehen, der zumeist zielgerichtet zwischen verschiedenen, unterschiedlich bedeutenden Häfen verkehrte.<sup>81</sup> Davon abzuheben sind die weiter unten zu besprechenden Schiffsbewegungen auf langen Distanzen – der *long distance trade* – zwischen den bedeutenden Hafenstädten des Mittelmeerraumes. Dieser Verkehr konnte über das offene Meer oder auch entlang der Küsten verlaufen, ist in letzterem Fall aber nicht mit der Kabotage zu verwechseln.

Neben dem Umland waren die Bedeutung und die wirtschaftliche Prosperität von Hafenstädten vormoderner Zeit auch mit ihrem jeweiligen Hinterland verbunden, mit dem sie in einer

<sup>76</sup> Zur hierarchischen Ordnung von Hafenstädten an der italischen Westküste auf Grundlage der flächenmäßigen Größe der Hafenbecken und der Länge der Kais Schörle 2011.

<sup>77</sup> Marriner – Morhange 2007, 146–162.

<sup>78</sup> Ausführlicher zu den externen Beziehungen vormoderner Hafenstädte Feuser 2016.

<sup>79</sup> Zur zentralörtlichen Funktion als eines der Definitionsmerkmale des geographischen Stadtbegriffs siehe zusammenfassend Heineberg 2006, 27. 53 mit weiterer Literatur sowie Lampen – Schmidt 2014 für die historische Stadtforschung. Dieses Merkmal hat Kolb 1984, 15 auch für seine Definition von *Stadt* in den Altertumswissenschaften übernommen. – Die Begriffe *zentraler Ort* und *Zentralität* innerhalb von Siedlungssystemen gehen auf Christaller 1933, 23–27 zurück.

<sup>80</sup> An Anwendung des speziellen zentrale-Orte-Begriffs für die Analyse von hierarchisch gegliederten Siedlungssystemen auf der Datengrundlage vor- und frühgeschichtlicher sowie antiker Epochen Gringmuth-Dallmer 1996, 8, der die fünf zentralen Funktionen herausgearbeitet hat.

<sup>81</sup> Horden – Purcell 2000, 137–152 und Bang 2008, 141–142 verstehen unter Kabotage dagegen maritime *Krämer*, die mehr oder weniger zufällig entlang der Küste von Hafen zu Hafen fuhren und versuchten, gewinnbringende Geschäfte abzuschließen. Zum Begriff der Kabotage s. auch Nieto 1997.

engen Beziehung standen.<sup>82</sup> Dieses Hinterland ist funktional und inhaltlich vom Umland einer Stadt zu trennen. Während der Zusammenhang zwischen (Hafen-)Stadt und Umland auf die zentralörtliche Theorie und damit auf die Analyse funktional hierarchisch gegliederter Städte-systeme zurückgeht, bezieht sich das Begriffspaar Hafen und Hinterland auf die verkehrsgeographische Funktion. Um einer Begriffsverwirrung vorzubeugen, wird in dieser Arbeit das Hinterland eines Hafens als das landseitige Gebiet definiert, in dem der Verkehr entsteht, der über diesen Hafen abgewickelt wird, und das über unterschiedliche Transportwege mit ihm verbunden ist.<sup>83</sup> Dieses Gebiet versorgt den Hafen mit Gütern für den Export und bekommt über ihn im Gegenzug Güter, die es selbst benötigt.

Die Größe eines Hinterlandes kann nicht allein auf der Grundlage von idealtypischen Überlegungen und statistischen Berechnungen bestimmt bzw. von einer Karte abgelesen werden.<sup>84</sup> Vielmehr hängt die Größe eines Hinterlandes ab von den politischen Bedingungen – Grenzverläufe, Zollgrenzen etc. –, den geographischen Voraussetzungen – Berge, Flüsse, Moore etc. – und den Bedingungen des Transportes in das Landesinnere über Flüsse, Straßen und Wege. Das Gebiet kann dabei in seinen Dimensionen von kleinen Inseln, der Hafenstadt selbst mit dem umliegenden Gebiet bis hin zu ganzen Regionen oder weiter vom Meer entfernten Binnenländern reichen. Der Geograph Yehuda Karmon<sup>85</sup> hat für Häfen drei unterschiedliche Kategorien von Hinterland unterschieden: 1.) *kontinentales bzw. halbkontinentales*, 2.) *regionales* und 3.) *lokales*.

Über ein *kontinentales bzw. halbkontinentales* Hinterland verfügen nur wenige Häfen im Mittelmeerraum. Bei ihnen reichen die Verbindungen weit in das Landesinnere hinein und sie entstehen meistens an Orten, an denen Taleinschnitte, Flussläufe oder Gebirgspässe Hochebenen oder weit vom Meer abgeschnittene Regionen erschließen. Für die Antike können als Beispiele angeführt werden das Rhonetal mit Massalia/Marseille, Alexandria mit dem Nil, in der Levante Sidon und Tyros als Endpunkte von Karawanenstraßen oder in Anatolien Ephesos mit dem Kaystros und Milet mit dem Mäander, die die fruchtbaren Flusstäler und das anatolische Hochland erschlossen haben. Für das Mittelalter und die frühe Neuzeit waren es dann vor allem Genua und Venedig im Westen, Alexandria und Häfen an der Levante-Küste im Osten, die ein Hinterland kontinentaler Größe aufwiesen.

Ein *regionales* Hinterland ist häufig in Gebieten mit Halbinseln oder großen Inseln zu finden. Zum Beispiel kann in Italien oder auch Griechenland das Hinterland einer Hafenstadt meist nicht weiter als 100 km in das Landesinnere hineinreichen, wie es bei Korinth oder Cosa der Fall war. Das Hinterland der Hafenstadt Rhodos umfasste die gesamte gleichnamige Insel, das von Syrakus war zeitweise beträchtlich, reichte aber naturgemäß nicht über Sizilien hinaus.

Das *lokale* Hinterland als dritte Kategorie ist mit deutlichem Abstand am häufigsten anzutreffen. Es reicht nur wenige Kilometer in das Landesinnere und ist durch natürliche oder politische Grenzen eingeschränkt. Weitere, lokal bedeutende Häfen sind in Entfernungen zu finden, die in einer Tagesreise überbrückt werden können.

Somit hat sich die maritime Topographie des Mittelmeerraumes in vormoderner – wie auch in moderner – Zeit aus wenigen bedeutenden Häfen zusammengesetzt, die mit einem weit in das Landesinnere reichenden Hinterland verbunden waren, mehreren regional wichtigen Häfen sowie einer großen Menge an lokalen Häfen und Ankerplätzen. Zu beachten ist, dass sich die Bedeutung eines Hafens und die Größe des jeweiligen Hinterlandes aufgrund politischer, naturräumlicher und ökonomischer Entwicklungen ständig verändern konnten. Durch politische Um-

<sup>82</sup> Horden – Purcell 2000, 114 gehen dagegen davon aus, dass für einen *seaport* lediglich in der Frühphase der Entwicklung eine enge Beziehung mit dem Hinterland bestehen musste, da in späteren Phasen der Bedarf kostengünstiger über den Seeweg gedeckt werden konnte. Als Ideal gehen sie von einer städtischen Autarkie aus.

<sup>83</sup> Die Definition basiert auf Karmon 1985, 2.

<sup>84</sup> Horden – Purcell 2000, 112. 116.

<sup>85</sup> Karmon 1985, 2–4.

wälzungen konnte ein Hafen von seinem vormals weit in das Binnenland hineinreichenden Hinterland abgeschnitten werden, die Verlagerung und Verlandung von Flussläufen konnte die Transportwege aus dem Hinterland verändern, oder Handelsgüter konnten ihre Bedeutung für den Export verlieren und durch Produkte aus anderen Regionen abgelöst werden. Es gibt nur wenige Häfen, die wie Alexandria in Ägypten durch die Jahrhunderte ihre Bedeutung behalten haben, was auf einer günstigen Konstellation der drei genannten Faktoren beruht. Für Kleinasien sind als Beispiele Konstantinopel/Istanbul und Smyrna/Izmir zu nennen. Städte wie Milet und Ephesos haben dagegen eine deutlich wechsellvollere Entwicklung erlebt, für die eine jeweils unterschiedliche Konstellation von naturräumlichen, politischen und ökonomischen Gründen verantwortlich zu machen ist.

Es ist zu betonen, dass das lokale oder regionale Hinterland eines Hafens mit dem zentralörtlichen Bereich der jeweiligen Hafenstadt zusammenfallen kann, aber nicht immer zusammenfallen muss. Der Verkehr, der über einen Hafen abgewickelt wird, kann auch in Regionen entstehen, mit denen die Hafenstadt in keiner zentralörtlichen Beziehung steht, da die jeweiligen Orte unterschiedlichen siedlungsgeographischen Systemen angehören. Das lokale Hinterland eines Hafens dürfte sich aber zumeist mit dem zentralörtlichen Umland der jeweiligen Hafenstadt gedeckt haben. Bereits bei einem regionalen und ganz besonders bei einem kontinentalen bzw. halbkontinentalen Hinterland ist dagegen davon auszugehen, dass ein Teil der Güter, die über den Hafen verschifft worden sind, durch unterschiedliche, jeweils hierarchisch gegliederte Siedlungssysteme weitergegeben worden sind oder auf einen überregionalen Austausch zurückgehen. Die Beziehungen zwischen Hinterland und dem jeweiligen Hafen sind demnach nicht zwingend hierarchisch gegliedert, sondern der Hafen stellt vielmehr ein verkehrsgeographisches *gateway* für das jeweilige Hinterland dar, ohne dass damit bereits eine Aussage über die siedlungsgeographische Qualität der Verbindung getroffen wäre.

Wendet man nun den Blick vom Land auf das Meer, so kann eine Hafenstadt auch dort über ein Umland verfügt haben, mit dem ein hierarchisches Beziehungsgeflecht bestand und das sich über vorgelagerte Inseln sowie von Wasserflächen getrennten Küsten erstreckt haben kann. Wie aber ein maritimer Austausch zwischen weit entfernten (Hafen-)Städten funktioniert haben könnte und wer die Träger dieses überregionalen Handels waren, ist ungleich schwerer festzustellen. Im Gegensatz zum lokalen und regionalen Austausch litten inter-regionale Verbindungen deutlich stärker unter den sehr eingeschränkten Kommunikationsbedingungen, dem sehr langsamen Fluss von Informationen zu Produktion, Nachfrage und Preisen, unter den langsamen und häufig gefährlichen Transportwegen zu Land und auf dem Wasser sowie unter dem Fehlen einer staatlichen Aufsicht.<sup>86</sup> Um diese Defizite auszugleichen, vertrauten Händler unter anderem auf Familienmitglieder, Sklaven, Freigelassene oder *collegiati* als Mittelsmänner. Die Bedeutung der persönlichen Netzwerke innerhalb von *collegia* für den Aufbau und die Pflege überregionalen Austausches ist zuletzt in Arbeiten von Peter Bang, Wim Broekaert und Taco Terpstra betont worden.<sup>87</sup> Diese Gruppierungen fanden als Diasporagemeinden in Städten zumeist gemäß ihrer geographischen Herkunft zusammen und boten den einzelnen Mitgliedern die Möglichkeit, in der neuen, für sie fremden Gesellschaft gemeinsam Vertrauen und einen guten Ruf aufzubauen bzw. beides zu pflegen. Auf diese Weise konnten die *collegia* als *Brücke* für den Handel zwischen alter und neuer Heimat fungieren, die Mitglieder konnten bei Handelsaktivitäten auf *collegiati* als Mittelsmänner zurückgreifen, Informationen wurden bei Treffen ausgetauscht und gemeinsame Handelsaktivitäten entwickelt. Die Mitgliedschaft in einem *collegium* bürgte gegenüber auswärtigen Handelspartnern für die wirtschaftliche Zuverlässigkeit. Damit der gute Ruf einer Vereinigung nicht in Mitleidenschaft gezogen wurde, werden grundsätzli-

<sup>86</sup> Ausführlich zu den Problemen, vor denen überregionale Händler in hellenistisch-republikanischer Zeit und in der römischen Kaiserzeit standen, s. Bang 2008, 133–201.

<sup>87</sup> Bang 2008, 239–289; Broekaert 2011; Terpstra 2013. Zur Bedeutung von Diasporagemeinden für den Austausch zwischen Hafenstädten auch Rice 2010, 7–9.

che interne Sitten und Regeln bestanden haben, die von den *collegiati* zu befolgen waren. Da die Mitgliedschaft in einer Vereinigung an der geographischen Herkunft orientiert war, bedeutete ein Ausschluss aus einer solchen eine schwere Bestrafung, da man sich nicht einfach einer anderen anschließen konnte.

Die Mitglieder von auswärtigen Händlervereinen, wie sie unter anderem in Ostia, Ephesos und Delos zu finden sind,<sup>88</sup> waren die verbindenden Elemente zwischen ihrer Heimatstadt und ihrem neuen Wohnsitz und somit Träger des inter-regionalen Austausches. Die jeweiligen Städte und Regionen standen dabei nicht in einem hierarchisch gegliederten Verhältnis zueinander, sondern die Verbindungen wurden alleine durch die Personen (Händler, Mittelsmänner, Schiffseigner etc.), ihre Bewegungen und durch die von ihnen transportierten Waren und Informationen etabliert. Entscheidend für antike Hafenstädte ist dabei, dass ihre Prosperität weniger auf dem zentralörtlich organisierten Austausch mit dem lokalen und regionalen terrestrischen wie auch maritimen Umland oder dem mit dem Hafen verbundenen Hinterland basierte, sondern vielmehr auf den inter-urbanen und überregionalen Austauschbeziehungen mit anderen bedeutenden Hafenstädten sowie wichtigen Zentren im Binnenland.

Zusammenfassend lässt sich somit konstatieren, dass antike Hafenstädte zwei räumlich und qualitativ unterschiedliche Arten externer Beziehungen aufwiesen: 1.) Auf lokaler und regionaler Ebene fand ein von den Hafenstädten ausgehender hierarchisch gegliederter Austausch mit Orten im Landesinneren, entlang der Küsten und auf Inseln statt, der sich mit Hilfe der zentralörtlichen Theorie beschreiben lässt. Am oberen Ende dieser Hierarchien standen jeweils bedeutende Hafenstädte, die alle oder zumindest mehrere der zentralörtlichen Funktionen in sich vereinigten. Am unteren Ende des Spektrums waren kleine Ankerplätze sowie Anlegestellen an Villen angesiedelt, die durch Fähren und anderen Schiffsverkehr an größere Hafenstädte angebunden waren – und damit mittelbar am mittelmeerweiten Austausch teilnahmen. 2.) Auf überregionaler Ebene fand zwischen den bedeutenden Hafenstädten ein horizontal gegliederter Austausch statt, dessen Träger Händler und Schiffseigner und ihre Bewegungen zwischen einzelnen Städten waren. Die Händler und Schiffseigner vertrauten bei ihren Geschäften auf Mittelsmänner wie Familienangehörige und Sklaven oder schlossen sich in zumeist landsmannschaftlich organisierten *collegia* zusammen, um die mangelhaften Kommunikationsbedingungen und den langsamen Informationsfluss zu kompensieren – und etablierten damit überregionale Beziehungen zwischen den einzelnen Städten.

Die bedeutenden antiken Hafenstädte verfügten als komplexe städtische Zentren neben zentralörtlichen Funktionen für das lokale und regionale Umland gleichzeitig über weit verzweigte inter-urbane ökonomische Verbindungen, sodass die skizzierten Muster eines lokalen/regionalen vertikal gegliederten und eines überregionalen horizontalen Austausches gleichzeitig nebeneinander abgelaufen sind. In der griechischen und römischen Antike hat sich demnach die maritime Topographie im Mittelmeerraum aus einigen wenigen Hafenstädten zusammengesetzt, die als komplexe Zentren zentralörtliche Funktionen für ein großes lokales und regionales Umland ausübten und durch die Anwesenheit fremder Händler und Schiffseigner über weit verzweigte inter-urbane Beziehungen verfügten. Die Häfen der bedeutendsten dieser Orte waren zusätzlich noch mit einem weit in das Landesinnere reichenden Hinterland verbunden.

Daneben hat es im klassischen Altertum Siedlungen wie Piräus, Portus/Ostia, Elaia oder Seleukia Pieria gegeben, die als Hafenstädte wichtiger Metropolen zwar über weitreichende überregionale Kontakte verfügten, auf lokaler und regionaler Ebene aber eine lediglich geringe zentralörtliche Bedeutung aufwiesen und komplexen Zentren untergeordnet waren. Wie bei der Etablierung von Delos als überregional bedeutender Hafenstadt ohne Umland und Hinterland waren auch für die Entwicklung der genannten abhängigen Hafenstädte jeweils spezifische politische Bedingungen ausschlaggebend. Darüber hinaus sind Hafenstädte vorstellbar, die als

---

<sup>88</sup> Dazu unten Kap. V.1.3.

komplexe Zentren zentralörtliche Funktionen für ein weites Umland ausübten, die aber keine überregionalen Beziehungen aufwiesen. In diesem Fall dürften dann besondere politische, wirtschaftliche und/oder naturräumliche Bedingungen für die Unterbindung überregionaler maritimer Verbindungen verantwortlich gewesen sein. Daneben kann es aber auch Hafenstädte von geringer zentralörtlicher Bedeutung oder kleine Anlegestellen an Villen und landwirtschaftlichen Betrieben gegeben haben, die direkt an den mittelmeerweiten Austausch angeschlossen waren.<sup>89</sup>

Der überwiegende Teil der antiken Hafenstädte übte dagegen nur einige wenige zentralörtliche Funktionen für ein lokales Umland aus und verfügte nicht über direkte und permanente überregionale Kontakte. Die Häfen waren mit einem lokalen Hinterland verbunden, der Umschlag von Waren und Personen hatte einen geringen Umfang. Einen *kosmopolitischen* Charakter, der durch die Anwesenheit von auswärtigen Personen, Kulturen und Gebräuchen entstand, wiesen demnach nicht sämtliche Hafenstädte im antiken Mittelmeerraum auf, sondern lediglich solche, die als Zentren des überregionalen Austausches fungierten.

### 1.4.3 Die städtebauliche und funktionale Ausrichtung

Nimmt man die einzelne Hafenstadt in den Blick und möchte man den Einfluss herausarbeiten, den die Küstenlage auf den jeweiligen städtebaulichen und funktionalen Charakter hatte, ist heuristisch zwischen einer maritimen, litoralen oder terrestrischen Ausrichtung zu unterscheiden.<sup>90</sup> Bei diesen Definitionen steht nicht die verkehrsgeographische Bedeutung im Vordergrund, sondern die jeweilige geographische Orientierung:

- 1.) Im Städtebau kann sich ein maritimer Bezug in großen Hafenbecken mit entsprechenden Einrichtungen für den Seehandel über weite Distanzen äußern; ebenso mit weiteren Gebäuden und Monumenten, die sich dezidiert auf das Meer – und nicht lediglich auf das Littoral – beziehen. Kulturell und religiös müsste sich in maritimen Hafenstädten ein starker Einfluss fremder Personengruppen feststellen lassen, die aus weit entfernten, über das Meer zu erreichenden Regionen stammen. Ökonomisch wären solche Städte durch den Austausch von Objekten aus weit entfernten Regionen sowie durch die Anwesenheit von Schiffseignern, Kapitänen und Schiffsleuten geprägt.
- 2.) Eine Hafenstadt hatte dann eine litorale Ausrichtung, wenn sie funktional und städtebaulich auf die Uferzone bezogen war.<sup>91</sup> Der Hafen mit seinen Bauten war auf einen lokalen Küstenhandel ausgelegt, wirtschaftlich war das Gemeinwesen auf diesen Handel und die Nutzung des Meeres durch Fischerei und Muschelbänke ausgerichtet. Die Kulte hatten eine lokale bzw. regionale Bedeutung und waren in Teilen räumlich und funktional auf den Küstenstreifen bezogen. Der Charakter der Stadt war durch die Küstenlinie geprägt, überregionale Einflüsse gelangten lediglich indirekt in die Stadt.

<sup>89</sup> S. dazu exemplarisch Wilson u. a. 2012, 385.

<sup>90</sup> Als vierte geographische Kategorie von Orten an der Küste ist die von Pearson 2006, 362–364 eingeführte aquatische Ausrichtung (*aquatic peoples*) für solche Siedlungen zu nennen, die sich nicht am, sondern auf dem Wasser befinden. Als europäische Beispiele sind die neolithischen und bronzezeitlichen Pfahlbauten des Bodensees zu nennen, darüber hinaus schwimmende Märkte, wie sie aus südostasiatischen Städten bekannt sind, und Seeleute, die den Großteil ihres Lebens auf dem Meer verbracht haben und über keinen festen Wohnsitz mehr an Land verfügen. Bis auf die Seeleute, die in dieser Arbeit als Teil des maritimen Lebens aufgefasst werden, hat es das Phänomen der *aquatic peoples* in antiker Zeit im Mittelmeerraum in dieser Ausprägung nicht gegeben.

<sup>91</sup> Pearson 1985 und Pearson 2006 arbeitet auf Grundlage einer geographischen Definition des Litorals und unter Hinzuziehung neuzeitlichen, vor allem ethnologischen Materials sogenannte *littoral societies* heraus, die überregional und sogar weltweit trotz großer Entfernungen voneinander mehr miteinander gemeinsam hatten, als mit benachbarten Städten im unmittelbaren Inland. Nach Ford 2011, 773 lassen sich kulturelle Gemeinsamkeiten mitunter weit entfernter litoraler Gesellschaften auch archäologisch nachweisen.

- 3.) Eine Hafenstadt hatte dann eine terrestrische Ausrichtung, wenn der Städtebau vorrangig auf das Land ausgerichtet war, der Wirtschaftskreislauf nahezu ausschließlich auf das ökonomische Hinterland bezogen war und die religiösen Kulte ausschließlich auf das Land ausgerichtet waren. Die Stadt verfügte zwar über einen Hafen, der allerdings lediglich von lokaler Bedeutung war und für den Charakter der Stadt eine untergeordnete Rolle spielte.

Unternimmt man den Versuch, die verkehrsgeographische mit der städtebaulichen und funktionalen Ausrichtung von Hafenorten zusammenzuführen, dann haben die überregional bedeutsamen Hafenstädte eine maritime Ausrichtung gehabt, wohingegen die regional und lokal bedeutenden Hafenstädte litoral bzw. terrestrisch ausgerichtet waren. Damit geht einher, dass die kleinen lokalen Hafenorte, die den Großteil der Siedlungen an den Küstenstreifen ausmachten, in nur geringem Umfang städtebaulich und funktional von ihrer geographischen Lage geprägt waren. Zwar wird auch dort das Meer als Ergänzung des Speiseplans genutzt worden sein und wird durch kleinräumigen, lokalen Schiffsverkehr Anschluss an regional bedeutende Hafenstädte bestanden haben. Allerdings fand all dies nur auf lokaler Ebene statt.

Zu betonen ist, dass es sich bei dieser beschriebenen Einteilung um heuristische Kategorien handelt und es sicherlich nie der Fall sein wird, dass bei einer Hafenstadt ausschließlich eine dieser Kategorien zutrifft. Vielmehr dürfte es immer so sein, dass sich nur Tendenzen in eine der Richtungen feststellen lassen. Während beispielsweise die Bauten einer Hafenstadt in ihrer jeweiligen Funktion und Gestaltung auf das Litoral ausgerichtet sind, kann die Stadt gleichzeitig von einer überregionalen verkehrsgeographischen Bedeutung gewesen sein. Die hier vorgelegte Einteilung soll helfen, den Charakter einer Hafenstadt und deren Gesellschaft sowie deren Verhältnis zum Meer näher zu verstehen.





## II Fallstudien

Wie bereits oben ausführlich skizziert,<sup>1</sup> beruht die Auswahl der fünf Fallstudien einerseits auf ihrer möglichst einheitlichen verkehrsgeographischen Bedeutung und andererseits auf einer unterschiedlichen topographischen, historischen und regionalen Einbettung. Gemeinsam ist den Städten Milet, Alexandria, Ephesos, Caesarea Maritima und Leptis Magna, dass sie in hellenistischer Zeit und/oder der römischen Kaiserzeit überregional bedeutend waren, sie über weitreichende maritime Beziehungen verfügten und sie gleichzeitig als Zentralorte für ein großes Umland fungierten. Unterschiedlich sind dagegen die jeweilige topographische Situation, die regionale Lage sowie ihre historische Entwicklung. Während mit Milet eine *polis* untersucht wird, deren maritime Geschichte bis in archaische Zeit zurückreicht, sind Alexandria und Ephesos erst mit Beginn der hellenistischen Epoche neu gegründet worden. Der Ausbau von Caesarea Maritima und Leptis Magna geht wiederum auf das persönliche Engagement eines lokalen Klientkönigs bzw. eines römischen Kaisers zurück. Die Topografie von Milet und Ephesos war durch zerklüftete, buchtenreiche Küstenabschnitte und die Lage im Mündungsdelta ganzjährig wasserführender, stark sedimenthaltiger Flüsse gekennzeichnet. Alexandria lag demgegenüber im flachen Mündungsdelta des Nils. Caesarea Maritima und Leptis Magna wiederum wurden an flachen, weitgehend buchtlosen Küsten errichtet, an denen keine bzw. lediglich saisonale Wasserläufe in das Meer mündeten.

Um die städtebauliche und funktionale Einzigartigkeit der fünf Hafenstädte herauszuarbeiten, sind die Untersuchungen der Fallstudien bewusst umfangreich und nehmen nicht nur den Hafen und den Küstenstreifen, sondern den gesamten Stadtorganismus und dessen Verhältnis zur Küste in den Blick. Die dichten Beschreibungen der Fallstudien sollen es ermöglichen, den Einfluss der Lage am Meer auf den Städtebau herauszuarbeiten. Da vor allem bedingt durch die naturräumlichen Prozesse der urbane Küstenstreifen ständigen Veränderungen ausgesetzt war, wird die Stadtentwicklung als ein historischer Prozess verstanden und entsprechend dargestellt. Daher sind die Kapitel zu den Fallstudien jeweils chronologisch unterteilt. Die Einteilung ergibt sich jeweils aus den lokal spezifischen Ausbauphasen und ist somit für jede der fünf Fallstudien unterschiedlich. Den einzelnen Untersuchungen vorangestellt sind jeweils Überblicke über die Forschungsgeschichte sowie über die litorale Topografie und ihrer Entwicklung. An die chronologisch geordneten Untersuchungen zur Stadtentwicklung schließen sich thematische Kapitel an, die sich mit der Bedeutung von Hafen und Küste für die städtischen Repräsentanten, für das gesellschaftliche Leben und für die Sakraltopografie befassen.

### II.1 Milet

Mit Milet wird eine Stadt in den Blick genommen, die an der Westküste Kleinasiens am Übergang zweier wichtiger Verkehrssysteme lag. Die Halbinsel, über die sich die Bauten der Stadt erstreckten, lag am geographischen Schnittpunkt zwischen dem Mittelmeer und dem Mündungsgebiet des Mäanders, über den das anatolische Hochland zu erreichen war. In archaischer Zeit galt Milet wegen der großen Anzahl der von dort ausgegangenen Koloniegründungen und wegen ihrer Bedeutung als Zentrum der ionischen Naturphilosophie als *Ioniae caput*.<sup>2</sup> Am Beispiel Milets kann untersucht werden, wie eine bereits seit mehreren Jahrhunderten besiedelte Hafenstadt zu einem Zeitpunkt gestaltet war, zu dem deren überregionale politische Bedeutung bereits weitgehend geschwunden war.

---

<sup>1</sup> Siehe oben Kap. I.1.

<sup>2</sup> Plin. nat. hist. 5, 112. Zur archaischen Geschichte von Milet Gorman 2001. – Zu den Koloniegründungen Ehrhardt 1983. – Über die Naturphilosophen der sogenannten Milesischen Schule siehe Algra 1999.

Für die Untersuchung der städtischen Physiognomie bietet Milet sehr gute Bedingungen, da die wichtigen Bauten und Platzanlagen im Zentrum des hellenistisch-kaiserzeitlichen Milets großflächig freigelegt worden sind. Dies geht zurück auf die im Jahr 1899 begonnenen und von Theodor Wiegand geleiteten Ausgrabungen in der Stadt.<sup>3</sup> Bis zum Beginn des 1. Weltkriegs wurden in insgesamt 19 Grabungskampagnen das Areal unmittelbar südlich des Löwenhafens mit seinen zentralen städtischen Bauten sowie das Gebiet des Theaterhafens mit dem Theater, dem Stadion und den Faustina-Thermen ausgegraben. Die Ergebnisse wurden zu einem überwiegenden Teil bis in die 1920er Jahre publiziert. Von den freigelegten Gebäuden waren zumeist lediglich die Fundamente und wenige Teile des Aufgehenden erhalten geblieben. Da bei der Freilegung die Beobachtung der Stratigraphie und die Dokumentation von Keramik und Kleinfunden keine Rolle spielten, basieren die Überlegungen zu Datierung und Funktion der Bauten bis heute auf der Grundrisstypologie, technischen Details und dem verwendeten Steinmaterial.

Entscheidend für die Rekonstruktion der Häfen und der maritimen Topographie Milets und seines Umlandes war wiederum der Einsatz unterschiedlicher geophysikalischer Methoden seit Beginn der 1990er Jahre,<sup>4</sup> der durch paläogeographische Forschungen in der Stadt sowie im Mündungsgebiet des Mäanders seit Mitte der 1990er Jahre ergänzt wurde.<sup>5</sup> Diese Arbeiten haben grundlegend neue Erkenntnisse zum Stadtplan, zur Erstreckung und Verlandungsgeschichte der Häfen, zur Veränderung der Küstenlinie und zum Einfluss des Menschen auf den Naturraum erbracht. Auf dieser Grundlage haben zuletzt Helmut Brückner, Alexander Herda u. a. die historische und naturräumliche Entwicklung der verschiedenen Häfen Milets nachgezeichnet.<sup>6</sup>

### II.1.1 Die litorale Topographie und ihre Entwicklung

Das antike Milet lag auf einer in das Meer vorspringenden Halbinsel am südlichen Eingang des Latmischen Golfs (Abb. 1–3). Die Bucht reichte ursprünglich bis weit in das Landesinnere. An den Ufern befanden sich weitere bedeutende Städte wie Priene, Myus oder Herakleia am Latmos sowie weitere kleinere Ansiedlungen (Abb. 2). Die Küste der Bucht war zerklüftet und das Gelände stieg vor allem im Norden rasch an, sodass das Meer das verbindende Element war, während der Verkehr über Land von untergeordneter Bedeutung war. Die der Halbinsel von Milet vorgelagerte Insel Lade schützte die Stadt vor dem offenen Meer und Winden aus westlichen und nordwestlichen Richtungen. Die Bucht wurde von kleinen vorgelagerten Inseln im Westen und von der Insel Samos im Norden vom offenen Meer getrennt, sodass ein geschützter Archipel entstand. In die Bucht mündete ein als Mäander bezeichneter Flusslauf,<sup>7</sup> dessen mitgeführte Alluvionen zu einer sukzessiven Verlandung der Bucht führten.

Die maritime Topographie des Gebietes um Milet ist von der Bronzezeit bis gegen 1500 n. Chr. durch tiefgreifende Veränderungen geprägt, die durch die Anschwemmungen des Mäanders verursacht wurden (Abb. 2). Zur Zeit der maximalen Meerestransgression in der Mitte des 3. Jts. v. Chr. war der heutige Unterlauf des Mäanders noch ein Inselarchipel; zu diesem Zeitpunkt bestand die Landzunge, auf der später Milet gegründet wurde, aus mindestens drei unter-

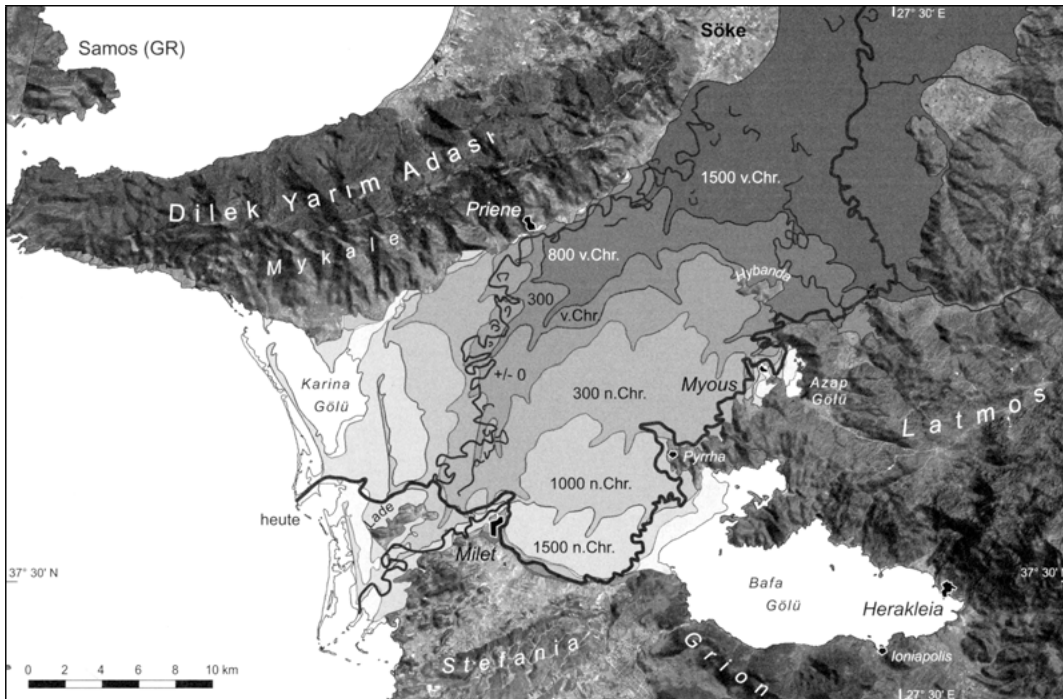
<sup>3</sup> Zur Geschichte der Ausgrabungen in Milet siehe auch ausführlich von Graeve 2001.

<sup>4</sup> Zum angewendeten Methodenspektrum, das vor allem geomagnetische Prospektionen umfasste, und den dabei erzielten Ergebnissen umfassend Stümpel 2001; Stümpel u. a. 2005; Stümpel – Erkul 2008.

<sup>5</sup> Das geoarchäologische Methodenspektrum und die geomorphologischen Landschaftsveränderungen im Verlauf des Holozäns im Mündungsgebiet des Büyüik Menderes stellt umfassend Müllenhoff 2005 vor. Konzise Überblicke über die Landschaftsgenese im Bereich des antiken Milets sind bei Müllenhoff u. a. 2009 und Brückner u. a. 2017, 883 f. zu finden.

<sup>6</sup> Brückner u. a. 2014 a. Brückner u. a. 2014 b ist eine verkürzte Version dieses Aufsatzes. – Diese Aufsätze ersetzen die Überlegungen Tuttahs 2007, 338–362 zur Entwicklung und Funktion der milesischen Häfen. Zur möglichen Lage von Häfen in und um Milet/Balat in byzantinischer und osmanischer Zeit siehe Tuttahs 2007, 428–442.

<sup>7</sup> Zur Definition des Mäanders in antiker, byzantinischer und moderner Zeit siehe Thonemann 2011, 19–22.



**Abb. 2:** Milet. Geomorphologische Entwicklung der Mündung des Büyük Menderes seit 1500 v. Chr.

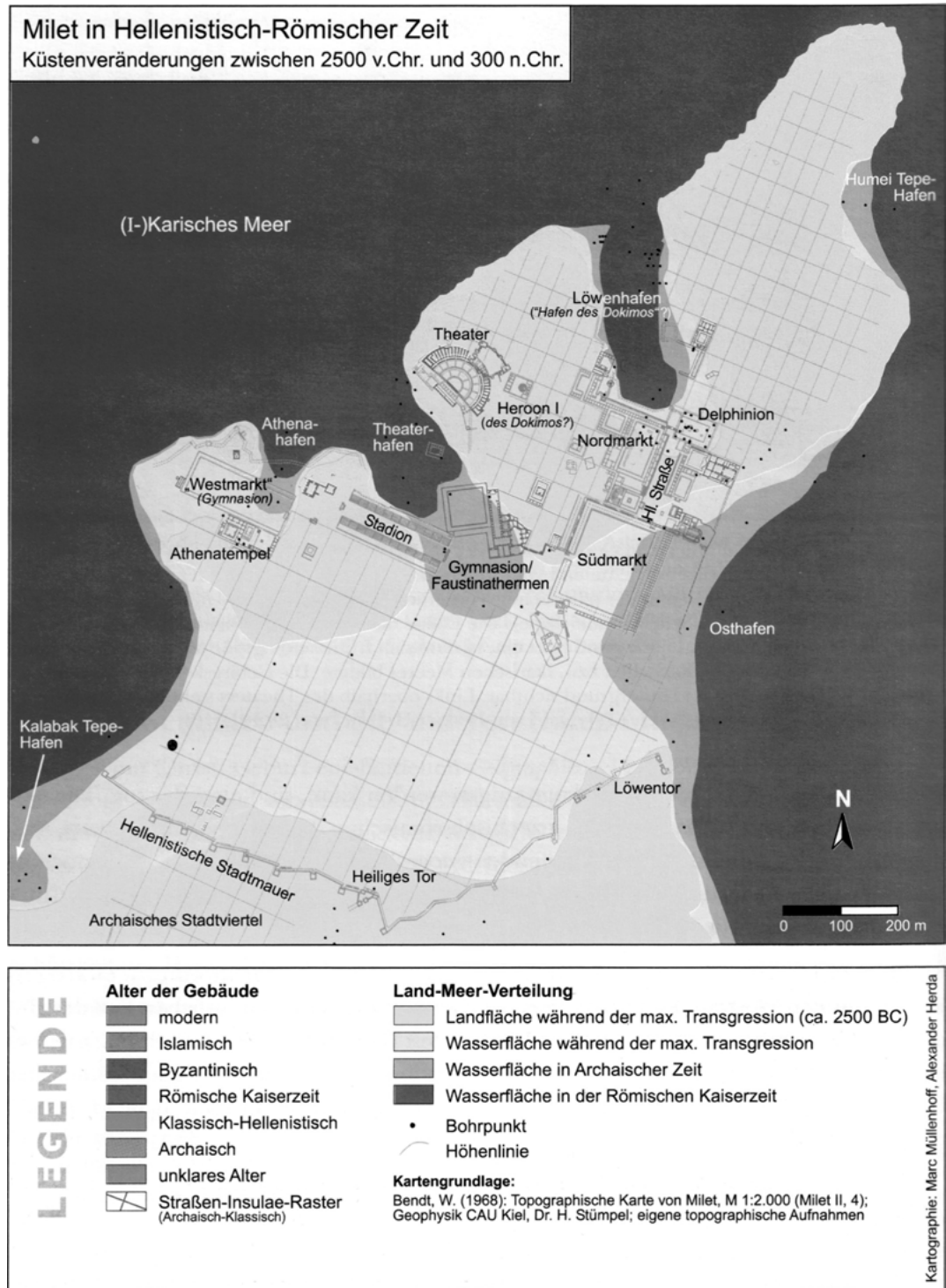
schiedlich großen Inseln (Abb. 3).<sup>8</sup> Weite Abschnitte des Stadtgebietes waren von einem strandnahen, flachmarinen Milieu gekennzeichnet. Die Bucht des Löwenhafens erstreckte sich deutlich weiter nach Süden als in antiker Zeit. Selbst in der archaischen Epoche befand sich im Gebiet der späteren Westthermen, der Faustina-Thermen und des *Südmarkts* noch flachmarines Milieu. Erst in klassisch-hellenistischer Zeit bestand die charakteristische, langgestreckte Halbinsel mit den Hügelkuppen des Kaletepe im Nordwesten und des Humeitepe im Nordosten.

Der Archipel mit seinen drei Inseln verlandete sukzessive im Verlauf der 2. Jts. bis in das frühe 1. Jt. v. Chr. aufgrund von sedimentreichen Meeresströmungen entlang der Küste und von lokalen Erosionsprozessen. Zusätzlich wurde im Rahmen des Stadtausbaus im 6. Jh. v. Chr. das litorale Milieu künstlich befestigt,<sup>9</sup> sodass die charakteristische Halbinsel entstand, die durch zahlreiche Buchten geprägt war. Die nord-südlich gerichtete schmale, ungefähr 100 m breite und 300 m lange Bucht des sogenannten Löwenhafens unterteilte die Halbinsel in einen kleineren nördlichen und einen größeren südlichen Teil (Abb. 3; 4). Die lokale Topographie dieser Bucht mit einer schmalen meerseitigen Öffnung im Norden sowie dem Verlauf des Felsgesteins, der trotz der schmalen Bucht eine große Wassertiefe von mehr als 20 m ermöglichte, boten sehr gute Voraussetzungen für einen Naturhafen.<sup>10</sup> Nach Westen wurde die Bucht von dem annähernd 30 m hohen Kaletepe und nach Osten vom bis zu 20 m hohen Humeitepe abgeschirmt. Südlich des Löwenhafens schnitt mit der sogenannten Theaterbucht südwestlich des Kaletepe eine weitere, nordwest-südöstlich gerichtete Bucht tief in die Halbinsel ein. Diese war ungefähr 160 m breit und bot ebenfalls gute Voraussetzungen für einen Naturhafen. Sie war aber deutlich flacher als die Bucht des Löwenhafens und nicht wie diese vor Winden aus nördlichen bis westlichen Richtungen geschützt. Am nördlichen Küstenabschnitt der Theaterbucht befand sich eine Süßwasserquelle, die in der römischen Kaiserzeit in ein Quellheiligtum umgewandelt wurde.

<sup>8</sup> Folgendes nach Müllenhoff 2009, 20–23; Brückner u. a. 2014 a, 56–64 Abb. 10 f.

<sup>9</sup> Brückner u. a. 2014 a, 84 f. Abb. 23 f.; Brückner u. a. 2017, 884.

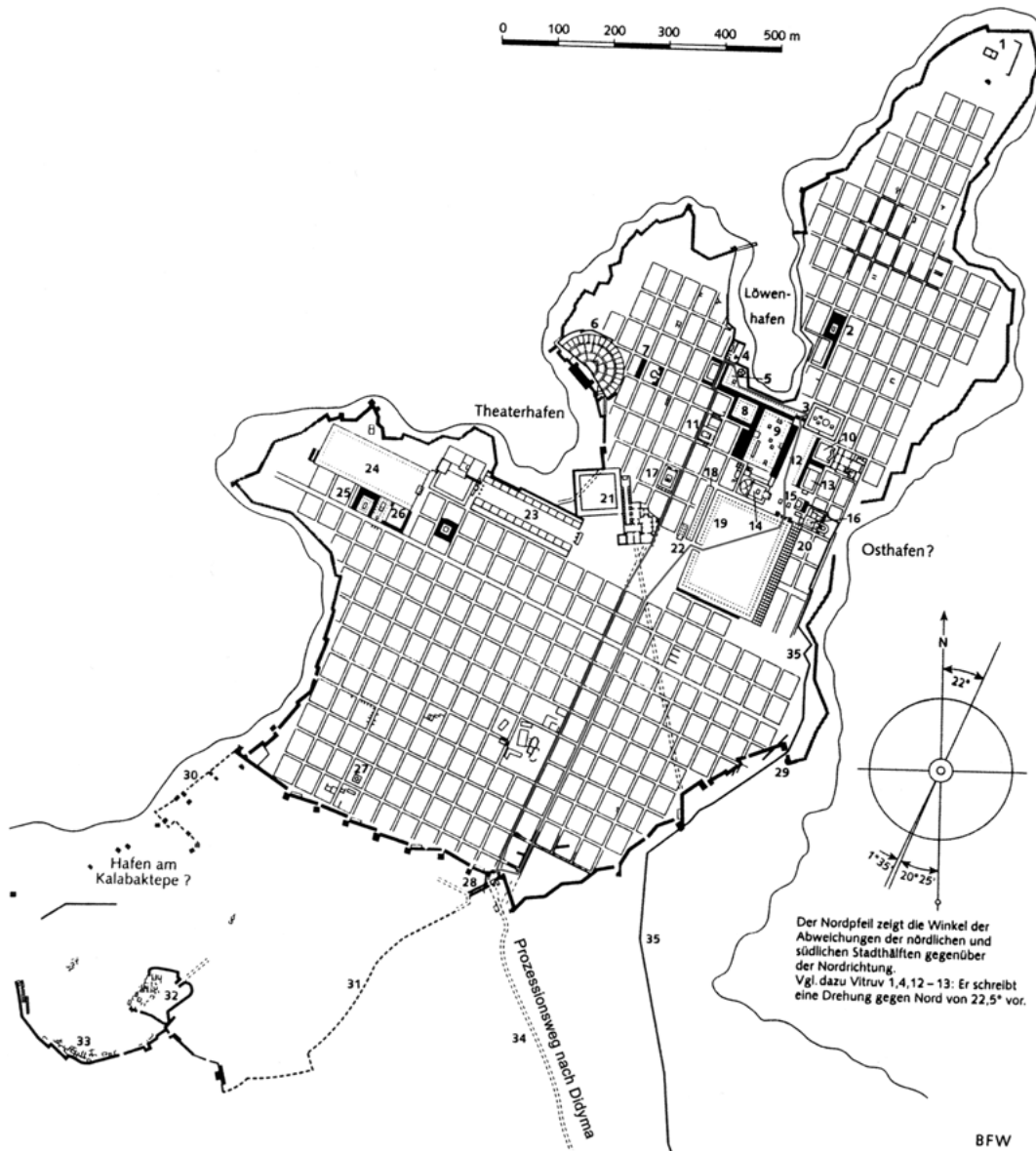
<sup>10</sup> Brückner u. a. 2014 a, 51. 76 f. Abb. 18. – Der Hafen hat seinen modernen Namen von zwei Löwenstatuen aus Marmor erhalten, die ursprünglich an der Einfahrt des Hafenbeckens standen und in spätantik-byzantinischer Zeit umgelagert worden sind, dazu Brückner 2014 a, 51 f.; 55 f. Abb. 6 f. 82.



**Abb. 3:** Milet. Stadtplan der hellenistisch-römischen Zeit mit Küstenlinie zur Zeit der maximalen Meerestransgression (hellgrau), in archaischer Zeit (grau) und in der späten römischen Kaiserzeit (dunkelgrau).

Südlich auf der nach Osten in das Meer vorspringenden Landzunge, auf der in hellenistischer Zeit der Komplex des *Westmarkts* errichtet wurde, erstreckte sich eine weitere, sehr breite Bucht. Im Osten der milesischen Halbinsel befanden sich im Norden eine schmale Bucht am östlichen Fuß des Humeitepe sowie eine deutlich breitere Bucht östlich des späteren *Südmarkts*.

Prägend für die weitere Entwicklung der maritimen Topografie von Milet war, dass sich durch die mitgeführten Alluvionen das Delta des Mäanders von Norden kommend immer weiter an die Halbinsel annäherte (Abb. 2). Bis in spätrömische Zeit waren die Häfen der Stadt von



**Abb. 4:** Milet. Stadtplan mit Baubefunden und rekonstruiertem System der *insulae* von der Archaik bis in die römische Kaiserzeit.

diesen naturräumlichen Veränderungen allerdings nicht unmittelbar betroffen. Erst als in byzantinischer Zeit die Insel Lade verlandete und der Deltavorbau den Latmischen Golf vom offenen Meer trennte, wodurch der Baffa-See entstand,<sup>11</sup> waren die Häfen der Stadt nur noch sehr eingeschränkt zu nutzen. So wurde in frühbyzantinischer Zeit für den Eingangsbereich der Bucht des Löwenhafens ein brackisches Milieu nachgewiesen, was darauf schließen lässt, dass er in dieser Zeit zumindest teilweise verlandet war.<sup>12</sup> Die Delta-Entwicklung endete um 1500 n. Chr. ungefähr 8 km westlich von Milet; heute kommt es an der Deltafront zu einer Erosion der Küstenlinie.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> Müllenhoff 2005; Brückner u. a. 2014 a, 86 f.

<sup>12</sup> Brückner u. a. 2014 a, 88; Brückner u. a. 2014 b, 797 f.

<sup>13</sup> Brückner u. a. 2014 a, 64.

### II.1.2 Das klassische Milet und seine Häfen

Um die litorale städtebauliche Entwicklung Milets in hellenistisch-römischer Zeit besser verstehen zu können, werde ich zunächst einen kurzen Überblick über das klassische Milet und seine Häfen geben. Nach der Niederschlagung des Ionischen Aufstandes 494 v. Chr., der von den milesischen Tyrannen Histaios und Aristagoras ausgelöst worden war, wurde die Stadt von den Persern zerstört. In klassischer Zeit konnte Milet seine einstige politische und kulturelle Bedeutung nicht mehr zurückerlangen. Die Stadt war zunächst Bestandteil des attisch-delischen Seebundes, wechselte 412 v. Chr. dann aber auf die Seite Spartas und wurde nach Ende des Peloponnesischen Kriegs Teil des Perserreiches. Alexander der Große belagerte im Jahr 334 v. Chr. erfolgreich die Stadt, nachdem er vorher die Insel Lade besetzt hatte.<sup>14</sup> Der Verlauf dieser Belagerung unterstreicht die Ausrichtung der Stadt auf die Küste und die strategische Bedeutung der vorgelagerten Insel.

Die zahlreichen Buchten entlang der Halbinsel boten grundsätzlich gute Bedingungen für Häfen und Ankerplätze. Die Rekonstruktion der milesischen Häfen der archaischen und klassischen Zeit kann sich aber nahezu ausschließlich auf Erkenntnisse der Geoarchäologie und allgemeine topographische Überlegungen berufen, da archäologische Zeugnisse zur maritimen Infrastruktur weitgehend fehlen. Lediglich für das Delphinion am südöstlichen Ende des Löwenhafens und für zwei archaische Geschütztürme auf dem Kaletepe und dem Humeitepe lassen sich Bezüge zum Meer feststellen. Auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Quellen geht Alexander Herda davon aus, dass der sogenannte Theaterhafen im Westen der Halbinsel bis in spätarchaische Zeit der größte und wichtigste Hafen von Milet war. Die dortige Bucht reichte zu diesem Zeitpunkt noch sehr weit in das Landesinnere hinein und bot somit gute Bedingungen für das sichere Anlanden von Schiffen.<sup>15</sup> Allerdings war die Bucht den Winden aus nordwestlichen Richtungen ausgesetzt. Der weit in die Halbinsel eingreifende, mit in den Stadtmauerring integrierte Löwenhafen<sup>16</sup> war ab archaischer Zeit als Kriegs- und Handelshafen in Funktion, das Delphinion diente als wichtiger religiöser Fixpunkt der Stadt (Abb. 5). Der Löwenhafen war auch der Ort, von dem die Kolonisten in See stachen. Die archaischen Schiffshäuser der nach Herodot zu diesem Zeitpunkt beträchtlichen milesischen Flotte werden im östlichen Abschnitt des Löwenhafens und im Theaterhafen rekonstruiert, auch wenn keine archäologischen Zeugnisse erhalten sind.<sup>17</sup>

Die rasche Verlandung der Theaterbucht muss in klassischer Zeit schließlich dazu geführt haben, dass der Theaterhafen seine maritime Bedeutung verlor und der Löwenhafen der Haupthafen des klassisch-hellenistischen Milets wurde. So war es dann wahrscheinlich auch dieser Hafen, der von Alexander dem Großen bei seiner Belagerung der Stadt blockiert worden ist.<sup>18</sup> Ob und in welcher Form die Buchten an der Ostseite der Halbinsel, die nach dem Bau der archaischen Verteidigungsmauer außerhalb der Stadt lagen, in archaischer und klassischer Zeit als Anlegestellen genutzt worden sind, entzieht sich unserer Erkenntnis. Die naturräumlichen Bedingungen im Lee der Halbinsel waren zumindest zum Festmachen von Schiffen günstig. Gegen eine Nutzung der Bucht nordöstlich der archaischen Kalabaktepe-Ansiedlung als Hafen hat sich zuletzt Alexander Herda ausgesprochen, da durch geoarchäologische Bohrungen dort eine Wassertiefe in archaischer Zeit von lediglich wenigen Dezimetern festgestellt worden ist und die Bucht dazu keinen Schutz vor den Westwinden bot.<sup>19</sup>

<sup>14</sup> Arr. an. 1, 18, 3; 1, 19, 11. – Zur archäologischen Interpretation des Berichts bei Arrian von Graeve 2000.

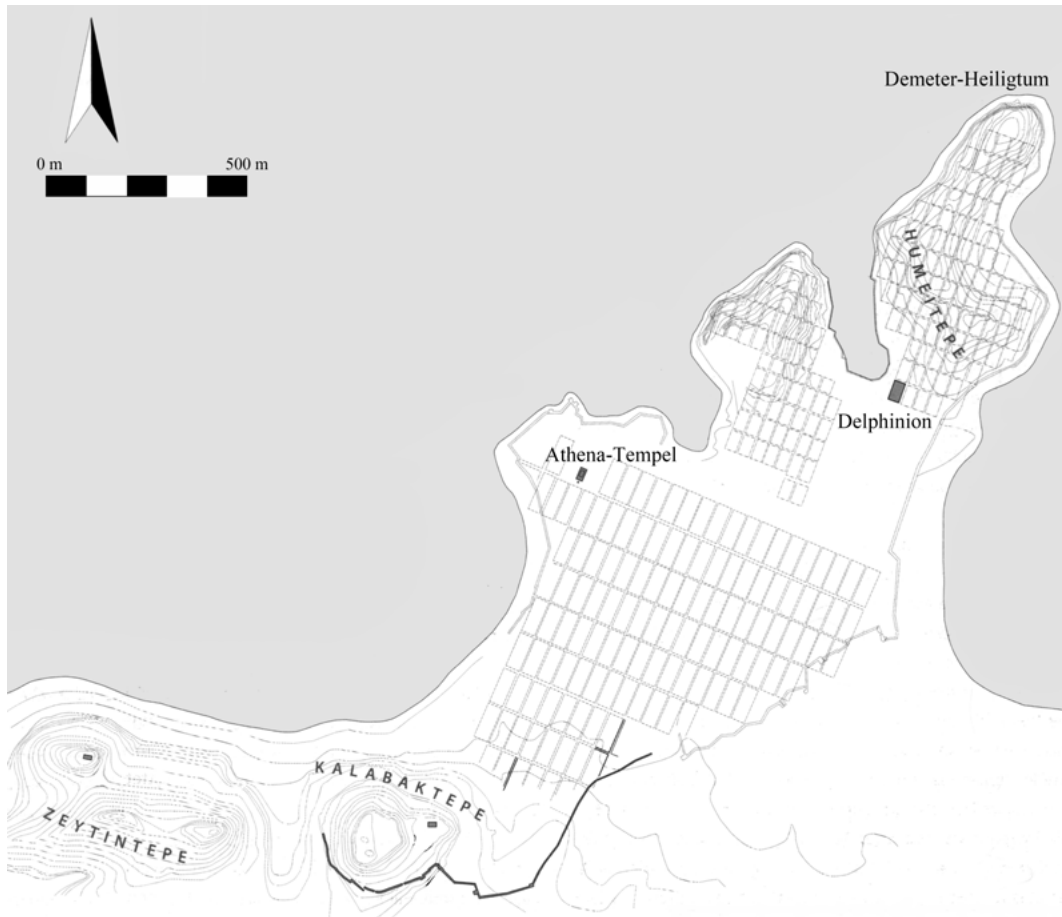
<sup>15</sup> Brückner u. a. 2014 a, 61 Abb. 10; 89–91.

<sup>16</sup> Brückner u. a. 2014 a, 49, 64–89.

<sup>17</sup> Brückner u. a. 2014 a, 68–70. – Nach Hdt. 6, 8, 1 stellte Milet 80 Schiffe bei der Seeschlacht vor Lade 494 v. Chr.

<sup>18</sup> Arr. an. 1, 19, 3. Dazu von Graeve 2000, 124–126; Brückner u. a. 2014 a, 68 Anm. 68; 70.

<sup>19</sup> Brückner u. a. 2014 a, 68–70. Für einen Hafen an dieser Stelle hat sich von Graeve 2000, 125 f. ausgesprochen.



**Abb. 5:** Milet. Plan der Stadt in archaischer Zeit.

Am südlichen Ende des Löwenhafens befand sich ab spätarchaischer Zeit mit dem Heiligtum des Apollon Delphinion das religiöse und politische Zentrum Milets (Abb. 6). Die eminente politische Bedeutung des Heiligtums beruht darauf, dass sein Kultverein – die Molpoi – das Bürgerrecht kontrollierte, der Vorsitzende dieser Molpoi der höchste und eponyme Beamte des Stadtstaates war und die wichtigen Dokumente der milesischen Außenbeziehungen dort aufgestellt wurden.<sup>20</sup> Neben Apollon Delphinios wurde hier eine größere Anzahl weiterer Götter verehrt, wie Altäre und Inschriften zeigen.<sup>21</sup> Das Temenos hatte einen rechteckigen Grundriss von ungefähr 50 m Länge und 28 m Breite und bestand aus einem Altar im Zentrum, Hallen im Norden und Süden und einfachen Mauern an der Ost- und Westseite (Abb. 7).<sup>22</sup> Vor der Errichtung des Heiligtums wurde das littorale Milieu befestigt, indem eine über einen Meter starke Packung aus Kalksteinen angeschüttet wurde.<sup>23</sup> Das von den Persern zerstörte Heiligtum wurde kurz nach 479 v. Chr. auf den Fundamenten des Vorgängers wieder aufgebaut. Südlich und südwestlich des Löwenhafens und des Delphinions erstreckte sich in spätarchaischer und klassischer Zeit die Agora der Stadt<sup>24</sup> (Abb. 5; 6), von der allerdings bis auf den *Gneisbau*,<sup>25</sup> der unmittelbar

<sup>20</sup> Herda 2005, 248 f.

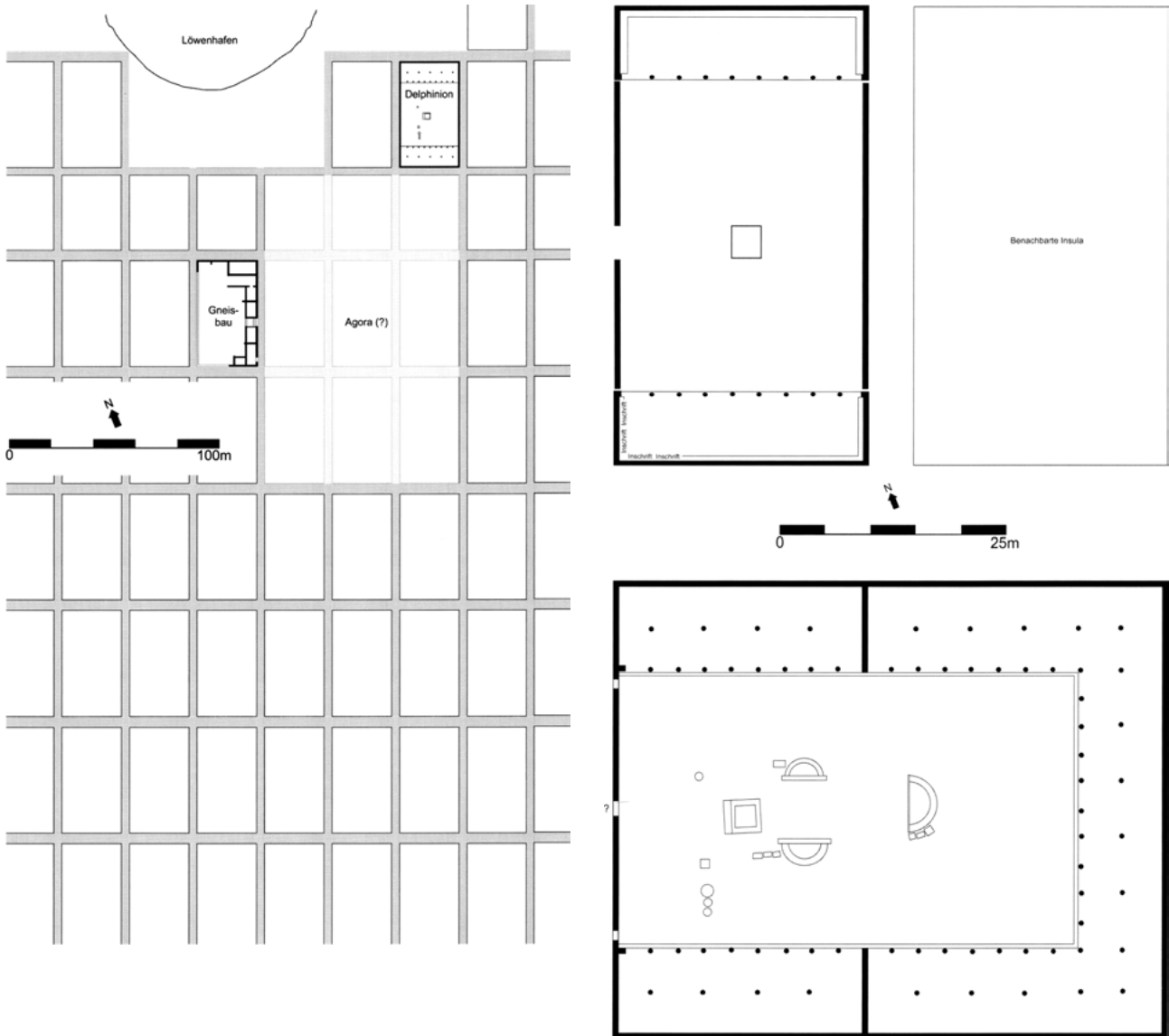
<sup>21</sup> Herda 2005, 247 f.

<sup>22</sup> Zu Baubefund, Datierung und Rekonstruktion des Baus Herda 2005, 250–272; Emme 2013 a, 19–28. 343.

<sup>23</sup> Herda 2005, 250–258.

<sup>24</sup> Herda 2005, 272–278. Nach Sielhorst 2015, 125 umfassten der *Nordmarkt*, der *Südmarkt* und die Platzanlage dazwischen die Agora.

<sup>25</sup> Zum *Gneisbau* und dessen Datierung von Gerkan 1922, 30; 89 f. (klassisch); Emme 2013 a, 87–89 (archaisch). – Der Bau wurde zuletzt von Hesberg 2009, 31. 36 und Emme 2013 a, 88 f. als Prytaneion bzw. Molpon Milets interpretiert. Die Deutung geht auf von Gerkan 1922, 89 f. zurück, der den Komplex allerdings in klassische Zeit datiert.



**Abb. 6:** Milet. Rekonstruierter Plan des Stadtzentrums um die Mitte des 5. Jhs. v. Chr.

**Abb. 7:** Milet. Delphinion, Rekonstruierte Grundrisse der archaisch-frühklassischen (oben) und frühhellenistischen (unten) Phase.

westlich an die Agora angrenzte, keine weiteren Bauten und Monumente erhalten sind. Auch wenn für die spätarchaische und klassische Zeit nur wenige Bauten und ihre Funktionen bekannt sind, lässt sich doch mit Vorsicht ein enges räumliches Verhältnis zwischen dem Löwenhafen und den zentralen politischen und religiösen Einrichtungen der Stadt feststellen.

Ein weiterer Kultbezirk ist seit dem frühen 5. Jh. v. Chr. auf der Nordspitze des Humeitepe zu fassen, der gegen Ende des 3. Jhs. v. Chr. ausgebaut wurde (Abb. 5).<sup>26</sup> Das Spektrum der dokumentierten Funde macht eine Zuweisung an Demeter sehr wahrscheinlich. Über die bauliche Gestaltung des Heiligtums liegen für diese frühe Phase keine Erkenntnisse vor. Dennoch wird

Miller 1978, 231 ist gegenüber einer Deutung des Baus als Prytaneion dagegen zurückhaltend. – Herda 2005, 249 f. und Herda 2006, 78–80 ist der auf Ulrich von Wilamowitz-Moellendorff zurück gehende Hinweis zu verdanken, dass das Molpon, welches dem Priestergremium der Molpoi als Amtslokal gedient hat, funktional mit dem Prytaneion anderer griechischer Städte gleichzusetzen ist. Herda 2005, 263–268 lokalisiert das Molpon nicht im *Gneisbau*, sondern in der Südhalle des Delphinions. Auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Quellen ist nicht sicher zu entscheiden, welcher der beiden Interpretationen der Vorzug zu geben ist. Wegen seiner Größe ist es aber unbenommen, dass der *Gneisbau* ein wichtiges Gebäude des archaisch-klassischen Milet war.

<sup>26</sup> Schipporeit 2013, 121–125. – Zur hellenistischen Phase siehe unten Kap. II.12.5.

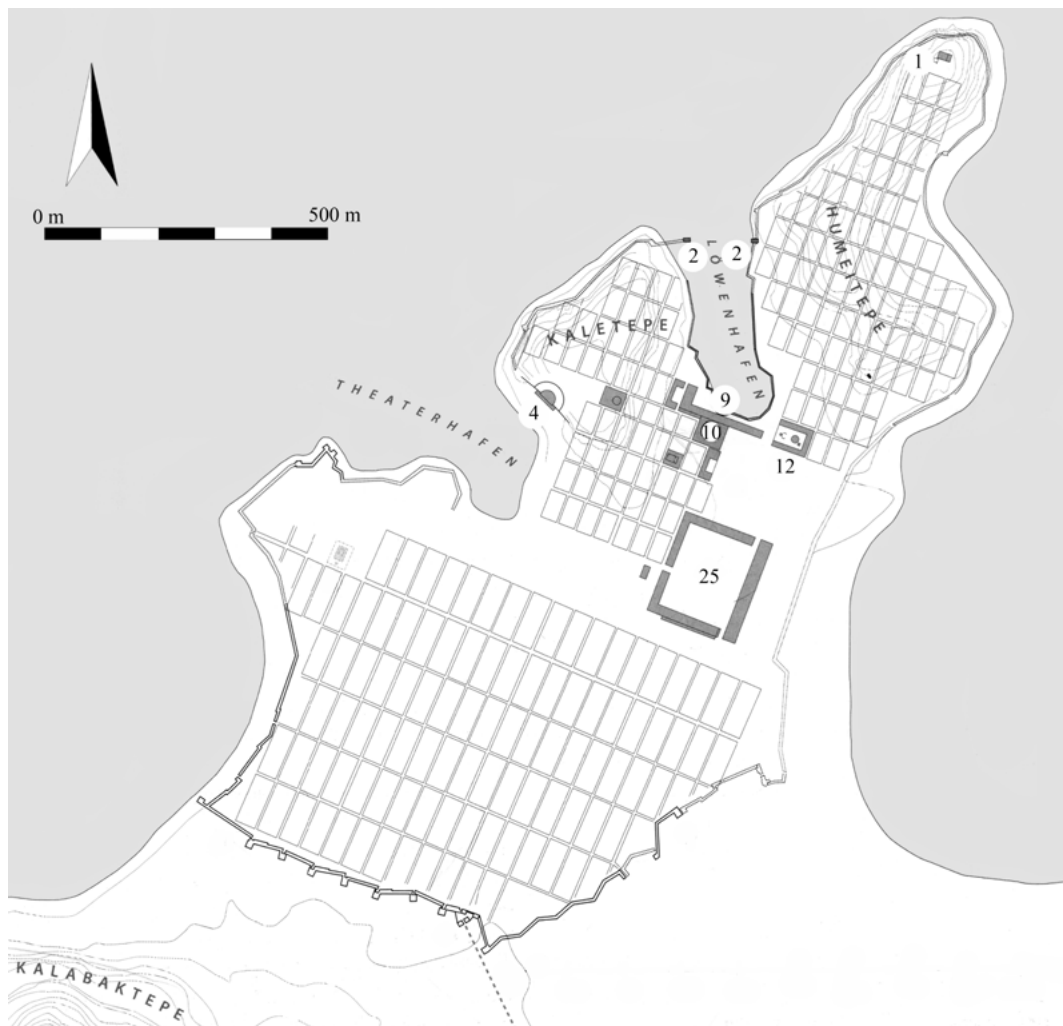


deutlich, dass das nördliche Ende der weit in das Meer vorspringenden Halbinsel spätestens in klassischer Zeit durch einen Kultbau besetzt war.

### II.1.3 Der Ausbau der maritimen Infrastruktur – Das frühhellenistische Milet und seine Häfen bis zur Mitte des 3. Jhs. v. Chr.

Der Zeitraum von der Eroberung Milets durch Alexander den Großen 334 v. Chr. bis zur Mitte des 3. Jhs. v. Chr. ist durch einen tiefgreifenden Ausbau des Küstenstreifens sowohl in der Bucht des Löwenhafens als auch in der Theaterbucht geprägt. Der funktionale Charakter dieser Gebäude ist grundsätzlich verschieden und verweist somit auf eine unterschiedliche Nutzung der Buchten. Am Ende des 4. Jhs. v. Chr. wurde am Süden des Löwenhafens ein umfangreicher Gebäudekomplex errichtet, der aus den sog. Hafenhallen, einem Peristylbau südlich davon und daran anschließenden, zur Agora gerichteten Säulenhallen bestand (Abb. 8, Nr. 10; 9). Das Heiligtum des Apollon Delphinios wurde um mehr als das Doppelte nach Osten erweitert (Abb. 7). An der Hafeneinfahrt wurden zwei kolossale Löwen aufgestellt (Abb. 8, Nr. 2; 10). Sehr wahrscheinlich ist auch die Kaimauer zu dieser Ausbauphase zu zählen. In der Theaterbucht sind demgegenüber keine Bauten nachzuweisen, die mit einem Hafenbetrieb in Zusammenhang stehen könnten, sondern ein im Norden der Bucht um 300 v. Chr. aus Stein errichtetes Theater.

Bevor diese Gebäudekomplexe am Löwenhafen und der Theaterbucht genauer in den Blick genommen werden, möchte ich zunächst aber die Lage der Zugänge in die Stadt analysieren.



**Abb. 8:** Milet. Plan der Stadt gegen Ende des 3. Jhs. v. Chr.