

Die Architektur des Weges

Gestaltete Bewegung im gebauten Raum

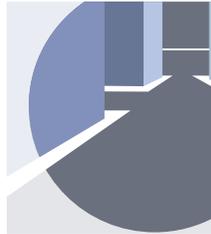
Deutsches Archäologisches Institut
Architekturreferat



Diskussionen zur Archäologischen Bauforschung
Band 11

Die Architektur des Weges

Gestaltete Bewegung im gebauten Raum



Internationales Kolloquium in Berlin
vom 08. – 11. Februar 2012
veranstaltet vom Architekturreferat des DAI

Herausgegeben von
Dietmar Kurapkat
Peter I. Schneider
und Ulrike Wulf-Rheidt

SCHNELL † STEINER

XIV, 462 Seiten Text mit 437 Abbildungen und einer Übersichtskarte

Umschlagabbildung: Logo des Kolloquiums, DAI Architekturreferat

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

1. Auflage 2014

© 2014 Verlag Schnell & Steiner GmbH,
Leibnizstraße 13, 93055 Regensburg

Redaktion: S. Merten
Bildbearbeitung: C. Gerlach
Gestaltung & Layout: J. Denkinger
Satz: C. Brünenberg
Umschlaggestaltung: J. Denkinger
Druck: Erhardi Druck GmbH, Regensburg

ISBN 978-3-7954-2914-0

Alle Rechte vorbehalten. Ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlags ist es nicht gestattet, dieses Buch oder Teile daraus auf fototechnischem oder elektronischem Weg zu vervielfältigen.

Weitere Informationen zum Verlagsprogramm erhalten Sie unter:
www.schnell-und-steiner.de

Inhalt

Vorwort	VIII
Programm	X
Einleitung	
Kurapkat, D. – Schneider, P. I., – Wulf-Rheidt, U., Die Architektur des Weges – Gestaltete Bewegung im gebauten Raum – Einleitung	1
Beiträge	
Anguissola, A., Living in Pompeii's Urban Villas. Movement in the Houses along the Edge of Pompeii (Regiones VI, VII and VIII)	392
Arnold, F., Der Palast als Labyrinth. Peru und Ägypten im Vergleich	348
Arnold, S., Erschließungswege für das Theater in Minturnae	317
Bachmann, M., Zutritt ohne Einblicke. Die Raumfolgen osmanischer Ufervillen in den Augen fremder Besucher	449
Boulasikis, D. – Röring, N. – Marr, B., Alte Wege neu begangen. Das Amphitheater I von Carnuntum	329
Bührig, C., Bühnen einer Stadt. Kommunikations- und Erlebnisräume im römischen Osten	147
Burns, R., The Origins of the Colonnaded Axes in the Cities of the East under Rome	162
Danner, M., Wege ins Haus – Wege im Haus. Zur Gestaltung des Weges in spätantiken Häusern am Beispiel von Ostia	409
Feuser, S., Überlegungen zur Gestaltung von Wegen und Räumen in kaiserzeitlichen Hafenstädten des Mittelmeerraumes	66
Griesbach, J., Standbilder als Wegweiser und Orientierungshilfen? Bewegungsangebote und -vorgaben anhand hellenistischer Statuenbasen in Griechenland und Kleinasien	175
Hellner, N., Räumliche Führung am Beispiel der spätgeometrischen und archaischen Süd-Tempel von Abai/Kalapodi	289
Hoffmann, A., Inszenierung von Hindernissen. Der Weg auf den Karasis	56
Kertai, D., The Architecture of Connectivity. Ashurnarsipal II's Late Assyrian Palace in Kalḫu	337

Inhalt

Kinzel, M. , Überlegungen zur Raumgestaltung und Wegführung in der neolithischen Architektur Südjordaniens	269
Klinkott, M. , Architektonische Magneten im Straßenablauf der antiken Stadt	7
Lehmann, H. – Rheidt, K. , Weg und Monument. Zum Verhältnis von Straßen, Bauten und Landschaft in Baalbek und der Nordbeqaa	248
Lohmann, D. – Wienholz, H. , Auf dem Weg zu Jupiter. Die Architektur eines römischen Heiligtums als inszenierte Bildfolge	233
Mollenhauer, A. – Müller-Wiener, M. , Terminal Point and Way-Station. Two Late Ottoman Qaisariya-Buildings in Erbil and their Urban Context	224
Müller, K. , Das rituelle Wege-Konzept im minoischen Gournia	86
Nohlen, K. , Axialität und Perspektive – Annäherung und Zugang. Der Weg zum Heiligtum der Kaiser Traian und Hadrian in Pergamon	133
Opdenhoff, F. , Organisation von Bewegung in kleinen Häusern in Pompeji	382
Öztürk, A. , Die gestaltete Bewegung im Bouleuterion in Alabanda	308
Pflug, J. , Der Weg zum Kaiser. Wege durch den Kaiserpalast auf dem Palatin in Rom	360
Quatember, U. , Betreten verboten, möglich, oder gar erwünscht? Überlegungen zur Zugänglichkeit antiker Gebäude und Stadtbereiche anhand der sog. Kuretenstraße in Ephesos während der römischen Kaiserzeit	102
Richter, E. , Leiten – Lenken – Limitieren. Die Stadtmauern in Samikon und Platiana (Triphylien)	39
Schipporeit, S. Th. , Vom Marktplatz zum Straßenprospekt. Der triumphale Umbau des Forum Holitorium	211
Sielhorst, B. , Gestalt und Wahrnehmung hellenistischer Agorai. Wege durch den ›Statuenwald‹	197
Stappmanns, V. , Das Gymnasion von Pergamon. Erschließungswege als Schlüssel funktionaler Gliederung	121
Storz, S. , Die Kobbat Bent el Rey in Karthago	436
Türk, H. , Entlang – Entgegen – Hindurch. Die Bedeutung der Befestigungsanlagen für die Erschließung der Stadt Assos	27
Uytterhoeven, I. , Passages Full of Surprises. Circulation Patterns within the Late Antique Urban Élite Houses of Asia Minor	425

Überlegungen zur Gestaltung von Wegen und Räumen in kaiserzeitlichen Hafenstädten des Mittelmeerraumes*

Stefan Feuser

The possibilities of sea approach to port towns in Imperial times were manifold. Through the port entrance followed the transition from the open sea to the interior of the city. Access could be limited by chains, which, when needed, could be pulled in front of the entrance. In order to guarantee safe navigation, approaching assistance was erected on the piers of which monumental light houses were the largest. In their dimensions and decoration with large inscriptions we can see a representative significance besides the functional one of the harbor entrance. Statues and monumental arches assisted safe navigation as well as towers on the piers, which could become memorial towers by dedication. A harbor entrance is one of the most important entrances into a harbor city, and for this reason its architectural decoration displays a distinct representative effect on the outside.

The transition from the piers to the street system of the city was often architecturally accented by gate buildings. Besides their representative significance they functioned to direct or compress traffic, or to survey it under certain circumstances. Traffic with cart and carriage could be reduced through differences in levels, bridged by stairs. In principle we can establish a tight connection between the harbor and the central sites and buildings of a city. Where the harbors lay removed from the centers, they were connected by representative colonnaded streets with the road systems, taking the visitor directly to the most important buildings and sites. With these gate structures and colonnaded streets the cities could boast at the same time their wealth and connections to the governors and emperors in Rome. But there were also some harbor towns in Imperial Roman times, where harbor and city were barely connected, where we can talk about a city with a port rather than a port city. Military reasons may be mostly excluded for this separation, rather fiscal or administrative ones may be behind it.

EINLEITUNG

Hafenstädte waren die entscheidende Schnittstelle zwischen den Lebensräumen *Land* und *Wasser*. Der Hafen war bei diesem Siedlungstypus der gegenüber den Zugängen von der Landseite wichtigste Eingangspunkt. Ganz grundsätzlich kann festgehalten werden, dass der Hafen dabei eine Mittlerposition zwischen dem Außenraum des Meeres und dem Innenraum der Stadt innehatte. So gehörte er einerseits zum urbanen Stadtraum, war aber gleichzeitig auch vom Meer her mehr oder weniger offen zugänglich und stellte so andererseits eine Übergangszone zwischen Meer und Stadtgebiet dar. Der Hafen musste über Wege dicht an die Stadt angeschlossen gewesen sein. Es lag aber ebenso die Notwendigkeit vor, durch bauliche Ein-

richtungen die Verkehrsströme im Hafen sowie zwischen Hafen und Stadt zu lenken und zu überwachen.

In diesem Beitrag wird es um die seeseitigen Zugangsmöglichkeiten in römische Hafenstädte und deren bauliche Ausgestaltung gehen. Grundsätzlich steht dabei die Frage im Mittelpunkt, wie der Übergang zwischen dem Außenraum *Meer* und dem Innenraum *Stadt* strukturiert und baulich gestaltet worden ist. Welche unterschiedlichen Strategien gab es, Zugänge zu beschränken bzw. zuzulassen? Welche Bauten finden wir in dieser Zone und welche Funktionen hatten sie? Bevor wir uns diesen Fragen nähern können, soll aber zunächst der Begriff ›Hafenstadt‹ eingegrenzt werden. Im Anschluss daran werden anhand einzelner Fallbeispiele die seeseitigen Wege- und Zugangssituationen in Hafenstädte untersucht. Dabei

* Der Beitrag ist eine erweiterte Fassung meines Vortrages, den ich im Rahmen der 11. Diskussionen zur archäologischen Bauforschung in Berlin gehalten habe. Für Hinweise und Denkanstöße möchte ich F. Fless, R. L. Hohlfelder, F. Pirson und E. Schwertheim danken.

sollen drei Punkte besonders im Fokus stehen: die Hafeneinfahrt, das Hafenbecken sowie der Übergang von den Kaianlagen zum Straßensystem der Stadt.

Ein kurzes Wort zum zeitlichen Rahmen: In diesem Beitrag werden als Schwerpunkt vornehmlich kaiserzeitliche Hafenstädte betrachtet, da zum einen der Forschungsstand vergleichende Analysen zulässt. Zum anderen treten im 1. und 2. Jh. n. Chr. durch die Ausschaltung äußerer Gegner sowie durch die Eliminierung der Piratengefahr und dem damit geschaffenen politischen und wirtschaftlichen *mare nostrum* ganz spezifische Bedingungen ein, die auf die maritime Topographie von Hafenstädten eingewirkt haben und die in dieser Art und Weise ansonsten im Mittelmeerraum in keiner anderen Epoche anzutreffen sind. Die kaiserzeitlichen Hafenstädte haben ihre militärische Funktion weitgehend verloren, die Flottenverbände waren auf einige wenige, nach strategischen Gesichtspunkten angeordnete Häfen verteilt. Damit haben die meisten römischen Hafenstädte gegenüber ihren hellenistischen Vorgängern eine wichtige Funktion verloren. Dies hat sich auch entscheidend auf die räumliche Struktur ausgewirkt. Interessant wäre in diesem Zusammenhang sicherlich die Ausweitung des Blickes auf Gemeinsamkeiten und Veränderungen im Vergleich zur hellenistischen Epoche und der Spätantike, was aber in diesem Rahmen nicht zu leisten ist¹.

Zunächst zu der Frage, was eine Hafenstadt ausmacht. Was ist ihre spezifische Bedeutung, die sie von sog. *ordinary cities* bzw. Städten im Binnenland abhebt? Es sind vor allem charakteristische Eigenheiten auf räumlicher, funktionaler, ökonomischer und sozio-kultureller Ebene, die eine Hafenstadt begründen². Erstens ist die Lage am Übergang zwischen Land und Meer bzw. Land und Fluss räumlich konstituierend. Damit einher gehen eine besondere stadträumliche Struktur – Hafenbecken – und spezifische Bauten, wie Wellenbrecher, Molen, Kaianlagen, Werften, Schiffshäuser, Stapelplätze etc. Zweitens bedingt diese räumliche Lage, dass eine Hafenstadt ein Ort des Überganges zwischen den Räumen *Land* und *Meer* ist. Hier ist die Engstelle, an der die Ströme von Menschen, Waren und Ideen verdichtet werden. Diese Funktion des Überganges macht Hafenstädte zu »gateway cities«, die von dem Geographen Alois Burghardt in einem zentralen Aufsatz als »an entrance into (and necessarily an exit out

Bildrechte beschränkt

Abb. 1 Alexandria Troas, Rekonstruktion des Hafens

of) some area«³ definiert werden. Auf dieser Funktion als »gateway city« basiert drittens 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, Händlern, Trägern, Fischern, usw. zu finden. Viertens führen auf sozio-kultureller Ebene 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 fungierten aufgrund ihrer zum Teil weitreichenden Verbindungen als Orte des Austausches, als Informationszentren aber auch als Einfallstore und Verbreiter von Krankheiten.

1 Ich hoffe diesen Aspekt in meinem Habilitationsprojekt an der Universität Rostock zu »Hafenstädten in hellenistischer und römischer Zeit im östlichen Mittelmeerraum« auf einer breiteren Ebene verfolgen zu können.

2 Vgl. zu charakteristischen Elementen von Hafenstädten der Frühen Neuzeit: Antunes 2011.

3 Burghardt 1971, 269.

DER ÜBERGANG ZWISCHEN MEER UND HAFENBECKEN

Vom Meer aus kommend erfolgte der Zugang in das von Wellenbrechern und Molen vom offenen Meer abgetrennte Hafenbecken durch eine mehr oder weniger schmale Einfahrt. Ihre Funktion bestand darin, den Schiffen einen möglichst einfachen, risikofreien Übergang in das bzw. aus dem Becken zu ermöglichen, was eine gewisse Breite voraus setzte. Gleichzeitig durfte die Einfahrt aber nicht zu breit sein, da ansonsten die zerstörerische Kraft des Meeres in das Hafenbecken gelangt wäre. Die Einfahrt lag daher möglichst auf einer von der vorherrschenden Windrichtung abgewandten Seite, sodass der Wellenschlag nur minimal in das Becken gelangte⁴. Ein regelhaftes Maß für die Breite von Hafeneinfahrten hat es für die römische Kaiserzeit – wie wohl auch für andere antike Epochen – allem Anschein nach nicht gegeben. So waren zum Beispiel die Einfahrten in die Häfen von Alexandria Troas (Abb. 1), Nea Paphos und Cosa zwischen 30 und 40 m breit⁵, der Zugang in den severischen Hafen von Leptis Magna erfolgte durch eine ungefähr 80 m breite Einfahrt⁶ (Abb. 2). Ähnliche Dimensionen hatte auch der Zugang in den Hafen von Caesarea Maritima⁷ (Abb. 4). Mit unter 20 m ist die Einfahrt zum sog. Stadthafen von Phaselis sehr schmal⁸, die Einfahrt zum Hafen von Kenchreai ist demgegenüber mit 150 m recht breit⁹. Die angeführten Beispiele zeigen, dass sich die Breite der Einfahrten wohl primär an den örtlichen Gegebenheiten wie Windrichtungen, Strömungsverhältnissen sowie der jeweiligen Topographie orientiert hat und daher unterschiedlich ausfallen konnte.

Für mehrere antike und mittelalterliche Hafenstädte im Mittelmeerraum ist überliefert, dass bei feindlichen

Angriffen die Einfahrt in den Hafen durch Ketten verschlossen werden konnte¹⁰. In der frühen Kaiserzeit weist Vitruv auf die Möglichkeit hin, eine Hafeneinfahrt durch das Spannen einer Kette zu verschließen. Dafür soll auf beiden Seiten der Einfahrt jeweils ein Turm stehen, von dem die Kette mit Hilfe technischer Einrichtungen hinübergeführt werden kann¹¹. Cassius Dio berichtet über den Hafen von Byzantion im Zusammenhang mit der Belagerung durch Septimius Severus, dass dessen Einfahrt von Türmen flankiert wurde und mit einer Kette verschlossen werden konnte¹². Anhand der Belege wird deutlich, dass wir für die römische Kaiserzeit davon ausgehen können, dass Hafeneinfahrten durch Ketten verschlossen werden konnten, selbst wenn es sich um eine Phase des weitgehenden Friedens im Mittelmeerraum handelte. Die schweren Ketten lagen auf schwimmenden Holzbohlen¹³, konnten mit Hilfe von technischen Vorrichtungen in die Einfahrt gezogen werden und so die Durchfahrt unwillkommener Schiffe verhindern.

Um die sichere Einfahrt in einen Hafen zu ermöglichen, wurden Markierungen und Ansteuerungshilfen benötigt, die seit Errichtung des namensgebenden Pharos von Alexandria gleichfalls in Form monumentaler Leuchttürme ausgeführt werden konnten. Für Portus, den Hafenort Roms, ist im Bereich der nach Westen gerichteten Hafeneinfahrt die Erbauung eines Leuchtturmes unter Kaiser Claudius belegt¹⁴. Für dessen Fundamente wurde das Transportschiff, mit dem einer der Obelisken von Ägypten nach Rom transportiert worden war, mit *opus caementitium* gefüllt und versenkt. Von dem Bauwerk sind keine Spuren erhalten, allerdings könnte ein in Portus gefundenes Relief mit einer Hafenszene diesen Leuchtturm

4 Lehmann-Hartleben 1923, 150; Feuser 2009, 111. Für den Hafen von Caesarea Maritima nennt *los. ant. iud.* 15, 337 und *los. bell. iud.* 1, 413 explizit die Ausrichtung der Einfahrt gegen die vorherrschende Windrichtung.

5 Cosa: 33 m (McCann 1987, 75 Abb. 4,1. 7,9. 7,10.); Alexandria Troas: 36 m (Feuser 2009, 105. 110); Nea Paphos: 40 m (Leonard – Hohlfelder 1993, 375 f.).

6 Bartoccini 1958, 11. 18.

7 Bei Hohlfelder 1996, 89 Abb. 5 wird die Breite der Einfahrt mit 80 m bis 85 m angegeben. Raban 2009, 118–121 spricht sich dagegen für eine Breite von unter 50 m aus.

8 Schäfer 1981, 66.

9 Scranton u. a. 1978, 14 Abb. 5.

10 Für die Antike siehe Lehmann-Hartleben 1923, 72 und Blackman 1982, 79 f. 194. In Byzanz war das ›Goldene Horn‹ schon zu Beginn des 8. Jhs. durch eine Kette verschließbar, siehe dazu Müller-Wiener 1994, 12. 24. – Die lediglich 7 m breite Einfahrt in den Hafen von Halieis soll nach Jameson 1969, 335–337 Abb. 7 in klassischer Zeit durch eine hölzerne Schranke zu verschließen gewesen sein.

11 *Vitr.* 5, 12, 1. – In Leptis Magna ist auf der unteren Ebene der Ostmole direkt an der ehemaligen Hafeneinfahrt ein an der Oberseite runder Pfeiler eingelassen, an dem nach Bartoccini 1958, 128 f. 134 Taf. 79, 2 eine Kette festgemacht worden sein soll, mit welcher die Hafeneinfahrt verschlossen werden konnte.

12 *Cass. Dio* 75, 10, 5. – Zum kaiserzeitlichen Hafen von Byzantion s. Müller-Wiener 1994, 3–5.

13 Aufgrund des hohen Gewichts der Eisenketten und der mitunter nötigen großen Spannweite ist es nicht möglich, dass sie zwischen Türmen oder anderen Einrichtungen am Rand der Hafeneinfahrt gespannt und befestigt worden sind; s. dazu Müller-Wiener 1994, 12. 24.

14 *Suet. Claud.* 20, 3. – Zum claudischen Portus siehe Keay u. a. 2005, 241–248. 271–281.

Bildrechte beschränkt

Abb. 2 Leptis Magna, Stadtplan

wiedergeben¹⁵. Ein Turm in vergleichbarer Lage ist auch für den traianischen Hafen von Centumcellae überliefert, erhalten ist von diesem Bau aber ebenfalls kein Überrest¹⁶.

Zwei sich gegenüber liegende Leuchttürme wurden unter Nero im lykischen Patara auf beiden Seiten der Hafeneinfahrt errichtet, die in einer Inschrift als »Pharos« und »Antipharos« bezeichnet werden. Der als »Pharos« benannte Turm ist westlich der Hafeneinfahrt auf felsigem Gelände errichtet worden und wurde in den letzten Jahren ausgegraben sowie dokumentiert¹⁷. Der Bau besteht aus einem quadratischen Podium von ungefähr 20 m Seitenlänge, auf dem sich ein schlichter runder Turm von 6 m Durchmesser erhebt. Dieser besteht aus einem äußeren und einem inneren Zylinder, zwischen denen eine Wendeltreppe den Aufstieg ermöglichte. Eine monumentale, zur Hafeneinfahrt gerichtete Inschrift von 3,70 m Höhe gibt Auskunft über den Stifter des Leuchtturms¹⁸: Als Bauherr wird Nero genannt, die Ausführung des Baus



Abb. 3 Leptis Magna, Unterbau des Leuchtturms auf der Nordmole (Nr. 28 in Abb. 2)

15 Rom, Museo Torlonia Inv. Nr. 430 (Fähndrich 2005, 123 f. Taf. 79 mit älterer Literatur; Keay u. a. 2005, 313 f. Abb. 9,7).

16 Bastianelli 1954, 38–40 Abb. 2; Taf. 3.

17 Işkan-Işık u. a. 2008, 91 f.

18 Işkan-Işık u. a. 2008; Jones 2008; Şahin 2008, 18 f. 31 Abb. 1.

habe der kaiserliche Legat der Provinz Lycia Sextus Marcius Priscus übernommen. In welcher Art und Weise Kaiser und Statthalter in den Bauvorgang eingebunden waren, ist nicht sicher zu entscheiden. Unwahrscheinlich ist allerdings, dass kaiserliche Finanzmittel für den Bau verwendet worden sind. Die Buchstaben der Inschrift bestanden aus vergoldeter Bronze; bei einer Buchstabenhöhe zwischen 30 cm – bei der Namensnennung des Kaisers – und 20 cm war die Inschrift von den ein- und auslaufenden Schiffen aus sichtbar. Ungefähr fünf Jahre nach der Fertigstellung des Leuchtturmes stellte die Stadt Patara unterhalb der monumentalen Inschrift eine Statue zu Ehren des Sextus Marcius Priscus auf. Auf der zugehörigen Basis wird in der Inschrift der Statthalter als Erbauer des Pharos und des Antipharos bezeichnet. Von letzterem sind bislang allerdings keine Überreste nachgewiesen worden.

Auf beiden Seiten der Einfahrt in den Hafen von Leptis Magna stand seit severischer Zeit jeweils ein Turm; zumindest für einen von ihnen kann wegen der Position am Endpunkt der Nordmole davon ausgegangen werden, dass es sich um einen Leuchtturm gehandelt hat (Nr. 28 in Abb. 2). Dieser Bau ist am seeseitigen, nach Osten in das Meer vorspringenden Ende der Mole auf einer quadratischen Grundfläche von ungefähr 21 m Seitenlänge errichtet worden (Abb. 3)¹⁹. Der Turm bestand ursprünglich aus drei übereinander angeordneten, sich nach oben verjüngenden Kuben, von denen lediglich der untere sowie der Ansatz des mittleren erhalten geblieben sind. Der untere Kubus wurde aus Kalksteinquadern errichtet, das Innere des Turms wird von drei parallelen Mauerzügen geteilt, die zwei Tonnengewölbe trugen. Auf diesen Tonnen erhob sich der zweite Kubus, dessen Außenmauern aus *opus caementitium* mit einer äußeren Schale aus Kalksteinquadern bestanden und dessen Innenwände aus Ziegelmauerwerk in einem Mortelverbund errichtet waren. Der Zugang zu dem Bau erfolgte von der oberen Ebene der Mole, von dort gelangte man über Treppenstufen nach unten und nach oben. Die ursprüngliche Höhe des Turmes wird mit ungefähr 30 m bis 35 m rekonstruiert. Der zweite, deutlich kleinere Turm stand auf der Ostmole ungefähr 25 m von dessen Nordende (Nr. 30 in Abb. 2)²⁰. Er hat einen fast quadratischen Grundriss von 9,90 m Seitenlänge und besteht aus einer äußeren, 1,10 m breiten Mauerschale aus Kalksteinquadern und einer inneren, 2,20 m breiten

Hinterfütterung aus *opus caementitium*, in der Treppenstufen an den Seiten umlaufend nach oben führen. Der Bau steht noch bis zu einer Höhe von 6,50 m aufrecht. Der Innenraum des Turmes war ungegliedert und erstreckte sich ursprünglich über die gesamte Höhe. Da dieser Bau weniger massiv ausgeführt ist als der Leuchtturm auf der nördlichen Mole, wird er nicht dessen Höhe erreicht haben. Daher ist nicht davon auszugehen, dass es auf dem Ende der Ostmole einen zweiten, deutlich kleineren Leuchtturm gegeben hat. Zieht man seine Lage ungefähr 25 m vom Nordende der Mole entfernt im Bereich der Einfahrt zum Hafen mit in Betracht, dürfte es sich vielmehr um eine Art Signalturm für ein- und ausfahrende Schiffe gehandelt haben²¹.

Die Leuchttürme von Patara und Leptis Magna gehen in ihren Dimensionen und in ihrer Ausführung über das für den funktionalen Nutzen notwendige Maß deutlich hinaus. Sie sind genauso wenig reine Nutzbauten wie der namensgebende hellenistische Pharos von Alexandria. In ihnen spiegelt sich vielmehr die repräsentative Bedeutung der Hafeneinfahrten wider. Dies zeigt sich nicht zuletzt auch an der großen, zur Hafeneinfahrt gerichteten Inschrift des Baus von Patara, die von den einlaufenden Schiffen aus zu sehen war, und die Aufstellung einer Ehrenstatue für den römischen Statthalter Sextus Marcius Priscus. Die monumentalen Leuchttürme treten primär dort auf, wo der Hafen durch den Kaiser selbst (Portus, Centumcellae, Leptis Magna) oder unter seiner Einflussnahme (Patara) ausgeführt oder deutlich erweitert worden ist. Diese Häfen wurden zum Lob des Kaisers schon an der Einfahrt mit repräsentativen Leuchtfeuern ausgestattet.

Eine repräsentative Funktion der Hafeneinfahrt kann nicht überraschen, da die Stadt an dieser Stelle zum ersten Mal für einen Besucher in Erscheinung trat. Wird aber nach weiteren repräsentativen Bauten in diesem Bereich gefragt, so ist der Baubestand aufgrund der Erhaltungsbedingungen in dieser Kontaktzone zwischen Land und Meer schlecht erhalten, sodass wir für weitere Informationen vor allem auf Schriftquellen und bildliche Hafenszenen angewiesen sind. Für die Einfahrt des Hafens von Caesarea Maritima beschreibt Flavius Iosephus²² zwei Monumente mit kolossalen Statuen auf Säulen, die sicherlich auch als Ansteuerungshilfen gedient haben werden²³, primär aber

19 Bartoccini 1958, 59–64. 67 Abb. 19. 20; Taf. 27–38.

20 Bartoccini 1958, 125 f. Abb. 33. 34; Taf. 76–79.

21 So spricht Squarciapino 1966, 112 allgemein von einem Semaphor.

22 Ios. bell. Iud. 1, 413.

23 Hohlfelder 1996, 85. 88; Raban 2009, 121.

eine repräsentative Funktion hatten (Abb. 4. 5). Auf der beim Einfahren linken Seite war ein Turm (πύργος) als Basis errichtet, auf der rechten zwei große, aufrecht stehende, miteinander verbundene Blöcke (δύο ὄρθοι λίθοι), die noch höher als der Turm gewesen sein sollen. Auf beiden Monumenten erhoben sich jeweils drei Säulen, auf denen wiederum kolossale Statuen standen. Leider beschreibt Iosephus nicht, wen die Statuen dargestellt haben und aus welchem Material sie bestanden. Gerne wüsste man, ob es sich um die Darstellung von Göttern²⁴ oder – wahrscheinlicher – Angehöriger des Kaiserhauses gehandelt hat²⁵. Die Fundamente dieser Bauten sind im Bereich der Hafeneinfahrt archäologisch nachgewiesen worden²⁶. Iosephus geht darüber hinaus auf mehrere Türme im Mauerverband auf der Mole ein, von denen der höchste und prächtigste den Namen Drusion trägt, nach dem jüngeren Stiefsohn des Augustus²⁷. Auch wenn die Lage des Turmes und seine genaue Funktion nicht gesichert sind²⁸, so ist doch entscheidend, dass er als Memorialturm für den 9 v. Chr. verstorbenen Drusus eine wichtige Landmarke im Bereich der Hafeneinfahrt darstellte²⁹. Schon für die einfahrenden Seeleute stellte Herodes der Große mit der Benennung und baulichen Gestaltung dieses Turmes und wahrscheinlich zudem mit den Statuen auf den Säulen seine Loyalität zum Kaiserhaus dar.

Zur repräsentativen Ausstattung von Hafeneinfahrten gehören ebenso mit Torbauten auf den weit in das Meer hinausragenden Molen zu rechnen. So ist der sog. Traians-Bogen in Ancona am Endpunkt der ungefähr 100 m langen Nordmole errichtet und später in die mittelalterliche Stadtbefestigung des Hafens integriert worden³⁰ (Abb. 6). Der Bau ruht auf einem ca. 4 m hohen Postament, auf das man über eine breite Treppe gelangte. Auf allen Seiten waren bis zum Abschluss des Attika-Gesims heute fehlende Applikationen angebracht, bei denen es sich um

Bildrechte beschränkt

Abb. 4 Caesarea Maritima, Stadtplan

bronzene Schiffsschnäbel gehandelt haben dürfte³¹. Auf dem Bau standen in zwei Reihen jeweils drei Statuen, von denen lediglich die Standspuren erhalten sind. Oberhalb der Inschrift stand in der Mitte Traian, rechts seine bereits verstorbene Schwester Marciana und links seine Frau Plotina, wie zwei kleinere Inschriften zeigen. Drei überlebensgroße Götterstatuen befanden sich mittig auf dem Bogen³². Die Schlusssteine des Bogens zeigten thematisch bezogen zur Meerseite Neptun und zur Landseite Tellus.

24 Erinnert sei an die Poseidon-Statue aus Bronze auf einer der beiden Molen des Hafens von Kenchreai, die Paus. 2, 2, 3 beschreibt. s. dazu Scranton 1978, 1. 71 f. 88 f.

25 Bernett 2007, 105 hält Statuen des Augustus und der Roma für wahrscheinlich. Alföldy 1999, 102 geht davon aus, dass vor dem Drusion Statuen von Drusus, Augustus sowie Livia standen und vor dem von ihm rekonstruierten zweiten Turm (Tiberieum) Statuen von Tiberius und wiederum Augustus und Livia oder alternativ Gaius und Lucius Caesar, zu dieser These s. auch Bernett 2007, 105 Anm. 260.

26 Hohlfelder 1996, 83–85; Raban 2009, 112–115. Bei einem in der Nähe der Fundamente gefundenen Quader könnte es sich um eine der Statuenbasen handeln, da darauf mehrere Dübellöcher zur Verklammerung einer überlebensgroßen Statue erhalten sind, s. Raban 2009, 115.

27 *Ios. ant. Iud.* 15, 336; *Ios. bell. Iud.* 1, 412. – s. dazu auch Eck 2007, 17 f. mit Anm. 29. 32.

28 Raban 2009, 121 f. spricht sich für eine Lokalisierung des Drusions im Bereich der Westmole und gegen eine Funktion als Leuchtturm aus. – Für eine Errichtung des Turmes im Bereich der Hafeneinfahrt votiert vorsichtig Vann 1991. Ob es sich bei diesem Bau um einen Leuchtturm gehandelt hat, lässt er offen. – Nach Alföldy 1999 und Alföldy 2002 soll die Hafeneinfahrt von zwei Leuchttürmen mit Namen Drusion und Tiberieum flankiert worden sein, letzterer soll von Pontius Pilatus wiederhergestellt worden sein (zustimmend auch Eck 2007, 16–18. 80). Dies geben aber weder die Beschreibungen von Iosephus noch der archäologische Befund her (weitere kritische Einwände bei Bernett 2007, 211–214).

29 Zu den von Herodes errichteten Memorialtürmen s. Lichtenberger 1999, 94 f. 118; Bernett 2007, 105. 213 f.

30 Lehmann-Hartleben 1923, 198 f.; de Maria 1988, 227 f.; von Hesberg 1992, 290; Sebastiani 1996, 33–36 Abb. 27–30; Tuck 1997, 123–125.

31 de Maria 1988, 227; von Hesberg 1992, 290.

32 Stucchi 1957, 149–164, der von zwei Ausstattungsphasen ausgeht. Von Hesberg 1992, 290 spricht sich dagegen für eine gleichzeitige Aufstellung aller sechs Statuen aus.

Die Inschrift³³ ist zum Land hin gerichtet und besagt, dass Senat und Volk von Rom im Jahre 115 n. Chr. den Bogen dem Traian errichtet haben, da dieser den zur See Fahren den einen noch sichereren Zugang nach Italien ermöglichte, indem er mit seinem eigenen Geld diesen Hafen baute. Der Bogen steht isoliert auf der Mole und weist keinerlei Verbindung zum Straßensystem von Ancona auf. Dass er als Durchgang auf der Mole fungiert haben könnte, ist aufgrund des hohen Postamentes und der steilen Treppen auszuschließen. Weitere vergleichbare Bauten sind im Baubestand zwar nicht zu fassen, auf Reliefs³⁴, in der Wandmalerei³⁵ (Abb. 7) und auf spätantiken Glasflaschen³⁶ sind sie dagegen oftmals abgebildet. Demnach waren Torbauten bzw. Bogenmonumente auf Molen ein häufiger auftretendes Phänomen in der römischen Kaiserzeit.

Zusammenfassend ist für die Hafeneinfahrt in der römischen Kaiserzeit festzustellen, dass ihr primär zwei funktionale, zum Teil widerstrebende Bedeutungen zukamen: Zum einen mussten Wellenschlag, starke Strömungen und unliebsame Schiffe aus dem Hafenbecken herausgehalten werden, andererseits sollte durch sie aber auch ein sicherer Zugang ermöglicht werden. Aus diesem Grund war die Hafeneinfahrt möglichst auf einer von der jeweils vorherrschenden Windrichtung abgewandten Seite angelegt, schwere Metallketten konnten bei Bedarf vor die Einfahrt gezogen werden, um den Zugang zu unterbinden. Zur besseren Navigation wurden an den Enden der Molen Ansteuerungshilfen errichtet, von denen die monumentalsten als massive Leuchttürme ausgeführt waren. Diese Bauten gehen in ihren Dimensionen zum Teil über das funktional notwendige Maß hinaus und weisen somit auf die repräsentative Bedeutung der Hafeneinfahrt. Mit dem Bogen auf der Mole des Hafens von Ancona, dem Leuchtturm mit der monumentalen Inschrift von Patara sowie dem Drusion und den sechs Statuen in Caesarea Maritima handelt es sich um weithin sichtbare Ehrenbauten, die gleichzeitig als Navigationsmarken fun-

gieren konnten. Die Bauten waren zu Ehren verschiedener römischer Kaiser, Angehöriger des Kaiserhauses und des jeweiligen Statthalters errichtet worden; zugleich sind sie ein Ausdruck des Wohlstandes und der weitreichenden Beziehungen der jeweiligen Städte sowie ihrer Eliten. Bereits der Hafeneinfahrt kam demnach eine dezidiert repräsentative Bedeutung zu. Diese auf Außenwirkung bedachte Ausstattung der Einfahrt hat mit dem Pharos von Alexandria in Ägypten, der Kolossalstatue von Rhodos und auch den beiden Hafenzwölfen von Milet³⁷ seine Wurzeln in hellenistischer Zeit.

RÄUMLICHE GLIEDERUNG DER HAFENBECKEN

Nicht nur die Einfahrt in den Hafen und der Übergang zwischen Kaianlagen und Stadt waren baulich gegliedert, sondern auch die Hafenbecken waren funktional in unterschiedliche Nutzungszonen eingeteilt. Am ehesten ist dies bei den doppelten, hintereinander gestaffelten Hafenbecken nachzuvollziehen; als Beispiele seien die augusteischen Häfen von Caesarea Maritima im heutigen Israel und Alexandria Troas in Kleinasien aufgeführt. Im von Herodes dem Großen erbauten, bereits erwähnten Hafen von Caesarea Maritima³⁸ (Abb. 4) ist ein sehr großes äußeres Hafenbecken zu fassen, in das die Einfahrt von Norden erfolgte. Dieses äußere Hafenbecken wurde von einer Mole von dem näher am Land gelegenen, deutlich kleineren inneren Becken getrennt. Möglicherweise wurde noch ein dritter Bereich in Form eines mittleren Beckens durch zwei kurze, nicht weit in das Becken eingreifende Molen abgegrenzt. In Alexandria Troas³⁹ (Abb. 1) erfolgte die Einfahrt in das äußere Becken von Nordwesten, von dort gelangten Ankommende in das etwas größere innere Hafenbecken. Bei beiden Häfen ist eine eindeutige räumliche Hierarchisierung der Hafenbecken zu erkennen: Das innere Becken mit dem direkten Zugang zum Kai und den wichtigen maritimen und ökonomischen Ein-

33 CIL IX 5894 = ILS 298. Zur Inschrift s. Horster 2001, 300–302; Seelentag 2008, 106 f.

34 Rom, Museo Torlonia Inv. Nr. 430 (Fähndrich 2005, 123 f. Taf. 79 mit älterer Literatur; Keay u. a. 2005, 313 f. Abb. 9.7); Vatikan, Cortile del Belvedere Inv. Nr. 973. (zum Sarkophag s. Amedick 1991, 162 f. Nr. 256. Taf. 47, 2; zu den Bogenmonumenten s. de Maria 1988, 247 f.; Fähndrich 2005, 125–127. Taf. 81 f.).

35 Neapel, Archäologisches Nationalmuseum Inv. Nr. 9514 (Fähndrich 2005, 104 Taf. 63 mit weiterer Literatur); Neapel, Archäologisches Nationalmuseum Inv. Nr. 9484 (Fähndrich 2005, 105; Taf. 64 mit weiterer Literatur).

36 Neun Glasflaschen mit stilisierten Gebäudegruppen von Puteoli und der Bucht von Baiae sind bei Painter 1975, 54–60 publiziert, ein weiteres Gefäß machte unlängst Bejarano Osorio 2002 bekannt.

37 von Gerkan 1922, 84 f. 32; von Hesberg 2009, 32. – Zur baulichen Einfassung des ›Löwenhafens‹ und der Lage der beiden Löwen s. auch Stümpel u. a. 1999, 89–94.

38 Ausführlich zuletzt Raban 2009, 69–149.

39 Feuser 2009, 105–120; Feuser 2011.

Bildrechte beschränkt

Abb. 5 Caesarea Maritima, künstlerische Rekonstruktion des Hafens

richtungen war nur nach einer vorherigen Durchquerung des äußeren Hafenbeckens zu erreichen. Wozu bestand aber eine solche Trennung in ein äußeres und ein inneres Hafenbecken? Wurden damit verschiedene Funktionsbereiche abgegrenzt oder spielen vorrangig praktische Erwägungen eine Rolle? Zunächst bietet diese Staffelung grundsätzlich den Vorteil, dass das innere Becken durch ein vorgelagertes äußeres Becken besser vor dem Wellenschlag geschützt war, der vor allem durch die Einfahrt eindringen konnte. Für den Doppelhafen von Alexandria Troas ist noch eine weitere Funktion zu vermuten: Da die Stadt in der Nähe der südlichen Einfahrt zu den Dardanellen liegt und eine Durchfahrt durch diese Meerenge nur bei Winden aus südlichen Richtungen möglich war, dürfte dieser Hafen die auf bessere Windbedingungen wartenden Schiffe aufgenommen haben – was gerade in den Sommermonaten mehrere Tage lang der Fall sein konnte. Um den Hafenverkehr nicht unnötig stark zu behindern, aber dennoch vor den Wellen geschützt zu sein und an

Land gehen zu können, könnte das äußere Hafenbecken als Ankerplatz für diejenigen Schiffe gedient haben, die auf die Weiterfahrt in die Dardanellen warteten, während im inneren Hafenbecken das Be- und Entladen von Schiffen ungestört durchgeführt werden konnte⁴⁰.

Einen konkreten Nachweis für eine räumliche Trennung der Verkehrsströme innerhalb von Hafenbecken liefert ein Dekret aus Thasos aus dem 3. Jh. v. Chr.⁴¹. Damit fällt es zwar aus dem hier betrachteten zeitlichen Fokus heraus, soll aber aufgrund seiner Bedeutung trotzdem berücksichtigt werden. In dieser Verordnung wird festgelegt, dass in einen ›ersten‹ Teil (ὄρος) des Hafens nur Schiffe fahren durften, deren Ladung ein Gewicht von 3.000 Talent aufweist, und in einen ›zweiten‹ Teil Schiffe mit einem Gewicht von 5.000 Talent. Zwar hatte der Handelshafen von Thasos nach jetzigem Kenntnisstand nur ein Hafenbecken⁴², dieses war aber anscheinend in verschiedene Nutzungsbereiche aufgeteilt, die sich an der Tonnage der Schiffe orientierten.

40 Feuser 2009, 119 f.

41 IG XII Suppl. 348 mit SEG 17, 417. – s. auch Casson 1971, 171 Anm. 23 und Houston 1988, 559.

42 Grandjean – Salviat 2000, 52 f. Abb. 12.

Bildrechte beschränkt

Abb. 6 Ancona, Ansicht des Ehrenbogens für Traian von Südosten

Bildrechte beschränkt

Abb. 7 Neapel, Wandmalerei aus Pompeji im Archäologischen Nationalmuseum (Inv. Nr. 9484)

Hafenbecken konnten auch durch unterschiedliche Wassertiefen und die allgemeine bauliche Gestaltung in unterschiedliche Nutzungszonen aufgeteilt werden, sodass einzelne Bereiche nur von kleineren Schiffen mit geringem Tiefgang befahrbar waren. Dies konnte G. Boetto für das Hafen- und Kanalsystem von Portus durch

einen Vergleich der erhaltenen Rümpfe kaiserzeitlicher und spätantiker Schiffe mit den Dimensionen der Hafenbecken und Kanäle herausarbeiten⁴³. Anhand des jeweiligen Tiefgangs und der unterschiedlichen Dimensionen der Wasserfahrzeuge konnte sie zeigen, dass alle Schiffe – auch die besonders großen Getreidefrachter – vom claudischen Hafenbecken in das hexagonale Becken des Traian einfahren konnten. Die sog. Darsena war dagegen lediglich für mittelgroße Schiffe bis 150 t zu befahren, die schmalen Kanäle waren ausschließlich für kleine Frachter geeignet. Eine ähnliche bauliche Strukturierung von Hafenbecken ist auch für andere Häfen vorstellbar.

Für den Hafen von Nea Paphos, der von einer in das Hafenbecken hereinziehenden Felsnase in zwei Buchten geteilt wird, nehmen J. R. Leonard, R. K. Dunn und R. L. Hohlfelder an, dass die einzelnen Abschnitte unterschiedlich genutzt wurden⁴⁴. Während in römischer Zeit kleine Fischerboote und Schiffe für den regionalen Handel an einem außerhalb der Wellenbrecher gelegenen Ankerplatz Halt machten, war der innere Hafen ihrer Meinung nach für den Fernhandel bestimmt. Auch die beiden Häfen des spätrömischen Apollonia im heutigen Israel sollen unterschiedlich genutzt worden sein. Derjenige in der Nähe der später errichteten Kreuzfahrerfestung war demnach für den örtlichen Handel bestimmt, der Fernhandelshafen lag 200 m südlich davon⁴⁵. Diese Aufteilung nach verschiedenen Handelskategorien wäre interessant, kann aber weder in Nea Paphos noch in Apollonia als gesichert angesehen werden und muss Spekulation bleiben.

Eine überraschende Erklärung für die zwei Becken des Hafens von Sidon bietet Achilleus Tatios in seinem Liebesroman »Leukippe und Kleitophon« vom Ende des 2. Jhs. n. Chr.⁴⁶. Im ersten Kapitel berichtet der Ich-Erzähler vom Hafen von Sidon, der aus einem inneren und einem äußeren Hafenbecken besteht⁴⁷. Nach seiner Erklärung wäre das innere Becken zum Überwintern der Handelsschiffe vorgesehen, während im Sommer die Schiffe im äußeren Becken vor Anker gehen würden. Die Textstelle unterstreicht den Schutz der Schiffe im inneren Hafenbecken, da sie dort vor den Winterstürmen geschützt waren. Allerdings ist es eher unwahrscheinlich, dass die zwei Hafenbecken mit großem baulichen Auf-

43 Boetto 2010, 122–124 Abb. 11.

44 Leonard u. a. 1998, 155 f.

45 Grossmann 1995, 30 f.; Grossmann 2001.

46 Ach. Tat. 1, 1, 1. – Zur Person und zum Roman s. Fusillo 1996, 82–84.

47 Die Beschreibungen von Achilleus Tatios werden vom Baubefund gestützt, s. dazu Poidebard – Lauffray 1951, 84–89. Plan 2; Marriner 2007, 337–379.

wand errichtet worden sind, um Schiffe dort überwintern zu lassen. Möglich ist, dass zur Zeit des Achilleus Tatios die Wassertiefe im inneren Becken durch Versandung so gering war, dass es nur noch zur Überwinterung von Schiffen genutzt werden konnte⁴⁸.

Für die Hafenbecken, die uns im archäologischen Befund als einheitlicher Raum erscheinen, können wir in hellenistisch-römischer Zeit konstatieren, dass sie zumeist in unterschiedliche funktionale Zonen untergliedert waren. Vorstellbar ist aber auch eine Aufteilung nach Tonnage und Größe der Schiffe wie in Thasos und Portus vorstellen, nach der Nutzung – regionaler Handel oder Fernhandel – oder auch nach der Dauer des Aufenthaltes. Eine Einteilung in einen militärischen und einen zivilen Bereich – hier sind die Hafenbecken des punischen Karthago sicherlich das beste Beispiel – hat es für Hafencities der römischen Kaiserzeit aber nicht gegeben.

DER ÜBERGANG ZWISCHEN KAIANLAGEN UND STADTGEBIET

Ein grundlegendes Evolutionsmodell zur räumlichen Entwicklung von Hafencities hat B. Hoyle entwickelt, auf dessen Grundlage die Beziehung zwischen Stadt und Hafen und ihre Entwicklung nachvollzogen werden können⁴⁹: Demnach bestand in den primitiven vormodernen Hafencities eine maximale funktionale und räumliche Verbindung zwischen Hafen und Stadt. Nicht nur die für die Tätigkeiten im Hafen grundlegenden Einrichtungen, sondern auch die repräsentativen und administrativen Gebäude befanden sich dicht am Wasser. Erst ab der Mitte des 19. Jhs. löste sich demnach die enge Verbindung zwischen Hafen und Stadt, was zu den großen Seehäfen unserer Zeit führte, die zum Teil weit entfernt von den Städten errichtet worden sind. Dieses Modell von Hoyle und damit die Wegführung bzw. Zugänglichkeit vom Hafen in die Stadt gilt es für die römische Kaiserzeit zu überprüfen. Dabei wird die Frage im Mittelpunkt stehen, wie der Hafen mit seinen Kaianlagen an das Straßensystem der Stadt angeschlossen war und welche Bauten an diesem Übergang eine Rolle spielten. Untersucht wer-

den im Folgenden einzelne gut erhaltene und erforschte Hafencities im östlichen Mittelmeerraum, bei denen sich der Übergang von den Kaianlagen zum Straßensystem nachvollziehen lässt.

In Ephesos (Abb. 8) ist die maritime Topographie von massiven Veränderungen der Küstenlinie geprägt, die zu einer sukzessiven Befestigung und Bebauung des Gebietes westlich des Panayırdağ im 1. Jh. und der ersten Hälfte des 2. Jhs. n. Chr. führten⁵⁰. In augusteischer Zeit hat sich der Hafen noch im Bereich des sog. Medusentores befunden, über Aussehen und Verlauf der Kais in dieser Epoche liegen allerdings keine Erkenntnisse vor. Nach der Durchquerung des ›Medusentores‹ war eine nach Osten anschließende, von Hallenbauten flankierte ungefähr 2 m breite und 170 m lange Straße zu erreichen, die zum Westtor der Unteren Agora führte. Es bestand somit eine repräsentativ ausgestattete Verbindung zwischen dem Hafen, der im Zuge der Verlandungsprozesse gegenüber den vorhergehenden Jahrhunderten nun weiter westlich lag, und einer der zentralen Platzanlagen im Ephesos der frühen Kaiserzeit. Von der spätflavischen bis in hadrianische Zeit veränderte sich das Stadtbild der Unterstadt von Ephesos grundlegend durch die Errichtung der Hafenthermen, der Verulanushallen, des Olympieions und des Theaterymnasiums⁵¹. Das heute noch im Gelände auszumachende, hexagonale Hafenbecken mit seinen je acht Molenköpfen im Norden und Süden wurde in der ersten Hälfte des 2. Jhs. n. Chr. errichtet⁵² und befindet sich 250 m weiter westlich als der vermutete augusteische Hafen. Am östlichen, stadtseitigen Ende des neuen Hafenbeckens standen in einem Abstand von 10 m zur Kaimauer drei Hafentore, durch die der Zugang zum Straßensystem der Stadt möglich war⁵³. Während sich die Verbindung des nördlichen und südlichen Torbaus zum Straßensystem von Ephesos nicht mehr eindeutig rekonstruieren lässt, besteht mit dem mittleren Hafentor und der nach Westen anschließenden, mit Säulenhallen gesäumten sog. Arkadiane eine zentrale Achse zwischen Hafen und Stadtgebiet. Auch wenn das genaue bauliche Verhältnis zwischen Hafentor und Straße nicht geklärt ist, dürften beide doch zu einem gemeinsamen städtebaulichen Konzept des frühen 2. Jhs. n. Chr. gehören⁵⁴. Die ungefähr 11 m breite

48 Die geoarchäologischen Untersuchungen von Marriner 2007, 368–371 zeigen, dass die Sedimentablagerungen im inneren, geschlossenen Hafenbecken von Sidon in der römischen Kaiserzeit mehrmals manuell entfernt worden sind.

49 Hoyle 1989.

50 Groh 2006, 72 f.

51 Groh 2006, 77. 79.

52 Zabehlicky 1999; Groh 2006, 78. 99 f.

53 Willberg u. a. 1923.

54 Schneider 1999a, 120. 122; Schneider 1999b, 469–474.

Bildrechte beschränkt

Abb. 8 Ephesos, Stadtplan

Straße führt über 500 m an den Hafenthermen und den Verulanushallen vorbei bis zum Theater, wo sie in einem weiteren Torbau abschloss. Von dort waren dann die Untere Agora, die nördlichen Stadtgebiete sowie die Obere Agora zu erreichen. Obwohl der Hafen also durch die Verlandungsprozesse im Laufe von etwas mehr als 100 Jahren von der augusteischen Zeit bis in das frühe 2. Jh. n. Chr. deutlich weiter im Westen errichtet werden musste, war nach wie vor die Bestrebung vorhanden, die Kaianlagen über eine zentrale, repräsentativ gebaute Hallenstraße an

die wichtigen Plätze der Stadt anzuschließen. Für Ephesos können wir somit sowohl im 1. Jh. n. Chr. als auch nach dem Neubau des Hafens zu Beginn des 2. Jhs. n. Chr. nachvollziehen, dass die Verbindung zwischen Hafen und Stadt durch Torbauten und anschließende Säulenhallen repräsentativ ausgestaltet war. An den Toren war sicherlich eine Kontrolle und Lenkung von Personen und Waren möglich, im Vordergrund steht aber der verbindende Charakter der Säulenstraßen zwischen Hafen und zentralen Platzanlagen.

Bildrechte beschränkt

Abb. 9 Soloi/Pompeiopolis, Plan der Stadt von F. Beaufort von 1817

Im kilikischen Soloi/Pompeiopolis hat sich nach dem Plan (Abb. 9) und den Beschreibungen von F. Beaufort⁵⁵ am Übergang von den Kaianlagen zur Stadt ein Torbau befunden, von dem allerdings heute keine sichtbaren Reste mehr vorhanden sind. Dieser wies zur Stadtseite vier Säulen auf, zum Hafen hin befand sich eine Treppe, die über mehrere Stufen zum Kai hinunter führte. Die heute noch im Gelände liegenden Überreste von Kapitellen, die nur an drei Seiten ausgearbeitet sind, sowie von nur halbseitig kannelierten oder geglätteten Säulenschäften werden von A. Peschlow-Bindokat diesem Torbau als vorgeblendete Halbsäulen zugeordnet⁵⁶. Nach Norden schloss sich an den Bau eine 14,50 m breite Säulenstraße an, die als zentrale Achse vom Hafen durch die Stadt bis zum Nordtor führte⁵⁷. Der größte Teil der einst 200 Säulen war mit Konsolen ausgestattet, auf denen Statuen römischer Kaiser, Angehöriger des Kaiserhauses, höherer Beamter sowie von Würdenträgern und Bürgern der Stadt

standen. Der Hafen ist mit Förderung Hadrians zwischen 130 und 150 n. Chr. errichtet worden, die Säulenstraße wurde anscheinend sukzessive in der zweiten Hälfte des 2. und im 3. Jh. n. Chr. erbaut. Auch wenn aufgrund des heutigen Forschungsstandes nicht sicher gesagt werden kann, wo die zentralen Bauten und Plätze der Stadt lagen, so dürfte die Säulenstraße diese doch sicherlich erschlossen haben. Mit dem Bau der Straße ist zunächst im Süden mit dem Torbau und den anschließenden Säulen begonnen worden⁵⁸, was zeigt, dass der bedeutsame und damit als erstes auszuführende Abschnitt am Hafen lag.

Um in Rhodos von den Häfen im Nordwesten zur Akropolis und zur Agora zu gelangen, war eine von Osten nach Westen verlaufende, steil ansteigende Straße errichtet worden. Auf einem Absatz oberhalb des sog. Kriegshafens wurde am Ende des 2. oder zu Beginn des 3. Jhs. n. Chr. ein Tetrapylon errichtet⁵⁹ (Abb. 10). Nördlich vom Bogen endet das Plateau, das Gelände fällt in Richtung Hafen

55 Beaufort 1817, 240. 251. – Auf dem dort verzeichneten Plan trifft die Straße mittig auf das Hafenbecken, die aktuellen Vermessungen von Brandon u. a. 2010, 393 Abb. 4; 394 f. zeigen aber, dass die Säulenstraße ungefähr 20 m aus der Mittelachse nach Osten versetzt auf die Hafentreppe zuläuft.

56 Peschlow-Bindokat 1975, 375.

57 Peschlow-Bindokat 1975, 373 f. 386–388.

58 Peschlow-Bindokat 1975, 389 f.

59 Cante 1986; Mühlbrock 2003, 274–277; zur Datierung s. auch Hoepfner – Schwandner 1994, 63 Anm. 160.

Bildrechte beschränkt

Abb. 10 Rhodos, Axonometrische Rekonstruktion des Tetrapylons oberhalb des Hafens

ab. Nach Süden schließt an den Bogen eine von Portiken gesäumte Straße an⁶⁰, die sich in das Stadtinnere bis zur Agora fortsetzte; nach Westen ging es weiter zur Akropolis. Nach der Rekonstruktion von M. Cante⁶¹ waren die Durchgänge in das Tetrapylon durch Schranken versperrt, sodass nur durch den Zugang im Kopfende der östlichen Porticus die Hallenstraße und damit die Stadt erreichbar war. Auch der weitere Verlauf der Straße aus dem Hafen nach Westen war durch die Abschränkungen versperrt, lediglich ein schmaler Streifen war noch frei, auf dem der Weg fortgesetzt werden konnte. Ansonsten erfolgte der Zugang durch das Kopfende der östlichen Porticus auf die Hallenstraße und dann wieder durch das Kopfende der westlichen Porticus zurück auf die west-östlich verlaufende Straße. Durch die Schrankenplatten greift der Bau in

die Straßenführung der Stadt ein und erschwert an dieser Stelle die Zugänglichkeit vom Hafen zu den zentralen Plätzen der Stadt. Die Eingangssituation durch die kleineren Eingänge der Portiken anstatt durch den Bogen selbst könnte dazu gedient haben, den Verkehr aus dem Hafengebiet für verschiedene Zwecke zu kontrollieren⁶².

Der in severischer Zeit massiv ausgebaute Hafen von Leptis Magna war durch eine ungefähr 21 m breite und 400 m lange Säulenstraße mit flankierenden Portiken (Nr. 26 in Abb. 2) mit dem severischen Forum, der Basilika und dem Platz vor dem großen Nymphäum verbunden⁶³. Der genaue Übergang dieser Straße im Kaibereich ist durch den heutigen Verlauf des Wadi LebDAH nicht mehr nachzuvollziehen, ein Torbau an dieser Stelle wäre aber, wie in Ephesos und Pompeiopolis, durchaus vorstell-

60 Zur Hallenstraße s. Kondis 1958, 152. 157 und Hoepfner – Schwandner 1994, 63 f., die die Bauten in das Ende des 2. Jhs. n. Chr. datieren und mit Commodus in Zusammenhang bringen.

61 Cante 1986.

62 Zur Deutung römischer Bogenmonumente in den orientalischen Provinzen als Mautstationen s. Weber 2000.

63 Ward-Perkins 1993, 68–77 Abb. 39.

bar. Das Ensemble aus Hafen, Säulenstraße, Forum mit anschließender Basilika sowie großem Nymphäum gehört zu dem unter Septimius Severus initiierten, unter Caracalla fertig gestellten Bauprogramm⁶⁴ und schließt den Hafen mittels einer repräsentativ ausgestatteten Straßeführung an die neuen zentralen Bauten der Stadt an. Der Zusammenhang zwischen Hafen und Säulenstraße äußert sich ebenso darin, dass in der Flucht der Straße nach Nordosten der Leuchtturm auf der Nordmole liegt⁶⁵ und wegen seiner Höhe sicherlich zu sehen war. Städtebaulich bedeutete das severische Bauprogramm einen tiefen Eingriff: Während das sog. Alte Forum in der Nähe des Meeres und der in vor-severischer Zeit lediglich im Südwesten und Westen ausgebauten Hafenanlagen lag, befand sich das severische Zentrum deutlich weiter vom Meer und dem für das Leben der Stadt so zentralen Hafen entfernt. Durch die Errichtung der Säulenstraße wurde der Hafen an das severische Zentrum angeschlossen – eine bauliche Lösung, die schon für das Ephesos des 2. Jhs. n. Chr. festzustellen war.

In Milet (Abb. 11) reichte die Bucht des sog. Löwenhafens weit auf das Stadtgelände, die Kaianlagen haben sich nur unweit der zentralen Bauten und Plätze befunden. Der Zugang zu diesen Bauten sowie zum Straßensystem der Stadt war nach Süden und nach Westen aber durch Hallenbauten blockiert, die in einem geringen Abstand zur Kaimauer standen⁶⁶. Um zu den zentralen Bauten der Stadt sowie dem Nord- und Südmarkt zu gelangen, musste zunächst ein im 1. Jh. n. Chr. zwischen Nordmarkt und Delphinion errichteter Torbau durchquert werden⁶⁷. Der Bau besteht aus zwei seitlichen Wangen, die in der Mitte eine Öffnung von 3,84 m Breite als Durchfahrt lassen, die wahrscheinlich nicht vom Gebälk überbrückt worden ist⁶⁸. Wagenspuren auf dem antiken Kalksteinpflaster zeigen, dass das Tor zu durchfahren war. Verschließbar war es erst nach Umbaumaßnahmen in byzantinischer Zeit. Durch die Hallenbauten am »Löwenhafen« stellt das Tor ein »Nadelöhr« für die Erreichbarkeit der zentralen Plätze Milets dar, an dem Personen- und Warenströme leicht zu kontrollieren waren. Das kaiserzeitliche Pflaster der Fest-

Bildrechte beschränkt

Abb. 11 Milet, Plan des Zentrums im Norden

straße setzt sich bis zum Hafentor und darüber hinaus bis in den Bereich der vermuteten Kaimauer fort⁶⁹. Dieses legt nahe, dass der Bereich des »Löwenhafens« und des zentralen Platzes Milets als Einheit aufgefasst worden sind. Das Tor hätte dann eine den Verkehr leitende, aber nicht unbedingt eine trennende Funktion gehabt. Das Hafenbecken selbst war durch die umgebenden Säulenhallen und das Straßenpflaster baulich wie eine Platzanlage in den Stadtorganismus integriert.

Auch im sog. Südhafen des lykischen Phaselis befindet sich am Übergang von Kaianlagen und Straßensystem der Stadt ein Torbau, der zusammengestürzt und heute wieder freigelegt ist⁷⁰. Eine Weihinschrift war auf den drei Faszien der Attika der Südwestseite angebracht und vom »Südhafen« aus sichtbar. Demnach ist der Bau zu Ehren Kaiser Hadrians von der *boulé* und dem *demos* von Phaselis um 130/1 n. Chr. errichtet worden⁷¹. Nach Passieren des Torbaus war die Hauptverkehrsachse von Phaselis zu errei-

64 Squarciapino 1966, 95–110; Ward-Perkins 1993.

65 Squarciapino 1966, 96.

66 von Gerkan 1922, 4–19; von Hesberg 2009, 31 f.

67 Die Datierung durch von Gerkan 1922, 46 f. in das 1. Jh. n. Chr. beruht auf der Beobachtung der Bauabfolge zwischen dem Hafentor, der Osthalle des Nordmarktes und dem römischen Umbau des Delphinions sowie der Verwendung von Mörtel in der Fundamentschicht.

68 von Gerkan 1922, 45–47 Taf. 5, 1. 18. 25. – Zum Bereich der Feststraße und Agora in der Kaiserzeit zuletzt Cain – Pfanner 2009, 83–95.

69 von Gerkan 1922, 54 f.

70 Schäfer 1981, 88 f.

71 TAM 2, 3, 418 Nr. 1187; Schäfer 1981, 151–154.

Bildrechte beschränkt

Abb. 12 Alexandria, Stadtplan

chen, die die beiden Häfen im Süden und Norden sowohl miteinander als auch mit dem Stadtgebiet verband. Sie verlief vom ›Südhafen‹ zunächst nach Nordosten durch das Stadtzentrum am Theater und einer Agora vorbei, knickte dann leicht nach Norden um und endete schließlich am sog. Stadthafen⁷². Die Straße wurde in domitianischer Zeit errichtet und war seitlich von breiten Bürgersteigen und angrenzenden Läden flankiert. Ob auch das nördliche Ende dieser Straße am ›Stadthafen‹ von einem Torbau abgeschlossen wurde, kann aufgrund des Erhaltungszustandes nicht mehr rekonstruiert werden, ist aber denkbar.

Wir können folglich für zahlreiche Städte eine enge Verbindung zwischen Hafen und Stadt konstatieren und damit das Modell von Hoyle für die aufgeführten kaiserzeitlichen Hafenstädte bestätigen. An vielen Orten wurde der Übergang zwischen Kaianlage und Stadtgebiet durch Torbauten akzentuiert. An dieser Stelle konnte einerseits der Verkehr verdichtet und kontrolliert werden, andererseits stellen sie die Verbindung zwischen Hafen und Stadtgelände dar. Besonders augenfällig wird dies im Fall von Milet, wo sich eine Pflasterung durchgängig von der Kaianlage bis zur Feststraße zieht. Für den südlichen Torbau

in Ephesos und den Bau in Pompeiopolis ist festzustellen, dass der Niveauunterschied zwischen Kai und anschließenden Straßen durch Stufen überbrückt wurde, die den Warentransport mit Wagen deutlich einschränkten. Auch das Tetrapylon in Rhodos greift durch seine Schranken in den Verkehr vom und in den Hafen ein. In den Städten, bei denen die zentralen städtischen Bauten und Platzanlagen nicht in unmittelbarer Nähe zum Hafen lagen, wurde die Verbindung zumeist über breite Säulen- oder Hallenstraßen hergestellt, bei denen es sich mehrheitlich um die zentralen Achsen der Städte gehandelt hat.

Dieser engen Verzahnung zwischen Hafen und Stadtgebiet stehen jedoch andere Beispiele gegenüber, bei denen eine deutliche Zäsur festzustellen ist. Eine topographische Trennung zwischen Hafen und Stadtgebiet liegt für die römische Kolonie Alexandria Troas vor: Das Hafengelände mit den beiden Hafenbecken liegt in einer Mulde, das Stadtgebiet deutlich höher auf einem Plateau (Abb. 12). Zwischen Hafen und Stadt bestanden keine direkten Verbindungen, die zwei aus dem Hafengebiet herausführenden Straßen (Abb. 1) verlaufen zunächst nach Nordosten von der Stadt weg und haben erst auf einem längeren Umweg das ungefähr 900 m vom Meer

72 Schäfer 1981, 87–89.

entfernte Nordtor⁷³ erreicht. Das Stadtgebiet selber war nicht auf das Meer ausgerichtet. So lag das kaiserzeitliche Stadtzentrum mit Podiumstempel, Brunnenbau, Odeion und flankierenden Portiken weit vom Meer entfernt⁷⁴. Auch das Areal im Süden mit dem Theater sowie dem sog. Maldelik und im Osten der Thermenkomplex des Herodes Atticus mit dem benachbarten Nymphäum sind nicht auf das Meer ausgerichtet⁷⁵. Diese drei Bereiche liegen in einer Entfernung von mehr als 1 km vom Meer. Das einzige näher am Hafen gelegene Gebäude ist das kaiserzeitliche Stadion, allerdings liegen keine Hinweise zur Straßenführung oder weiteren Bauten in dessen Umgebung vor⁷⁶. Die Zäsur zwischen Hafen und Stadt in Alexandria Troas ist sicherlich auch mit der Topographie zu begründen. Der Aufwand für die Errichtung des Hafens mit seinen beiden mächtigen Wellenbrechern sowie die bislang dokumentierten augusteischen Terrassierungsarbeiten im Stadtzentrum zeigen aber, dass eine andere Baulösung zur Anbindung von Stadt und Hafen möglich gewesen wäre. Daher ist eher davon auszugehen, dass die topographische Trennung zwischen Hafen und Stadtgebiet mit Absicht nicht aufgehoben worden ist.

Für Caesarea Maritima kommt A. Raban auf der Grundlage historischer, archäologischer und numismatischer Überlegungen zu dem Schluss, dass Hafen und Stadt von der Zeit des Herodes bis in das 1. Jh. n. Chr. hinein zwei unterschiedliche Entitäten waren⁷⁷. Der Hafen mit einem angrenzenden Gebiet, das durch die weiterhin genutzte hellenistische Stadtmauer abgegrenzt worden sein soll, wäre unter königlicher Herrschaft gewesen, die Einnahmen daraus seien Herodes zugekommen. Die Stadt Caesarea hätte daneben noch einen kleinen, unbedeutenden eigenen Ankerplatz besessen. Auch wenn die Überlegungen von Raban nicht restlos überzeugen können und nicht durch weitere Belege – vor allem epigraphischer Natur – gestützt werden, so zeigen die Beispiele von Alexandria Troas und Caesarea Maritima mit dem Hafen Sebastos aber doch, dass wir für die römische Kaiserzeit durchaus mit Hafenstädten zu rechnen haben, bei denen Hafen und Stadt voneinander getrennt waren. Die Trennung könnte dabei vor allem auf administrativen und fiskalen Gründen

beruhen, so zeigt § 44 des Zollgesetzes der Provinz Asia⁷⁸ eine Sonderstellung des Hafens von Alexandria Troas. In dem Gesetz wird der *colonia* das alleinige Nutzungsrecht des Zolls aller innerhalb ihrer Grenzen und Häfen ein- und ausgeführten Waren zugesprochen. Wie verhält es sich nun aber mit dem großen Doppelhafen? Gehörte er zum Territorium der Kolonie oder lag er als wichtiger Ein- und Ausfuhrhafen für den in unmittelbarer Nähe gebrochenen Troas-Granit⁷⁹ außerhalb des städtischen Einflussbereiches? Eine administrative und fiskale Trennung zwischen Stadt und Hafen ist im Falle wichtiger Ein- und Ausfuhrhäfen durchaus vorstellbar und müsste sich in der architektonischen Gestaltung nachvollziehen lassen.

ZUSAMMENFASSUNG

Die seeseitigen Zugangsmöglichkeiten in kaiserzeitliche Hafenstädte waren vielgestaltig. Über die Hafeneinfahrt erfolgte zunächst der Übergang vom Außenraum des Meeres zum Innenraum der Stadt. Die Einfahrt war dabei so gestaltet, dass sie einen leichten Zugang für die Schiffe ermöglichte, gleichzeitig aber Wellenschlag und Strömungen aus dem Becken heraus hielt. Eingeschränkt werden konnte der Zugang durch Ketten, die bei Bedarf vor die Einfahrt gezogen wurden. Um eine sichere Navigation zu gewährleisten, wurden auf den Molen im Bereich der Einfahrt Ansteuerungshilfen errichtet, von denen die größten monumentale Leuchttürme waren. In ihren Dimensionen und ihrer Ausgestaltung mit großen Inschriften zeigt sich neben der funktionalen Bedeutung der Hafeneinfahrt auch eine dezidiert repräsentative. Als Ansteuerungshilfen haben nämlich zudem Statuen und große Bogenmonumente gedient bzw. Türme auf den Molen konnten durch die Namensgebung zu Memorialtürmen werden. Da es sich bei der Hafeneinfahrt um einen der wichtigsten Eingänge in eine Hafenstadt handelte, war die bauliche Ausstattung in diesem Bereich in vielen Fällen ebenso auf die repräsentative Außenwirkung bedacht.

Der Raum des Hafenbeckens konnte in unterschiedlicher Weise gegliedert sein. Die Einteilung in ein äußeres

73 Schulz 2002, 42–47.

74 Görkay 2002; Tanriöver 2011; Kiernan 2011; Biller u. a. 2011, 277–285.

75 Öztaner 1999; Görkay 2002, 217; Biller u. a. 2011.

76 Mechikoff u. a. 2011.

77 Raban 1992. – Auf der Grundlage einer Untersuchung der städtischen Münzprägung zwischen 42/43 und 81–83 n. Chr. spricht sich auch Barag 1996 für eine administrative und fiskale Trennung von Caesarea und dem Hafen Sebastos aus und begründet dies mit einer Funktion des Hafens als römischem Flottenstützpunkt.

78 Cottier – Crawford 2008, 68–69. 145.

79 Feuser 2009, 16–18. 21–23 Abb. 3.

und ein inneres Hafenbecken bedeutete eine Hierarchisierung, da lediglich im inneren Becken der direkte Zugang zum Straßensystem der Stadt mit den wichtigen Bauten und Einrichtungen bestand. Die Wege der Schiffe in den Becken konnten durch Dekrete geregelt sein; durch die bauliche Gestaltung der Wasserwege und der Beckentiefen wurden die Bewegungsmöglichkeiten der unterschiedlich großen Wasserfahrzeuge eingeschränkt bzw. ermöglicht. Eine Einteilung der Hafenbecken erfolgte auch nach der jeweiligen Nutzung – regionaler Handel oder Fernhandel – oder nach der Dauer des Aufenthaltes, sodass Schiffe, die lediglich kurzfristig Schutz im Hafen suchen mussten, an einer anderen Stelle vor Anker gingen, als diejenigen Schiffe, die Be- und Enladen wurden.

Der Übergang von der Kaianlage zum Straßensystem der Stadt war häufig durch Torbauten architektonisch akzentuiert. Neben ihrer repräsentativen Bedeutung hatten sie die Funktion, Verkehrsströme zu lenken, zu verdichten und unter Umständen auch zu überwachen. Durch Niveauunterschiede, die von Treppenstufen überbrückt wurden, konnte der Verkehr mit Wagen und Karren eingeschränkt werden. Grundsätzlich ist eine enge Verbindung zwischen dem Hafen und den zentralen Plätzen und Bauten einer Stadt festzustellen. Dort wo die Häfen abseits der

Zentren lagen, waren sie über repräsentativ ausgestattete Säulenstraßen an das Straßensystem angeschlossen. Diese hatten die Funktion, den Besucher auf direktem Weg zu den wichtigen Bauten und Plätzen zu führen, gleichzeitig präsentierten die Städte mit den Torbauten und den Säulenstraßen ihren Wohlstand und ihre Verbindungen zu den Statthaltern und den Kaisern in Rom. In Milet, wo der ›Löwenhafen‹ durch Hallenbauten eingefasst und der Kaibereich gepflastert war, wurde das Hafenbecken wie eine Platzanlage in den Stadtorganismus integriert. Vereinzelt gab es in der römischen Kaiserzeit aber auch Hafenstädte, bei denen Hafen und Stadtorganismus kaum Bezug aufeinander nahmen und es sich vielmehr um eine Stadt mit einem Hafen als um eine Hafenstadt handelte. Für diese Trennung können militärische Gründe weitgehend ausgeschlossen werden, vielmehr werden fiskale und administrative Anlässe dahinter stehen.

Anschrift: Dr. Stefan Feuser, Universität Rostock, Heinrich-Schliemann-Institut für Altertumswissenschaften, Schwaan-sche Straße 3, D-18055 Rostock, e-mail: stefan.feuser@uni-rostock.de

LITERATURVERZEICHNIS

- Alföldy 1999
G. Alföldy, Pontius Pilatus und das Tiberieum von Caesarea Maritima, *ScrCllsr*, 1999, 85–108
- Alföldy 2002
G. Alföldy, Nochmals: Pontius Pilatus und das Tiberieum von Caesarea Maritima, *ScrCllsr* 21, 2002, 133–148
- Amedick 1991
R. Amedick, Die Sarkophage mit Darstellungen aus dem Menschenleben IV. Vita privata, *ASR* 1, 4 (Berlin 1991)
- Antunes 2011
C. Antunes, Hafenstädte der Frühen Neuzeit. 1500–1750, in: Institut für Europäische Geschichte (Hrsg.), *Europäische Geschichte Online* (Mainz 2011) <<http://www.ieg-ego.eu/antunes-2010-de>> (15.09.2012)
- Barag 1996
D. Barag, The Legal and Administrative Status of the Port of Sebastos during the Early Roman Period, in: A. Raban – K. G. Holm (Hrsg.), *Caesarea Maritima. A Retrospective after Two Millennia* (Leiden 1996) 607–614
- Bartocchini 1958
R. Bartocchini, Il porto di Leptis Magna, *BArchit Suppl.* 13 (Rom 1958)
- Bastianelli 1954
S. Bastianelli, Centumcellae (Civitavecchia), Castrum Novum (Torre Chiaruccia), Regio VII. Etruria, Italia Romana. Municipi e Colonie 1, 14 (Rom 1954)
- Beaufort 1817
F. Beaufort, Karamania or a Brief Description of the South Coast of Asia Minor (London 1817)
- Bejarano Osorio 2002
A. M. Bejarano Osorio, Una ampulla de vidrio decorada con la planta topográfica de la ciudad de Puteoli, *MéridaMem* 8, 2002, 513–532
- Bernett 2007
M. Bernett, Der Kaiserkult in Judäa unter den Herodiern und Römern. Untersuchungen zur politischen und religiösen Geschichte Judäas von 30 v. bis 66 n. Chr., *Wissenschaftliche Untersuchungen zum Neuen Testament* 203 (Tübingen 2007)
- Biller u. a. 2011
F. Biller – M. Müller – A. Tanriöver, Die Straßen in Alexandria Troas. Ein Vorerbericht, in: E. Schwertheim (Hrsg.), *Studien zum antiken Kleinasien VII*, *AMS* 66 (Bonn 2011) 277–290
- Blackman 1982
D. J. Blackman, Ancient harbours in the Mediterranean I. II, *IntJNautA* 11, 1982, 79–104. 185–211
- Boetto 2010
G. Boetto, *Bollettino di Archeologia online* I 2010/Volume speciale B/B7/9, 2010, 122–128 <http://151.12.58.75/archeologia/bao_document/articoli/9_Boetto_paper.pdf> (16.07.2012)
- Brandon u. a. 2010
C. Brandon – R. L. Hohlfelder – J. P. Oleson – N. Rauh, Geology, Materials, and the Design of the Roman Harbour of Soli-Pompeiiopolis, Turkey. The ROMACONS Field Campaign of August 2009, *IntJNautA* 39/2, 2010, 390–399
- Burghardt 1971
A. F. Burghardt, A Hypothesis about Gateway Cities, *Annals of the Association of American Geographers* 61, 1971, 269–285
- Cain – Pfanner 2009
H.-U. Cain – M. Pfanner, Die Agora Milets in der Kaiserzeit und Spätantike, in: O. Dally – M. Maischberger – P. I. Schneider – A. Scholl (Hrsg.), *ZeitRäume. Milet in Kaiserzeit und Spätantike. Ausstellungskatalog Berlin* (Regensburg 2009) 83–95
- Cante 1986
M. Cante, Rodi. L'arco quadrifonte sul decumano massimo, *ASAtene* 48–49, 1986–87, 175–266
- Casson 1971
L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World* (Princeton 1971)
- Cottier – Crawford 2008
M. Cottier – M. H. Crawford, *The Customs Law of Asia*, *Oxford Studies in Ancient Documents* (Oxford 2008)
- Eck 2007
W. Eck, Rom und Judaea. Fünf Vorträge zur römischen Herrschaft in Palästina, *Tria corda* 2 (Tübingen 2007)
- Fähndrich 2005
S. Fähndrich, Bogenmonumente in der römischen Kunst. Ausstattung, Funktion und Bedeutung antiker Bogen- und Torbauten, *Internationale Archäologie* 90 (Rahden/Westf. 2005)
- Feuser 2009
S. Feuser, Der Hafen von Alexandria Troas, *AMS* 63 (Bonn 2009)
- Feuser 2011
S. Feuser, The Roman Harbour of Alexandria Troas, Turkey, *IntJNautA* 40/2, 2011, 256–273
- Fusillo 1996
DNP I (1996) 82–84 s. v. Achilles Tatios (M. Fusillo)
- von Gerkan 1922
A. von Gerkan, Der Nordmarkt und der Hafen an der Löwenbucht, *Milet* 1, 6 (Berlin 1922)
- Görkay 2002
K. Görkay, An Early-Imperial Podium Tempel at Alexandria Troas, in: C. Berns – H. von Hesberg – L. Vandeput – M. Waelkens (Hrsg.), *Patris und Imperium. Kulturelle und politische Identität in den Städten der römischen Provinzen Kleinasiens in der frühen Kaiserzeit. Kolloquium Köln, November 1998*, *Babesch. Suppl.* 8 (Leuven 2002) 217–232
- Grandjean – Salviat 2000
Y. Grandjean – F. Salviat, *Guide de Thasos, Sites et monuments* 3 (Paris 2000)
- Groh 2006
S. Groh, Neue Forschungen zur Stadtplanung in Ephesos, *ÖJh* 75, 2006, 47–116
- Grossmann 1995
E. Grossmann, Die Häfen von Apollonia (Israel), in: Deutsche Gesellschaft zur Förderung der Unterwasserarchäologie (Hrsg.), *In Poseidons Reich. Archäologie unter Wasser, Zaberns Bildbände zur Archäologie* 23 (Mainz 1995) 30 f.
- Grossmann 2001
E. Grossmann, Maritime Tel Michal and Apollonia. Results of the Underwater Survey 1989–1996, *BARIntSer* 915 (Oxford 2001)
- von Hesberg 1992
H. von Hesberg, Bogenmonumente der frühen Kaiserzeit und des 2. Jahrhunderts n. Chr. Vom Ehrenbogen zum Festtor, in: H.-J. Schalles – H. von Hesberg – P. Zanker (Hrsg.), *Die römische Stadt im 2. Jahrhundert n. Chr. Der Funktionswandel des öffentlichen Raumes. Kolloquium in Xanten von 2. bis 4. Mai 1990* (Köln 1992) 277–299

von Hesberg 2009

H. von Hesberg, *Milet. Die Stadt von 5. bis zum 1. Jh. v. Chr.*, in: O. Dally – M. Maischberger – P. I. Schneider – A. Scholl (Hrsg.), *ZeitRäume. Milet in Kaiserzeit und Spätantike*, Ausstellungskatalog Berlin (Regensburg 2009) 28–41

Hoepfner – Schwandner 1994

W. Hoepfner – E.-L. Schwandner, *Haus und Stadt im klassischen Griechenland, Wohnen in der klassischen Polis 1 2* (München 1994)

Hohlfelder 1996

R. L. Hohlfelder, *Caesarea's Master Harbor Builders. Lessons Learned, Lessons Applied?*, in: A. Raban – K. G. Holum (Hrsg.), *Caesarea Maritima. A Retrospective after Two Millennia* (Leiden 1996) 77–101

Horster 2001

M. Horster, *Bauinschriften römischer Kaiser. Untersuchungen zu Inschriftenpraxis und Bautätigkeit in Städten des westlichen Imperium Romanum in der Zeit des Prinzipats*, *Historia. Einzelschriften 157* (Stuttgart 2001)

Houston 1988

G. W. Houston, *Ports in Perspective. Some Comparative Materials on Roman Merchant Ships and Ports*, *AJA 92*, 1988, 553–564

Hoyle 1989

B. S. Hoyle, *The Port-City Interface. Trend, Problems and Examples*, *Geoforum 20/4*, 1989, 429–435

Işkan-Işık u. a. 2008

H. Işkan-Işık – W. Eck – H. Engelmann, *Der Leuchtturm von Patara und Sex. Marcus Priscus als Statthalter der Provinz Lycia von Nero bis Vespasian*, *ZPE 164*, 2008, 91–121

Jameson 1969

M. H. Jameson, *Excavations at Porto Cheli and Vicinity. Preliminary Report I. Halieis, 1962–1968*, *Hesperia 38*, 1969, 311–342

Jones 2008

C. P. Jones, *The Neronian Inscription on the Lighthouse of Patara*, *ZPE 166*, 2008, 153 f.

Keay u. a. 2005

S. Keay – M. Millett – L. Paroli – K. Strutt, *Portus. An Archaeological Survey of the Port of Imperial Rome*, *Archaeological Monographs of the British School at Rome 15* (London 2005)

Kiernan 2011

P. Kiernan, *Preliminary Report on the Excavations of a Cryptoporticus and Market Building at Alexandria Troas*, in: E. Schwertheim (Hrsg.), *Studien zum antiken Kleinasien VII*, *AMS 66* (Bonn 2011) 199–216

Kondis 1958

J. D. Kondis, *Zum antiken Stadtbauplan von Rhodos*, *AM 73*, 1958, 146–158

Lehmann-Hartleben 1923

K. Lehmann-Hartleben, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres. Beiträge zur Geschichte des Städtebaus im Altertum*, *Klio Beih. 14* (Leipzig 1923)

Leonard – Hohlfelder 1993

J. R. Leonard – R. L. Hohlfelder, *Paphos Harbour, Past and Present. The 1991–1992 Underwater Survey*, *RDAC 1993*, 1993, 365–379

Leonard u. a. 1998

J. R. Leonard – R. K. Dunn – R. L. Hohlfelder, *Geoarchaeological Investigations in Paphos Harbour*, 1996, *RDAC 1998*, 1998, 141–157

Lichtenberger 1999

A. Lichtenberger, *Die Baupolitik Herodes des Großen*, *Abhandlungen des Deutschen Palästinavereins 26* (Wiesbaden 1999)

de Maria 1988

A. S. de Maria, *Gli archi onorari di Roma e dell'Italia romana*, *Bibliotheca archaeologia 7* (Rom 1988)

Marriner 2007

N. Marriner, *Geoarchaeology of Phoenicia's Buried Harbours. Beirut, Sidon and Tyre. 5000 Years of Human-Environment Interactions* (Diss. Université de Provence Aix-Marseille I 2007)

McCann 1987

A. M. McCann, *The Roman Port and Fishery of Cosa. A Center of Ancient Trade* (Princeton 1987)

Mechikoff u. a. 2011

R. Mechikoff – B. Rieger – A. Trakadas, *Alexandria Troas Stadium Survey. Report on the First Campaign*, in: E. Schwertheim (Hrsg.), *Studien zum antiken Kleinasien VII*, *AMS 66* (Bonn 2011) 181–191

Mühlenbrock 2003

J. Mühlenbrock, *Tetrapylon. Zur Geschichte des viertorigen Bogenmonumentes in der römischen Architektur* (Münster 2003)

Müller-Wiener 1994

W. Müller-Wiener, *Die Häfen von Byzantion, Konstantinopulis, Istanbul* (Tübingen 1994)

Öztaner 1999

S. H. Öztaner, *The Nymphaeum at Alexandria Troas*, in: E. Schwertheim (Hrsg.), *Die Troas. Neue Forschungen III*, *AMS 33* (Bonn 1999) 27–36

Painter 1975

K. S. Painter, *Roman Flasks with Scenes of Baiae and Puteoli*, *JGS 17*, 1975, 54–67

Peschlow-Bindokat 1975

A. Peschlow-Bindokat, *Zur Säulenstraße von Pompeiopolis in Kilikien*, *IstMitt 25*, 1975, 373–391

Poidebard – Lauffray 1951

A. Poidebard – J. Lauffray, *Sidon. Aménagements antiques du port de Saïda. Étude aérienne, au sol et sous-marine, 1946–1950* (Beirut 1951)

Raban 1992

A. Raban, *Καισάρεια η πρὸς Σεβαστω λιμὲν. Two Harbours for Two Entities?*, in: R. L. Vann (Hrsg.), *Caesarea Papers. Straton's Tower, Herod's Harbour, and Roman and Byzantine Caesarea*, *JRA Suppl. 5* (Ann Arbor 1992) 68–74

Raban 2009

A. Raban, *The Harbour of Sebastos (Caesarea Maritima) in its Roman Mediterranean Context*, *BARIntSer 1930* (Oxford 2009)

Şahin 2008

S. Şahin, *Der neronische Leuchtturm und die vespasianischen Thermen von Patara*, *Gephyra 5*, 2008, 1–32

Schäfer 1981

J. Schäfer, *Phaselis. Beiträge zur Topographie und Geschichte der Stadt und ihrer Häfen*, *IstMitt Beih. 24* (Tübingen 1981)

Schneider 1999a

P. Schneider, *Die Arkadiane in Ephesos. Konzept einer Hallenstraße* (Zusammenfassung), in: E.-L. Schwandner – K. Rheidt (Hrsg.), *Stadt und Umland. Neue Ergebnisse der archäologischen Bau- und Siedlungsforschung. Bauforschungskolloquium in Berlin vom 7. bis 10. Mai 1997* (Mainz 1999) 120–122

Schneider 1999b

P. Schneider, *Bauphasen der Arkadiane*, in: H. Friesinger – F. Krinzinger (Hrsg.), *100 Jahre österreichische Forschungen in Ephesos. Akten des Symposions Wien 1995* *DenkschrWien 260 = AF 1* (Wien 1999) 467–478

Schulz 2002

A. J. P. H. Schulz, Die Befestigungsanlage von Alexandria Troas, in: S. Mühlbrock (Hrsg.), Studien zum antiken Kleinasien V, AMS 44 (Bonn 2002) 37–83

Scranton u. a. 1978

R. Scranton – J. W. Shaw – L. Ibrahim, Kenchreai. Eastern Port of Corinth I. Topography and Architecture (Leiden 1978)

Sebastiani 1996

S. Sebastiani, Ancona. Forma e urbanistica, Città Antiche in Italia 4 (Rom 1996)

Seelentag 2008

G. Seelentag, Der Kaiser als Hafen. Die Ideologie italienischer Infrastruktur, in: J. Albers – G. Graßhoff – M. Heinzlmann – M. Wäfler (Hrsg.), Das Marsfeld in Rom. Beiträge der Berner Tagung vom 23./24. November 2007 (Bern 2008) 103–118

Squarciapino 1966

M. F. Squarciapino, Leptis Magna, Ruinenstädte Nordafrikas 2 (Basel 1966)

Stucchi 1957

S. Stucchi, Il coronamento dell'arco romano nel porto di Ancona, RendNap 32, 1957, 149–164

Stümpel u. a. 1999

H. Stümpel – F. Demirel – W. Rabbel – I. Trinks – S. Wölz, Geophysikalische Prospektion im Umfeld von Milet 1996–1997, AA 1999, 89–98

Tanriöver 2011

A. Tanriöver, Ein Werkstück aus Brecci Pavonazza di Ezine und die Tonnen-gewölbe am Forum von Alexandria Troas, in: E. Schwertheim (Hrsg.), Studien zum antiken Kleinasien VII, AMS 66 (Bonn 2011) 239–246

Tuck 1997

S. L. Tuck, Creating Roman Imperial Identity and Authority. The Role of Roman Imperial Harbor Monuments (Diss. University of Michigan 1997)

Vann 1991

R. L. Vann, The Drusion. A Candidate for Herod's Lighthouse at Caesarea Maritima, IntJNautA 20/2, 1991, 123–139

Ward-Perkins 1993

J. B. Ward-Perkins, The Severan Buildings of Lepcis Magna. An Architectural Survey, Society for Libyan Studies Monograph 2 (London 1993)

Weber 2000

T. Weber, ΤΕΛΟΣ ΠΟΡΤΑ. Zur Zweckbestimmung römischer Bogenmonu-mente in den orientalischen Provinzen, SaalJb 50, 2000, 9–17

Wilberg u. a. 1923

W. Wilberg – G. Niemann – R. Heberdey, Torbauten am Hafen II, FiE 3 (Wien 1923) 172–213

Zabehlicky 1999

H. Zabehlicky, Die Grabungen im Hafen von Ephesos 1987–1989, in: H. Friesinger – F. Krinzinger (Hrsg.), 100 Jahre österreichische Forschungen in Ephesos. Akten des Symposions Wien 1995, DenkschrWien 260 = AF 1 (Wien 1999) 479–484

ABBILDUNGSNACHWEIS

Abb. 1. 12: Forschungsstelle Asia Minor, Westfälische Wilhelms-Universität Münster. – Abb. 2: nach Squarciapino 1966, 138. – Abb. 3: Foto Verf. – Abb. 4: nach Raban 2009, 60 Abb. 3–9. – Abb. 5: nach A. Raban, The Inner Harbour Basin of Caesarea. Archaeological Evidence for Its Gradual Demise, in: A. Raban – K. G. Holum (Hrsg.), Caesarea Maritima. A Retrospective After Two Millennia (Leiden 1996) 645 Abb. 18. – Abb. 6: Antikensammlung Erlangen Internet Archive. – Abb. 7: Luciano Pedicini, Archivio dell'arte, Nr. MN 0927. – Abb. 8: ÖAI, Wien. – Abb. 9: nach Beaufort 1817, 240; Vorlage: Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen. – Abb. 10: nach Cante 1986, Taf. 23. – Abb. 11: nach B. F. Weber, Der Stadtplan von Milet, in: J. Cobet (Hrsg.), Frühes Ionien – eine Bestandsaufnahme. Panionion-Symposion Güzelçamlı, 26. September – 1. Oktober 1999, MilForsch 5 (Mainz 2007) 352 Abb. 17.