

WIRTSCHAFT ALS MACHTBASIS
Beiträge zur Rekonstruktion vormoderner
Wirtschaftssysteme in Anatolien

OFFPRINT

DEUTSCHES ARCHÄOLOGISCHES INSTITUT
ABTEILUNG ISTANBUL

BYZAS 22

Veröffentlichungen des Deutschen Archäologischen Instituts Istanbul


YAYINLARI

WIRTSCHAFT ALS MACHTBASIS

Beiträge zur Rekonstruktion vormoderner Wirtschaftssysteme in Anatolien

Drittes Wissenschaftliches Netzwerk der Abteilung Istanbul
des Deutschen Archäologischen Instituts

Herausgegeben von
Katja Piesker

WIRTSCHAFT ALS MACHTBASIS
Beiträge zur Rekonstruktion vormoderner
Wirtschaftssysteme in Anatolien

Drittes Wissenschaftliches Netzwerk der Abteilung Istanbul
des Deutschen Archäologischen Instituts

Herausgegeben von
Katja Piesker

BYZAS 22

Veröffentlichungen des Deutschen Archäologischen Instituts Istanbul

Herausgegeben von
Felix Pirson – Martin Bachmann (†)

© 2016 Ege Yayınları
ISBN 978-605-9680-30-1
Publishers Zertifikat-Nr.: 14641

Umschlaggestaltung
Katja Piesker – Dominik Lorentzen

Redaktion
Katja Piesker

Druck
Oksijen Basım ve Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti.
100. Yıl Mah. Matbaacılar Sit. 2. Cad. No: 202/A Bağcılar - İstanbul
Tel: +90 (212) 325 71 25 Fax: +90 (212) 325 61 99
Zertifikat-Nr.: 29487

Produktion und Vertrieb
Zero Prod. Ltd.
Abdullah Sokak No: 17 Taksim 34433 Istanbul-Turkey
Tel: +90 (212) 244 75 21 Fax: +90 (212) 244 32 09
info@zerobooksonline.com
www.zerobooksonline.com/eng/

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	VII
Zur Einführung	IX
Zu den Autorinnen und Autoren	XXI
Die wirtschaftlichen Beziehungen vormoderner Hafenstädte in lokaler, regionaler und überregionaler Perspektive	
Stefan Feuser	1
Textiles, Trade and the Urban Economies of Roman Asia Minor	
Miko Flohr	21
Insularität und Wirtschaft: Zur ökonomischen Entwicklung der ostägäischen Inseln	
Bärbel Ruhl	43
Architektur als Gradmesser für wirtschaftliche Veränderungen? Der Ausbau der Grenzregion Kommagene im Osten des Römischen Reichs im 1.–3. Jh. n. Chr.	
Silke Haps	61
Ein Industrieviertel im Zentrum von Ephesos – die Wassermühlen im Hanghaus 2	
Stefanie Wefers	77
Zur Rolle der handwerklichen Betriebe in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung von Klazomenai	
Hüseyin Cevizoğlu – Yaşar Ersoy	105
Zur Produktion von ›Luxus‹. Das frühbronzezeitliche Troia als Fallstudie zum prähistorischen Goldschmieden und Schmucksteinschleifen	
Magda Pieniżek	133
Produktion und Distribution von Keramik im Rahmen der hethitischen Wirtschaftsorganisation	
Dirk Paul Mielke	155
Verarbeitungsprozesse von Tonrohstoffen im prähistorischen und frühkaiserzeitlichen Ephesos	
Lisa Peloschek	187

Die wirtschaftlichen Beziehungen vormoderner Hafenstädte in lokaler, regionaler und überregionaler Perspektive*

Stefan FEUSER

Zusammenfassung

Hafenstädte vormoderner Zeit wiesen primär zwei Arten externer wirtschaftlicher Beziehungen auf: 1.) Hierarchisch gegliederte lokale und regionale Beziehungen mit Orten im Inland, im benachbarten Küstenabschnitt und auf vorgelagerten Inseln. Dieses statische Siedlungssystem basiert auf Orten und wird von der Theorie der zentralen Orte beschrieben. Der regionale und lokale maritime Austausch auf Basis der Kabotage (Küstenschiffahrt) war gegenüber politischen, ökonomischen und naturräumlichen Veränderungen und Krisen besonders beständig 2.) Um die Qualität der inter-urbanen Beziehungen bzw. des *long distance trade* zwischen bedeutenden Hafenstädten zu erklären, wird auf die Theorie des *central flow* des Geographen Peter J. Taylor zurückgegriffen, die sich mit überregionalen inter-urbanen Verbindungen und den Trägern dieser Verbindungen beschäftigt. Diese überregionalen Verbindungen, die durch die Bewegungen und die Vereinigungen von Händlern und Schiffseignern etabliert werden, waren gegenüber politischen, ökonomischen und naturräumlichen Veränderungen weniger widerstandsfähig.

Hafenstädte der Vormoderne haben als geographischer und funktionaler Sondertypus des Phänomens ›Stadt‹ eine dezidiert ökonomische Funktion und sind aus diesem Grund ein zentraler Untersuchungsgegenstand bei der Betrachtung von Wirtschaftssystemen und Wirtschaftsräumen. Obwohl die antike Welt auf das Mittelmeer bezogen war und mit dem sogenannten *mare nostrum* der römischen Kaiserzeit des 1. und 2. Jhs. n. Chr. die historisch einmalige Bedingung eines politisch und administrativ geschlossenen Raumes in dieser

* Dieser Aufsatz geht zurück auf zwei Vorträge, die ich im Rahmen des 3. Wissenschaftlichen Netzwerks der Abteilung Istanbul des Deutschen Archäologischen Instituts zu »Wirtschaft als Machtbasis: Vormoderne Wirtschaftssysteme in Anatolien« am 26.05.2012 sowie des 20. Treffens der European Association of Archaeologists am 13.09.2014 jeweils in Istanbul gehalten habe.

Region vorlag, ist dem Typus der Hafenstadt zumindest in den Altertumswissenschaften lange Zeit wenig Interesse entgegen gebracht worden. Erst in den letzten Jahren ist mit zahlreichen Projekten und Kongressen dieses Thema in den Fokus gerückt.

Mit der wirtschaftlichen Funktion von Hafenstädten haben sich zuletzt Arbeiten zum einen aus dem Umfeld des *Oxford Roman Economy Projects* und zum anderen aus den Forschergruppen der Projekte zu Portus und Ostia befasst. Dabei wird – mit unterschiedlichen Nuancen und auf unterschiedlichen methodischen Grundlagen – das Modell eines mittelmeeerweiten *long distance trades* zwischen bedeutenden Hafenstädten aufgestellt, von denen aus eine regionale und lokale Verteilung entlang der Küsten erfolgte. Andrew Wilson, Katia Schörle und Candace Rice stützen dieses Modell auf quantifizierende Auswertungen von Amphoren und Feinkeramik aus Städten an der nordafrikanischen Küste und aus Ostia sowie der Produktion von Rohglas und Glasendprodukten und der hierarchischen Ordnung von Hafenstädten an der italischen Westküste gemäß ihrer flächenmäßigen Größe und der Länge der jeweiligen Anlegeflächen¹. Für Ostia hat Michael Heinzelmann die Hypothese aufgestellt, dass die Stadt im 2. Jh. n. Chr. nur teilweise als Zwischenstation für die Versorgung Roms fungierte, sondern primär als Ort des Zwischenhandels im westlichen Mittelmeerraum². Demnach wären die Hafenanlagen in Portus zur Einschiffung von Gütern für die Stadt Rom genutzt worden, während Ostia als Drehkreuz für den Zwischenhandel diene. Unlängst hat Johannes Preiser-Kapeller auf Grundlage theoretischer Überlegungen ein graphisches Modell zur Siedlungsstruktur von Hafenstädten entwickelt, das ebenfalls aus lokalen und regionalen Netzwerken besteht, die durch einzelne zentrale Hubs miteinander verbunden sind³.

Nicht mit Hafenstädten selber, sondern mit sog. *opportunistic ports* hat sich Justin Leidwanger beschäftigt⁴. Darunter versteht er Ankerplätze, die über keine oder nur sehr einfache, ephemere maritime Bauten verfügten und sich daher im archäologischen Befund nur schlecht nachweisen lassen. Für das spätantike Zypern stellt er die Hypothese auf, dass einzelne *opportunistic ports* weitgehend unabhängig von den großen Hafenstädten als Orte des Austausches von Gütern mit dem Hinterland fungierten⁵. Auch wenn die Auswertung aufgrund des geringen Datenbestandes bislang nur vorläufigen Charakter hat, zeigen die Untersuchungen Leidwangers, dass jenseits der Hafenstädte baulich einfache Anlegestellen bestanden, die auf die eine oder andere Weise in das maritime Austauschsystem eingebunden gewesen sind.

¹ Zusammenfassend Wilson u. a. 2013. Der Aufsatz basiert auf den Arbeiten von Rice 2010 und Rice 2011 zur quantifizierten Analyse von Amphoren und Feinkeramik und Schörle 2011 zur hierarchischen Ordnung von Hafenstädten an der italischen Westküste.

² Heinzelmann 2008. Keay 2012 analysiert auf einer Mikroebene das Zusammenspiel der Häfen von Rom, Ostia und Portus. Während nach Keay 2012, 52–54 Portus und Ostia die Drehscheiben eines nach Süden ausgerichteten Hafennetzwerkes zur Versorgung Roms gewesen seien, wäre der Hafen von Centumcellae das Gegenstück für ein nach Norden ausgerichtete Netzwerk gewesen.

³ Preiser-Kapeller 2015, 120–122 Abb. 1–5.

⁴ Leidwanger 2013.

⁵ Leidwanger 2013, 233–240.

Die folgenden Ausführungen knüpfen an die genannten Arbeiten an und folgen dem darin entwickelten Modell unterschiedlich bedeutender Hafenstädte mit jeweils qualitativ unterschiedlichen Arten von Verbindungen. Das Ziel des Aufsatzes ist es, die siedlungsgeographischen Grundlagen für die Verortung von Hafenstädten innerhalb vormoderner Siedlungssysteme sowie die Qualität der jeweiligen Verbindungen herauszustellen und damit einen Beitrag zum Verständnis der wirtschaftlichen und siedlungsgeographischen Bedeutung von Hafenstädten zu leisten. Es wird argumentiert, dass Hafenstädte vormoderner Zeit primär zwei Arten externer Beziehungen aufwiesen:

- 1.) Hierarchisch gegliederte lokale und regionale Beziehungen mit Orten im Inland, im benachbarten Küstenabschnitt und auf vorgelagerten Inseln. Dieses statische Siedlungssystem basiert auf Orten und wird von der Theorie der zentralen Orte beschrieben.
- 2.) Die inter-urbanen Beziehungen bzw. der *long distance trade* zwischen Hafenstädten kann nicht auf Grundlage der Theorie der zentralen Orte beschrieben werden. Um die Qualität dieser Verbindungen zu erklären, wird auf die Theorie des *central flow* des Geographen Peter J. Taylor zurückgegriffen, die sich mit überregionalen inter-urbanen Verbindungen und den Trägern dieser Verbindungen beschäftigt.

Chronologisch deckt die Untersuchung die hellenistisch-republikanische Zeit und die römische Kaiserzeit ab; die theoretischen Überlegungen besitzen aber auch für andere Epochen Gültigkeit. Räumlich bleiben die Ausführungen nicht auf Anatolien beschränkt, sondern beziehen auch Beispiele aus anderen Regionen des Mittelmeerraumes mit ein. Dies bedingen der Untersuchungsgegenstand und die Natur des überregionalen Austausches. Die Überlegungen gliedern sich in zwei Teile: In einem ersten Abschnitt zu den lokalen und regionalen Beziehungen von Hafenstädten werden zunächst die wichtigsten Elemente der zentralörtlichen Theorie dargelegt sowie das Verhältnis zwischen Hafen und Hinterland geklärt, um darauf aufbauend Beispiele für hierarchisch gegliederten lokalen und regionalen Austausch anzuführen. In einem zweiten Abschnitt zu den inter-urbanen Beziehungen wird zunächst die Theorie des *central flow* vorgestellt, die als Grundlage für die Suche nach den Trägern des überregionalen Austausches in den archäologischen und epigraphischen Quellen des Untersuchungszeitraumes dient. Der Umfang der Ausführungen bedingt, dass in beiden Fällen lediglich exemplarisch gearbeitet werden kann. Da das Paradigma der *connectivity* für Fragen nach der Stellung von Hafenstädten innerhalb antiker Siedlungssysteme von zentraler Bedeutung ist, soll im Folgenden zunächst kurz darauf eingegangen werden.

I. Grundlegendes Paradigma: Die *connectivity* des Mittelmeerraumes

In den letzten zwanzig Jahren hat sich die Sicht auf die Bewegung von Menschen, Gütern und Ideen im Mittelmeerraum – und damit auch auf ökonomische, soziale und politische Prozesse – grundlegend verändert. Während in den 1960er und 1970er Jahren das primitivistische Modell eines in weitgehend statische kleine Regionen aufgeteilten Raumes

vorherrschte, zwischen denen Menschen und Güter nur selten wechselten, hat sich in den letzten Jahren die Idee eines hochgradig vernetzten und miteinander interagierenden Mittelmeerraumes durchgesetzt⁶. Besonders prägend war in diesem Zusammenhang die Publikation *The corrupting sea. A study of Mediterranean history* von Peregrin Horden und Nicholas Purcell⁷, die den Begriff der *connectivity* (Verbindungsmöglichkeit) prägte.

Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung im Mittelmeerraum ist nach Horden und Purcell die *connectivity* zwischen den einzelnen, ökologisch disparaten Mikroregionen⁸. 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. Einfachste und entscheidende Grundlage für die Etablierung von Verbindungen sind 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. Daraus ergibt sich die große Bedeutung der Seefahrt als »principal agent of connectivity«⁹.

Horden und Purcell unterscheiden grundsätzlich zwischen *short distance trade* und *long distance trade*¹⁰. Die Seefahrt im vormodernen Mittelmeer wurde demnach auf der einen Seite von großen, durch Schiffsbautechnik, Windsysteme und Strömungsverhältnisse vorgegebene Schifffahrtsrouten bestimmt¹¹, auf denen der *long distance trade* erfolgte. Auf der anderen Seite hat es daneben aber auch alternative, kleinräumige Routen im Zusammenhang mit Kabotage (Küstenschifffahrt), kleinkrimineller Piraterie und dem Transport von Pilgern gegeben, deren Träger bereits Fernand Braudel als »proletarians of the sea« bezeichnet hat¹². Dabei ist entscheidend, dass diese kleinräumigen Schiffsbewegungen allem Anschein nach einen dichten Verkehr ausmachten, der die Intensität des *long distance trade* deutlich übersteigen konnte, sich in vielen Fällen allerdings nur sehr schwer nachweisen lässt¹³. Gerade dieser kleinräumige maritime Austausch zeigte sich gegenüber politischen, wirtschaftlichen oder religiösen Umwälzungen als besonders widerstandsfähig, sodass von einer grundlegenden, epochenübergreifenden *connectivity* im Mittelmeerraum auszugehen ist¹⁴.

⁶ Morris 2003, 30–31. 38.

⁷ Horden – Purcell 2000; s. auch die Abschnitte zum Konzept der *connectivity* in den umfangreichen Besprechungen von Shaw 2001, 424–428 und Bang 2004, 388–392.

⁸ Horden – Purcell 2000, 123–133.

⁹ Horden – Purcell 2000, 133.

¹⁰ Horden – Purcell 2000, 143–152.

¹¹ Horden – Purcell 2000, 137–140.

¹² Braudel 1972, 296; zitiert bei Horden – Purcell 2000, 140.

¹³ Horden – Purcell 2000, 140. 160.

¹⁴ Horden – Purcell 2000, 153–172 demonstrieren diesen Punkt anhand der sogenannten Dunklen Jahrhunderte des frühen Mittelalters, in denen demnach trotz aller politischen und religiösen Veränderungen weiterhin eine den gesamten Mittelmeerraum umfassende *connectivity* vorherrschte, auch wenn sie in dieser Zeit verstärkt auf kleinräumigem Verkehr beruhte. Dieser Annahme ist allerdings die Frage entgegenzuhalten, ob eine mittelmeerweite *connectivity* überhaupt auf der Grundlage eines kleinräumigen maritimen Austausches möglich ist.

II. Austausch auf lokaler und regionaler Ebene¹⁵: Hafenstädte als zentrale Orte

II. 1 Die Theorie der zentralen Orte

Die Theorie der zentralen Orte findet auf den ersten Blick keinen Platz innerhalb einer hochgradig miteinander vernetzten und interagierenden Mittelmeerwelt und wird als Analysekategorie daher von Horden und Purcell abgelehnt¹⁶. Ihre Ablehnung bezieht sich allerdings auf den *allgemeinen* Zentrale-Orte-Begriff, der auf die klassische zentralörtliche Theorie zurückgeht und sich mit einzelnen Gütern und Dienstleistungen auseinandersetzt. Nicht thematisiert wird der *spezielle* Zentrale-Orte-Begriff, der auf einzelne Siedlungen und ihre hierarchische Gliederung innerhalb von Siedlungssystemen aufgrund zentraler Funktionen ausgerichtet ist. Dabei stehen bei Horden und Purcell vor allem die Analyse von lokalen und regionalen Siedlungssystemen im Vordergrund und damit kleinräumige Routen und Austauschsysteme über kurze Distanzen, denen sie einen hohen Anteil am maritimen Austausch in vormoderner Zeit zusprechen¹⁷. Während Horden und Purcell im Falle des kleinräumigen Verkehrs zwischen Hafenstädten implizit von nicht-hierarchisch gegliederten Verbindungen ausgehen, wird im Folgenden postuliert, dass die lokalen und regionalen Verbindungen von Hafenstädten in unterschiedlicher Form und Ausprägung eben doch hierarchisch gegliedert waren. Dies ergibt sich bereits aus der Tatsache, dass Hafenstädte als geographischer und funktionaler Sondertypus des Phänomens ›Stadt‹ zentralörtliche Funktionen für ein jeweiliges lokales und regionales Umland ausübten¹⁸. Somit kann für das lokale und regionale Umland von Städten nicht von einer allumfassenden *connectivity* (Verbindungsmöglichkeit), sondern von einer auf verschiedene Arten hierarchisch gegliederten *connectedness* (Verbundenheit) gesprochen werden.

Die klassische Theorie der zentralen Orte geht auf den Geographen Walter Christaller zurück, der den Begriff ›zentraler Ort‹ neu prägte¹⁹. Christaller beschäftigt sich in seiner Dissertation mit der Siedlungsstruktur in Süddeutschland und geht der Frage nach, wie

¹⁵ Für die Definition der Grenzen von lokal und regional wird die Reisezeit zu Grunde gelegt, die benötigt wird, um das jeweilige Gebiet zu durchqueren. Das lokale Umland einer Hafenstadt ist das Gebiet, das auf dem Land- oder Seeweg in einer Tagesreise erreicht werden kann. (Diese Definition ist mit dem Begriff der *maritime small world* bei Tartaron 2013, 190–198 vergleichbar.) Das regionale Umland einer Hafenstadt ist dann das Gebiet, das sich über mehrere Tagesreisen erstreckt, wobei es auf See von Flächen ohne Landsicht und an Land von geographischen Formationen wie Bergmassiven, Wüsten oder Mooren eingegrenzt werden kann.

¹⁶ Horden – Purcell 2000, 102–103. Ihre Kritikpunkte sind 1.) die mangelnde Datengrundlage, 2.) die Schwierigkeit *a priori* Regionen für Analysen zu definieren, 3.) der allgemeine Widerspruch zu ihrem Bild eines vernetzten Mittelmeerraumes und 4.) der Ursprung der Theorie in der modernen Wirtschaftsgeographie.

¹⁷ Horden – Purcell 2000, 140. 150. Zu Bedeutung und zum Umfang des kleinräumigen Austausches in mykenischer Zeit s. Tartaron 2013.

¹⁸ Zur zentralörtlichen Funktion als eines der Definitionsmerkmale des geographischen Stadtbegriffs s. zusammenfassend Heineberg 2006, 27. 53 mit weiterer Literatur sowie Lampen – Schmidt 2014 für die historische Städteforschung. Diese Merkmale bilden auch die Grundlage für Definitionen in den Altertumswissenschaften durch Kolb 1984, 15; Lang 1999, 5; Marcus – Sabloff 2008, 12–20. Kritische Anmerkungen zur Definition von Kolb bei Haug 2003, 32–33.

¹⁹ Folgendes nach Christaller 1933, 23–26: Definition des Begriffs ›zentraler Ort‹; 26–27: Begriff der ›Zentralität‹; 63–85: Zur Reichweite von Gütern und zur geometrischen Umsetzung der Theorie; 138–142: Einrichtungen zur Bewertung der Bedeutung eines zentralen Ortes; vgl. die Zusammenfassungen der Theorie bei Blotvogel 2006, 1308–1309; Heineberg 2006, 86–90.

sich Lage, Verteilung, Größe und Bedeutung der Städte erklären lassen. Seine ökonomische Grundannahme ist, dass Güter und Dienstleistungen von den Bewohnern eines wirtschaftsgeographischen Raumes in unterschiedlicher Weise und Häufigkeit in Anspruch genommen werden. Güter und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf (Güter zentralörtlich niedrigen Ranges) werden ständig benötigt und verfügen daher nur über ein kleines Absatzgebiet, wohingegen Luxusartikel oder speziellere Dienstleistungen (Güter zentralörtlich hohen Ranges) ein größeres Absatzgebiet – das ›Ergänzungsgebiet‹ – benötigen. Bei der geometrischen Umsetzung – die auf der oberen und unteren Grenze der Reichweite zentraler Güter um zentrale Orte herum beruht²⁰ – geht er von einem rational handelnden, umfassend informierten *homo oeconomicus* aus. In dem System sind zentrale Orte schließlich in hierarchisch gegliederte Größenklassen (›Zentralitätsstufen‹) abgestuft, die sich aus der Bündelung unterschiedlicher zentraler Funktionen ergeben und sich nach der oberen Reichweite zentraler Güter richten.

Kritik an dem Modell ist vor allem daran entflammt, dass es die tatsächlich bestehenden komplexen Strukturen und Prozesse nur ungenügend abbildet, da die zugrunde liegenden Annahmen zum Markt und den jeweiligen Marktteilnehmern sowie zu den räumlichen Bedingungen – die weitgehend außen vor gelassen werden – zu restriktiv sind²¹. Aus diesem Grund ist das Modell des zentralörtlichen Systems in der zweiten Hälfte des 20. Jhs. kontinuierlich modifiziert und erweitert worden, aber zum Teil auch als untauglich gänzlich abgelehnt worden²².

Aufgrund der mangelnden Datengrundlage ist der *allgemeine*, ökonomisch ausgerichtete Zentrale-Orte-Begriff, der auf die klassische Theorie der zentralen Orte zurückgeht, nur sehr bedingt für die Rekonstruktion antiker Siedlungssysteme anwendbar²³. Für die Analyse historischer Siedlungssysteme ist allerdings der *spezielle* Zentrale-Orte-Begriff²⁴ von Bedeutung, der zumeist auf ganze Siedlungen und nicht auf einzelne Güter und Dienstleistungen bezogen wird. Diesem liegt die letztendlich auf Christaller zurückgehende Annahme zu Grunde, dass bestimmte Funktionen nicht in allen Siedlungen zu finden sind, sondern in einigen wenigen Siedlungen konzentriert sind, und somit eine Hierarchisierung der Siedlungen aufgrund unterschiedlicher funktionaler Komplexität bedingt ist. Ein erster Katalog zentraler Einrichtungen geht auf Christaller zurück²⁵, den Dietrich Denecke um zehn Funktions- und Sachbereiche erweitert hat, die im Mittelalter und der Frühen Neuzeit von Bedeutung waren²⁶.

²⁰ Christaller 1933, 65 bezeichnet als obere bzw. äußere Grenze der Reichweite die Entfernung zwischen einem zentralen Ort und dem Punkt, an dem das betreffende zentrale Gut nicht mehr von dort bezogen wird. Als untere bzw. innere Grenze der Reichweite bezeichnet er das Gebiet, das für einen lohnenden Absatz mindestens vorhanden sein muss.

²¹ Blotevogel 2006, 1310; Heineberg 2006, 91–93.

²² Blotevogel 2006, 1309–1310; Taylor 2010, 2803. 2815–2816 Anm. 1. 2.

²³ Bernbeck 1997, 172–174. 251–252. Zur Forschungsgeschichte der zentralörtlichen Theorie in der vor- und frühgeschichtlichen Archäologie Nakoinz 2013, 76–81.

²⁴ Zum allgemeinen und speziellen Zentrale-Orte-Begriff s. Blotevogel 2006, 1307.

²⁵ Christaller 1933, 139–140.

²⁶ Denecke 1973, 43–45 Tab. 2 mit der Einteilung in vier Größenstufen.

Um eine Analyse von hierarchisch gegliederten Siedlungssystemen auch auf der Datengrundlage vor- und frühgeschichtlicher sowie antiker Epochen zu ermöglichen, hat Eike Gringmuth-Dallmer fünf zentrale Funktionen herausgearbeitet: Herrschaft, Schutz, Rohstoffgewinnung/Handwerk/Gewerbe, Handel und Kult²⁷. Idealtypisch geht er in seiner Analyse von den vier Siedlungstypen ›landwirtschaftliche Siedlung‹, ›gewerbliche Siedlung‹, ›Siedlung mit einer oder mehreren zentralen Funktionen‹ und ›komplexe Zentren‹ aus. Letztere Siedlungsform vereint alle oder fast alle der fünf zentralen Funktionen. Unlängst sind diese fünf zentralen Funktionen von Daniel Knitter u. a. in einem grundlegenden Aufsatz zur diachronen Rekonstruktion der Siedlungssysteme in den kleinasiatischen Regionen um Pergamon/Bergama und Ephesos/Selçuk mit Erfolg angewendet worden²⁸.

Für Hafenstädte sind vor diesem Hintergrund drei Dinge zu beachten: 1.) Hafenstädte weisen mit der Funktion des Handels immer mindestens eine zentrale Funktion auf²⁹, unterschiedlich ist jeweils die geographische Reichweite. Bei Städten mit militärischen Häfen tritt als weitere – häufig zusätzliche – Funktion die des Schutzes hinzu. 2.) Die zentralörtliche Funktion/zentralörtlichen Funktionen von Hafenstädten endet/enden nicht am Meer, sondern kann/können auch Küstenstreifen, Buchten und Inseln und damit Teile des Meeres umfassen. 3.) Da die Theorie der zentralen Orte nicht nur für die Analyse von Siedlungssystemen genutzt, sondern auch in der praktischen Regional- und Landesplanung angewendet wird³⁰, beeinflusst diese Theorie bewusst oder unbewusst das Denken über Siedlungssysteme; selbst dann, wenn die klassische, von Christaller entwickelte Theorie abgelehnt wird.

II. 2 Hafen und Hinterland

Hafenstädte vormoderner Zeit standen mit ihrem jeweiligen Hinterland in einer engen Beziehung³¹. Problematisch ist dabei die Abgrenzung des auf Häfen bezogenen Begriffs ›Hinterland‹ gegenüber dem von Christaller für die zentralörtliche Theorie geprägten Terminus ›Ergänzungsgebiet‹, für den oftmals unscharf definiert oder synonym ›Umland‹, ›Hinterland‹, ›Einflussbereich‹ etc. verwendet werden³². Während der Zusammenhang zwischen (Hafen-)Stadt und Umland/Hinterland/Ergänzungsgebiet auf die zentralörtliche Theorie und damit auf die Analyse funktional hierarchisch gegliederter Siedlungssysteme zurückgeht, bezieht sich das Begriffspaar Hafen und Hinterland auf die verkehrsgeographische Funktion. Um einer Begriffsverwirrung vorzubeugen, wird in den folgenden Ausführungen das Hinterland eines Hafens als das landseitige Gebiet definiert, in dem der

²⁷ Gringmuth-Dallmer 1996, 8. Zu den einzelnen Funktionen auch Nakoinz 2013, 86–88.

²⁸ Knitter u. a. 2013.

²⁹ Christaller 1933, 24 bezeichnet Häfen als »punkthaft gebundene« Orte, die »sehr häufig gleichzeitig zu zentralen Siedlungen« werden.

³⁰ Blotevogel 2006, 1310–1314.

³¹ 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.

³² Heineberg 2007, 202.

Verkehr entsteht, der über diesen Hafen abgewickelt wird, und das über unterschiedliche Transportwege mit ihm verbunden ist³³. Dieses Gebiet versorgt den Hafen mit Gütern für den Export und bekommt über ihn im Gegenzug Güter, die es selber benötigt.

Die Größe eines Hinterlandes kann nicht allein auf der Grundlage von idealtypischen Überlegungen und statistischen Berechnungen bestimmt bzw. von einer Karte abgelesen werden³⁴. 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 selber mit dem umliegenden Gebiet bis hin zu ganzen Regionen oder weiter vom Meer entfernten Binnenländern reichen. Der Geograph Yehuda Karmon³⁵ 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. Als Beispiele seien für die Antike angeführt das Rhonetal mit Massalia/Marseille, Alexandria mit dem Nil, in der Levante Sidon und Tyre 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 sind 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 hinein reichen, 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.

Die maritime Topographie des Mittelmeerraumes hat sich 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

³³ Die Definition basiert auf Karmon 1985, 2.

³⁴ Horden – Purcell 2000, 112. 116.

³⁵ Karmon 1985, 2–4.

politischer, naturräumlicher und ökonomischer Entwicklungen ständig verändern konnten. Durch politische Umwälzungen 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 beruhen dürfte. 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 ist³⁶.

Es ist zu betonen, dass das lokale oder regionale Hinterland eines Hafens mit dem zentralörtlichen Bereich der jeweiligen Hafenstadt zusammenfallen kann, es aber nicht immer der Fall sein 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 Ergänzungsgebiet 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 ist oder auf einen überregionalen Austausch zurückgeht. 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.

II. 3 Hafenstädte als zentrale Orte: Der archäologische und epigraphische Befund

Als funktionaler Sondertypus der Siedlungsform ›Stadt‹ sind Hafenstädte auf lokaler und regionaler Ebene zentrale Orte unterschiedlicher Komplexität. Das Spektrum kann dabei von komplexen Zentren reichen, die (fast) alle zentralörtlichen Funktionen für ein regionales Umland in sich vereinigen, bis hin zu zentralen Orten unterster Ebene, die lediglich die Funktion ›Handel‹ für ein lokales Umland abdecken. Die hierarchische Gliederung von Städten 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 verkehrte³⁷. Davon abzuheben sind Schiffsbewegungen

³⁶ Zur Entwicklung der milesischen Häfen s. zuletzt Brückner u. a. 2014.

³⁷ 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.

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.

Weitgehend unstrittig ist, dass die Kabotage den überwiegenden Teil des Schiffsverkehrs im vormodernen Mittelmeerraum ausgemacht haben dürfte. Im Gegensatz zum Handel über lange Distanzen – von Horden und Purcell als »elite trade« bezeichnet³⁸, der sich in literarischen Beschreibungen großer Schiffe oder in den archäologischen Überresten der großen Hafenanlagen niedergeschlagen hat, hat die kleinräumige Küstenschifffahrt nur einen schwachen Abdruck in unseren Quellen hinterlassen. Sie war zu alltäglich, um Eingang in Schriftquellen zu erhalten. Die untergeordneten Häfen und Ankerplätze waren klein und verfügten nicht selten über einfache, aus ephemeren Materialien errichtete Anlegestellen, sodass sie gegenüber den großen Häfen in der archäologischen Forschung lange nur eine sehr untergeordnete Rolle spielten. Die Schiffe waren von geringer Größe, sodass sie nach einem Untergang kaum die Jahrhunderte im Wasser überdauerten. In den letzten Jahren sind nun aber zahlreiche Hinweise auf Kabotage zu Tage getreten³⁹, von denen einige im Folgenden vorgestellt und auf ihre Aussagekraft für die Rekonstruktion der Stellung antiker Hafenstädte innerhalb der jeweiligen Siedlungssysteme untersucht werden sollen.

Auf Basis der Größe der Hafenbecken, der Länge der Anlegeflächen und der baulichen Einrichtungen hat Katia Schörle für die italische Westküste ein hierarchisches System von Hafenstädten, Häfen und Ankerplätzen herausgearbeitet. An der Spitze stehen in diesem Modell einige wenige große Hafenstädte wie Portus/Ostia und Puteoli, auf einer mittleren Stufe befinden sich kleinere regionale Häfen wie Minturnae und am unteren Ende sind Anlegestellen an Villen und kleinere Häfen zu finden⁴⁰. Implizit geht Schörle somit von einem vertikal gegliederten Siedlungssystem für die italischen Häfen aus, in dem die Austauschbeziehungen zwischen den unterschiedlich großen bzw. bedeutenden Hafenstädten hierarchisch gegliedert waren. Das Modell wird durch die quantifizierte Auswertung von Feinkeramik und Amphoren der Städte Berenike, Karthago und Ostia durch Candace Rice gestützt⁴¹. Die mittelmeeerweite Verbreitung relativ günstiger Keramik aus Afrika lässt sich demnach durch die inter-urbanen Austauschbeziehungen zwischen den bedeutenden Hafenstädten erklären, von denen aus dann eine lokale und regionale Umverteilung stattfand. In diesem Modell kommt Portus/Ostia die Bedeutung des grundlegenden Umschlagsplatzes zu – die der Stadt auch Heinzelmann zugesprochen hat⁴² –, die günstige und leichte Keramik fungierte auf den Schiffen als Beifracht.

Ein hierarchisches Verhältnis zwischen Hafenstädten unterschiedlicher Komplexität lässt sich auch anhand eines Beispiels aus Lykien nachvollziehen. Dort verfügte die kleine

³⁸ Horden – Purcell 2000, 144.

³⁹ Zu Wrackfunden kleiner Küstenschiffe im antiken Hafenbecken von Pisa s. Camilli u. a. 2006 und im claudischen Hafenbecken des Portus s. Boetto 2010.

⁴⁰ Schörle 2011; Wilson u. a. 2013, 379–384.

⁴¹ Rice 2010; Rice 2011; Wilson u. a. 2013, 370–374.

⁴² Heinzelmann 2008.

Hafenstadt Aperlae über eine tief eingeschnittene Bucht, in die in der römischen Kaiserzeit ein einfacher Pier gebaut wurde⁴³. Der geringe Umfang der maritimen Einrichtungen legt nahe, dass der Hafen für den überregionalen Schiffsverkehr nicht von Bedeutung war. Die Prosperität der Siedlung basierte in der Kaiserzeit und in byzantinischer Zeit auch nicht auf dem Hafen, sondern auf der Produktion von Purpurfarbstoff, wie die große Menge an Muscheln und Muschelfragmenten von Purpurschnecken sowie die Fundamente von drei Becken für die Produktion zeigen⁴⁴. Der Transport des gewonnenen Farbstoffs – das Färben von Textilien in Aperlae ist wegen der dortigen Wasserarmut auszuschließen – erfolgte nicht durch das Inland, da die Ausläufer des Taurus steil abfallend bis dicht an das Meer reichen, sondern über den Seeweg. Da der Hafen von Aperlae nicht für einen überregionalen Export geeignet war, wurde das kostbare Gut zunächst in einen größeren Hafen mit inter-regionalen Verbindungen an der lykischen Küste gebracht. Für diesen Transport waren kleine Schiffe und Boote ausreichend. Robert Hohlfelder und Robert Vann nehmen an, dass zunächst der östlich gelegene Hafen von Andriake – die Hafenstadt von Myra – angefahren wurde, von wo der Weitertransport erfolgte⁴⁵. In entgegengesetzte Richtung konnte Aperlae dann mit Waren versorgt werden, die in Andriake angelandet wurden.

Die kleine, lokale Hafenstadt Aperlae war für den Im- und Export von Gütern und den Austausch von Personen von Andriake – und unter Umständen auch von Patara – abhängig, von wo aus Kontakt zum überregionalen maritimen Austausch hergestellt werden konnte. Zwischen den beiden Hafenstädten bestand ein hierarchisches Gefälle in Bezug auf die zentralörtliche Funktion des Handels. Die Teilnahme am mittelmeeerweiten Austausch fand für die Bewohner von Aperlae sowie weiterer kleiner Hafenstädte an der lykischen Küste somit mittelbar statt. Entscheidend ist, dass in Aperlae trotz einer bemerkenswerten Prosperität anscheinend ganz bewusst nicht die Hafeneinrichtungen erweitert wurden, sondern in den Ausbau der öffentlichen Infrastruktur und in die private Repräsentation in Form von Gräbern investiert wurde⁴⁶. Eine direkte Anbindung an den mittelmeeerweiten Austausch war weder beabsichtigt noch notwendig.

Durch epigraphische Quellen ist rekonstruierbar, dass die Träger dieses lokalen, kleinräumigen Schiffsverkehrs entlang der Küsten und in Buchten Fähren bzw. Fährleute waren. Vereinigungen von Fährleuten sind durch Ehreninschriften aus Chios aus augusteischer Zeit und einen Erlass aus Smyrna vom 1. oder 2. Jh. n. Chr. bekannt. In den beiden Inschriften aus Chios ehren die Fährleute (οἱ πορθμεῖς)⁴⁷ sowie die Fährleute nach Erythrai

⁴³ Zur Geschichte von Aperlae und den erhaltenen Bauten Carter 1978; Hohlfelder – Vann 1998; Hohlfelder – Vann 2000.

⁴⁴ Hohlfelder – Vann 1998, 29–31. 34; Hohlfelder – Vann 2000, 132.

⁴⁵ Hohlfelder – Vann 2000, 132–133. Als zweite bedeutende Hafenstadt an der lykischen Küste käme für den Export auch das weiter westlich gelegene Patara in Frage. Zur verkehrsgeographisch günstigen Lage der beiden Hafenstädte Patara und Andriake für den Austausch mit Ägypten und als wichtige Station im Ost-West-Verkehr entlang der kleinasiatischen Küste in hellenistischer Zeit und der römischen Kaiserzeit s. Zimmermann 1992, 209–217.

⁴⁶ Hohlfelder – Vann 2000, 133–134.

⁴⁷ Die beiden Inschriften waren gemeinsam mit einer dritten Ehrung durch die sogenannten Reeder und Ladenbesitzer vom Hafen auf drei Seiten eines Kalksteinblocks angebracht: Dittmann-Schöne 2010, 171; Harland 2014a mit weiterer Literatur.

(οἱ πορθμεύοντες εἰς Ἐρυθραίαν)⁴⁸ die jeweils aus dem Amt geschiedenen Xenophylakes mit Kränzen. Bei diesen scheint es sich um Magistrate gehandelt zu haben, die für den Schutz der Fremden und für das Eintreiben von Zöllen zuständig waren⁴⁹. Bemerkenswert ist, dass zwischen zwei verschiedenen Arten von Fährleuten unterschieden wird. Während die einen den Fährverkehr nach Erythrai bedienten, ist für die anderen keine Strecke angegeben. Wahrscheinlich ist, dass sie kürzere Routen im Umfeld von Chios bedient haben.

Ein fragmentarisch erhaltener Ratsbeschluss aus Smyrna beendete eine Auseinandersetzung von Fährleuten⁵⁰. Mehrere Fährleute hatten sich zusammengeschlossen, um den Preis für eine nicht näher aufgeführte Überfahrt von zwei Obolen auf zwei Asse zu senken und die anderen Fährmänner an der Ausübung des Gewerbes zu hindern. Ziel war es demnach, die Kunden auf die eigenen Boote zu locken. Dadurch wurden die anderen Anbieter, die den Fährdienst wahrscheinlich offiziell von der Stadt gepachtet und dafür Lizenzen bezahlt hatten, in der Ausführung ihrer Arbeit behindert⁵¹. Der Inhalt des Beschlusses und die ergriffenen Maßnahmen sind zwar nicht erhalten. Die Inschrift zeigt aber, dass für den Hafen von Smyrna mit einer größeren Anzahl von Fährleuten zu rechnen ist, die kurze Strecken bedienten, wie möglicherweise in der Bucht von Smyrna, und die eine solche Bedeutung für den lokalen Austausch hatten, dass der Stadtrat einen Disput zwischen ihnen schlichten musste.

Die aufgeführten Beispiele machen wahrscheinlich, dass zumindest in der römischen Kaiserzeit mit einem dichten lokalen Schiffsverkehr durch kleine (Fähr-)Schiffe zu rechnen ist⁵², die von den großen Hafenstädten aus zu kleineren Siedlungen und Ankerplätzen in Buchten und entlang der Küste fahren. Die Fähren, die von Chios zum Festland nach Erythrai übersetzten, legten pro Richtung immerhin eine Strecke von über 30 km zurück. Auch wenn der epigraphische Befund für Aperlae darauf keine Hinweise gibt, kann auch dort der Transport des Purpurfarbstoffs nach Andriake von Fähren durchgeführt worden sein. Die kleinräumige Küstenschifffahrt in Form von Fähren dürfte mit dem Transport von Personen und Gütern einen beträchtlichen Teil des lokalen, hierarchisch gegliederter Handels zwischen den zentralen Hafenstädten, nachrangigen Häfen und Hafenstädten und den kleinen Ankerplätzen abgedeckt haben. Bei den kleinen, untergeordneten Ankerplätzen dürfte es sich vielfach um einfache *opportunistic ports* ohne feste bauliche Einrichtungen gehandelt haben, wie sie unlängst Justin Leidwanger für die Südküste Zyperns nachgewiesen hat⁵³.

⁴⁸ Engelmann – Merkelbach 1972, 172 Nr. 74; Dittmann-Schöne 2010, 171; Harland 2014b mit weiterer Literatur.

⁴⁹ Engelmann – Merkelbach 1972, 172; Dittmann-Schöne 2010, 171; Harland 2014a; Harland 2014b.

⁵⁰ Petzl 1987, 209–210 Nr. 712; Dittmann-Schöne 2010, 166.

⁵¹ Petzl 1987, 210; Dittmann-Schöne 2010, 74–75.

⁵² Im epigraphischen Befund von Ostia sind die unterschiedlichen ›Klassen‹ von Fähr- und Transportkähnen besonders gut belegt, s. dazu Schörle 2011, 94 und ausführlich Rohde 2012, 149–164. Nach Rohde 2012, 164 hing der hohe Bedarf an Fähren wohl besonders damit zusammen, dass Ostia und Portus nicht durch Brücken verbunden waren. Zum dichten, kleinräumigen Fährverkehr in klassischer Zeit zwischen Attika und dem Saronischen Golf oder dem griechischen Festland und Euböa s. Constantakopoulou 2007, 222–226.

⁵³ Leidwanger 2013.

III. Austausch auf überregionaler Ebene: Hafenstädte als Träger des *central flow*

III. 1 Die Theorie des *central flow*

Die Stellung von Hafenstädten im überregionalen Austausch bzw. im *long distance trade* des hellenistischen und kaiserzeitlichen Mittelmeerraumes kann nicht mit dem statischen, hierarchischen Modell der zentralen Orte beschrieben werden, wie es für den lokalen und regionalen Austausch der Fall war. Zur Analyse der dynamischen inter-regionalen Bewegungen ist mit der Theorie des *central flow* von dem Geographen Peter J. Taylor unter Mitarbeit von Michael Hoyler und Raf Verbruggen unlängst eine weitere Theorie zur Analyse inter-urbaner Siedlungssysteme vorgestellt worden⁵⁴. Die Theorie wurde zur Untersuchung außerstädtischer Beziehungen vor dem Hintergrund der aktuellen Globalisierung entwickelt, die Autoren betonen allerdings die Gültigkeit ihres Modells auch für historische Epochen. So wendet Taylor die Theorie des *central flow* in einem weiteren Aufsatz für die Analyse früher Städte im Zweistromland im Zuge der Sesshaftwerdung an⁵⁵. In der grundsätzlichen Vorstellung, dass Wirtschaftsräume durch Bewegungen (*flows*) und nicht durch Orte konstituiert werden, ist die Theorie des *central flow* mit dem von Horden und Purcell geprägten Begriff der *connectivity* vergleichbar⁵⁶.

Die Theorie des *central flow* wurde von Taylor als Ergänzung zur Theorie der zentralen Orte entwickelt. Während sich letztere wie beschrieben auf die Verbindungen von städtischen Siedlungen mit dem jeweiligen Umland, d. h. auf lokaler und regionaler Ebene, bezieht und von einer Hierarchisierung dieser Beziehungen ausgeht, analysiert die Theorie des *central flow* inter-urbane Netzwerke bzw. Verbindungen von Städten auf einer überregionalen Ebene. Für zentralörtliche Siedlungssysteme mit ihren einfachen, hierarchisch gegliederten Bewegungsmustern prägt Taylor den Begriff *town-ness*. Dem gegenüber bezieht er den Begriff der *city-ness* auf inter-urbane Bewegungen (*flows*) von Menschen, Gütern und Informationen, die in nicht hierarchisch gegliederte Verbindungen eingebunden sind⁵⁷.

Für die Analyse von Siedlungssystemen ist entscheidend, dass sich die zentralörtliche Theorie und die Theorie des *central flow* gegenseitig ergänzen, da in städtischen Siedlungen hierarchisch gegliederte zentralörtliche Prozesse zeitgleich mit nicht hierarchischen überregionalen Prozessen ablaufen. So haben komplexe städtische Zentren immer eine zentralörtliche Funktion für das lokale und regionale Umland, gleichzeitig verfügen sie über weiter verzweigte inter-urbane ökonomische Verbindungen.

Als Träger des *central flow* benennt Taylor – von den Weltstädten der Globalisierung ausgehend – global agierende Firmen aus der Finanz- und Dienstleistungswirtschaft

⁵⁴ Taylor u. a. 2010.

⁵⁵ Taylor 2012. Knitter u. a. 2013 haben die Theorie des *central flow* für die Rekonstruktion der überregionalen Bedeutung bronzezeitlicher und antiker Siedlungen in den Regionen Pergamon/Bergama und Ephesos/Selçuk angewendet.

⁵⁶ Hervorzuheben ist, dass sowohl die Theorie des *central flow* als auch das Paradigma der *connectivity* ihre forschungsgeschichtlichen Wurzeln in der Globalisierung haben.

⁵⁷ Taylor u. a. 2010, 2809–2810, Taylor 2012, 419.

(*advanced producer service firms*), die aus weit verzweigten, auf mehrere Städte verteilten Büro-Netzwerken bestehen⁵⁸. Die inter-urbanen Beziehungen sind in diesem Fall die Bewegungen von Ideen, Wissen, Informationen, Personal etc. zwischen den einzelnen Firmenstandorten. Diese Netzwerke sind nach Taylor aber kein Alleinstellungsmerkmal der Weltstädte in Zeiten der Globalisierung, sondern treten zum Beispiel in Form von Händlern, die in verschiedenen Städten über Repräsentanten und Mittelsmänner verfügten, auch in anderen historischen Epochen auf. Demnach käme der Theorie des *central flow* nicht nur eine auf Städtesysteme der globalisierten Welt bezogene Bedeutung zu, sondern die Theorie würde überzeitliche Prozesse beschreiben.

III. 2 Die Träger des *central flow* im Altertum

Für die hellenistisch-römische Zeit stellt sich nun die Frage, wie ein solcher Austausch zwischen weit entfernten (Hafen-)Städten funktioniert haben könnte und wer die Träger dieses *central flow* bzw. überregionalen Handels waren. 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 Aufsicht⁵⁹. 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 worden⁶⁰. 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 grundsätzliche 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.

⁵⁸ Taylor u. a. 2010, 2813–2814.

⁵⁹ Ausführlich zu den Problemen, vor denen überregionale Händler in hellenistisch-republikanischer Zeit und in der römischen Kaiserzeit standen, s. Bang 2008, 133–201.

⁶⁰ Bang 2008, 239–289; Broekaert 2011; Terpstra 2013. Zur Bedeutung von Diasporagemeinden für den Austausch zwischen Hafenstädten auch Rice 2010, 7–9.

Besonders prominent sind Vereinigungen von Händlern und Schiffseignern in dem sogenannten Piazzale delle Corporazioni in Ostia zu finden⁶¹. Spätestens seit einem Umbau in hadrianischer Zeit dienten die kleinen Räume in den Portiken dieser Platzanlage als ausgewiesener Treffpunkt für Vereinigungen, an dem sich die Mitglieder gemäß ihrer geographischen Herkunft treffen und nach außen hin definieren konnten. Für das Lagern von Gütern waren die Räume zu klein, für den Informationsaustausch sowie als repräsentativer Anlaufpunkt für die Mitglieder und potentiellen Kunden boten sie aber genügend Platz. Das Gebäude und seine Ausstattung zeigen, dass es sich bei diesen *collegia* nicht um kurzlebige Verbindungen gehandelt hat, sondern dass derartige Vereinigungen einen wichtigen Bestandteil des städtischen Lebens und des überregionalen Austausches von Ostia ausmachten.

Aus Ephesos, der wichtigsten Hafenstadt des kaiserzeitlichen Kleinasien, ist mit der ›Gesellschaft der römischen Bürger, die in Asia Handel betreiben‹ (*conventus civium Romanorum qui in Asia negotiantur*) eine Vereinigung von Händlern aus Übersee belegt. Diese hat im Jahre 40 n. Chr. zwei lateinische Inschriften zu Ehren Kaiser Claudius aufstellen lassen, von denen eine auf einer Basis angebracht war, auf der eine Reiterstatue des Kaisers gestanden haben dürfte⁶². Möglicherweise handelt es sich um dieselbe Vereinigung, die 36 v. Chr. eine Weihung für den Konsul M. Cocceius Nerva, den Urgroßvater des Kaisers Nerva, aufgestellt hat⁶³. Wie dem auch sei, zeigen die Inschriften, dass eine Gruppe römischer Bürger in Ephesos ansässig war, dort Handel trieb und sich seit dem 1. Jh. v. Chr. in einer lokalen Gruppierung – vergleichbar mit den auswärtigen Vereinigungen in Ostia⁶⁴ – zusammengeschlossen hat.

Die republikanische Inschrift aus Ephesos, besonders aber Belege von Delos zeigen, dass auch in hellenistisch-republikanischer Zeit Vereinigungen von Händlern eine große Bedeutung für den überregionalen Austausch im Mittelmeerraum hatten. In einer umfassenden Studie hat Nicholas Rauh herausgearbeitet, dass vor allem religiöse Vereinigungen und Institutionen die Grundlage der griechisch-römischen Gesellschaft von Händlern auf der Insel bildeten – Gemeinschaften, die eng mit der geographischen und ethnischen Herkunft verknüpft waren⁶⁵. Diese religiösen Vereinigungen fungierten als Verbindungen in die Heimatregionen, bei den kultischen Treffen erfolgte ein Informationsaustausch, man fand in diesem Rahmen Handelspartner und konnte wirtschaftliche Unternehmungen planen.

⁶¹ Zur Beschreibung und Deutung des Piazzale delle Corporazioni Meiggs 1973, 283–288; Pohl 1978; van der Meer 2009; Rohde 2012, 101–113; Terpstra 2013, 100–112.

⁶² Rohde 2012, 320–321; Terpstra 2013, 196–197; Harland 2014d und Harland 2014e mit weiterer Literatur. Zur Deutung des Begriffs *conventus* Terpstra 2013, 196–197.

⁶³ Terpstra 2013, 195; Harland 2014c mit weiterer Literatur.

⁶⁴ Da nach Terpstra 2013, 207–213 der römische ›Staat‹ sich nicht in die Belange privater Verträge einmischte, waren die römischen Bürger in Ephesos in Handelsfragen rechtlich nicht besser gestellt als Händler aus Übersee in Italien. Die Grundlagen und Notwendigkeiten für Vereinigungen waren daher grundsätzlich in Italien und anderen Regionen vergleichbar.

⁶⁵ Rauh 1993.

Die Mitglieder von auswärtigen Händlervereinen, wie sie in Ostia, Ephesos und Delos zu finden sind, 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, Informationen und Ideen etabliert. Diese Bewegungen stellen die *flows* der Theorie des *central flow* von Taylor dar. Entscheidend für Hafenstädte der Vormoderne ist dabei, dass ihre Prosperität weniger auf dem zentralörtlich organisierten Austausch mit dem lokalen und regionalen terrestrischen wie auch maritimem 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.

IV. Vertikale und horizontale Austauschbeziehungen vormoderner Hafenstädte: Versuch einer Zusammenführung

Hafenstädte der hellenistisch-republikanischen Zeit und der römischen Kaiserzeit wiesen zwei räumlich und qualitativ unterschiedliche Arten externer Beziehungen auf: 1.) Auf lokaler und regionaler Ebene fand ein 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 und Anlegestellen an Villen angesiedelt, die durch Fähren und anderen Schiffsverkehr an größere Hafenstädte angebunden waren – und damit mittelbar am mittelmeeerweiten 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. Dieser horizontale Austausch lässt sich auf Grundlage der Theorie des *central flow* nachvollziehen.

Wie bereits Horden und Purcell herausgestellt haben⁶⁶, ist der regionale und lokale maritime Austausch auf Basis der Kabotage gegenüber politischen, ökonomischen und naturräumlichen Veränderungen und Krisen besonders beständig, da er auf dem Austausch zwischen einzelnen Orten basiert. Um dieses sehr dichte Netz von Austauschbeziehungen gänzlich zu zerstören, müssen die jeweiligen Orte bzw. ihre Bewohner aufhören zu existieren. Die überregionalen Verbindungen, die durch die Bewegungen und die Vereinigungen

⁶⁶ Horden – Purcell 2000, 153–172.

von Händlern etabliert werden, können dagegen bereits durch kleinere politische, ökonomische und naturräumliche Veränderungen zum Reißen gebracht werden. Für die Zerstörung des insgesamt eher fragilen Netzes überregionaler Verbindungen zwischen Hafenstädten reicht es aus, dass Händlergruppen aus einer Stadt verwiesen werden, der Handel mit einzelnen Gütern verboten wird oder natürliche Ressourcen erschöpft sind.

Komplexe städtische Zentren verfügen neben zentralörtlichen Funktionen für das lokale und regionale Umland gleichzeitig über weiter verzweigte inter-urbane ökonomische Verbindungen, sodass die skizzierten Muster eines lokalen/regionalen vertikal gegliederten und eines überregionalen horizontalen Austausches gleichzeitig nebeneinander abgelaufen sind. Demnach hat sich 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. Ebenso hat es im Altertum Orte 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. Vorstellbar sind auch Hafenstädte, die als 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 Verbindungen verantwortlich sein.

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, wie es bei der lykischen Stadt Aperlae der Fall war. 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.

Die hier skizzierten und mit einzelnen antiken Beispielen illustrierten unterschiedlichen Austauschbeziehungen vormoderner Hafenstädte müssten weiter überprüft und gegebenenfalls modifiziert werden. Auf lokaler und regionaler Ebene wäre es entscheidend, vermehrt kleinräumige Hafensysteme und ihre Beziehungsgeflechte in den Blick zu nehmen. Dabei dürfte sich wahrscheinlich zeigen, dass entgegen des hier postulierten Modells vereinzelt auch Hafenstädte von geringer zentralörtlicher Bedeutung oder kleine Anlegestellen an Villen und landwirtschaftlichen Betrieben direkt an den mittelmeerweiten Austausch angeschlossen sein konnten⁶⁷. Auf überregionaler Ebene müssten jenseits der großen, im archäologischen und epigraphischen Befund übermächtigen

⁶⁷ s. dazu exemplarisch Wilson u. a. 2013, 385.

Hafenstädte Ostia/Portus, Puteoli, Delos und Ephesos weitere Orte auf ihre inter-urbanen Beziehungen hin untersucht werden. Dabei könnte sich unter Umständen zeigen, dass es zwischen dem lokalen bzw. regionalen und dem inter-regionalen Austausch, bei dem einige wenige Hafenstädte als Drehkreuze fungiert haben, noch eine weitere Ebene der direkten überregionalen Beziehungen zwischen ansonsten höchstens regional bedeutenden Hafenstädten gegeben hat.

Literatur

- Bang 2004 P. F. Bang, *The Mediterranean. A Corrupting Sea? A Review-Essay on Ecology and History, Anthropology and Synthesis*, *AncWestEast* 3/2, 2004, 385–399
- Bang 2008 P. F. Bang, *The Roman Bazar. A Comparative Study of Trade and Markets in a Tributary Empire* (Cambridge 2008)
- Bernbeck 1997 R. Bernbeck, *Theorien in der Archäologie* (Tübingen 1997)
- Blotevogel 2006 H. H. Blotevogel, *Zentrale Orte*, in: E.-H. Ritter (Hrsg.), *Handwörterbuch der Raumordnung* (Hannover 2005) 1307–1315
- Boetto 2010 G. Boetto, *Le port vu de la mer. L'apport de l'archéologie navale à l'étude des ports antiques*, *Bollettino di Archeologia on line* 1 2010/Volume speciale B/B7/9, 2010, 122–128 <http://www.bollettinodiarcheologiaonline.beniculturali.it/documenti/generale/9_Boetto_paper.pdf> (13.07.2015)
- Braudel 1972 F. Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* (London 1972)
- Broekaert 2011 W. Broekaert, *Partners in Business. Roman Merchants and the Potential Advantages of Being a Collegiatus*, *AncSoc* 41, 2011, 221–256
- Brückner u. a. 2014 H. Brückner – A. Herda – M. Müllenhoff – W. Rabbel – H. Stümpel, *On the Lion Harbour and Other Harbours in Miletos. Recent Historical, Archaeological, Sedimentological, and Geophysical Research*, *ProcDanInstAth* 7, 2014, 49–103
- Camilli u. a. 2006 A. Camilli – A. De Laurenzi – E. Setari, *Pisa, un viaggio nel mare dell'antichità*, *Ausstellungskatalog Rom* (Mailand 2006)
- Carter 1978 R. S. Carter, *The Submerged Seaport of Aperlae, Turkey*, *IntJNautA* 7/3, 1978, 177–185
- Christaller 1933 W. Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen* (Jena 1933)
- Constantakopoulou 2007 C. Constantakopoulou, *The Dance of the Islands. Insularity, Networks, the Athenian Empire and the Aegean World* (Oxford 2007)
- Denecke 1973 D. Denecke, *Der geographische Stadtbegriff und die räumlich-funktionale Betrachtungsweise bei Siedlungstypen mit zentraler Bedeutung in Anwendung auf historische Siedlungsepochen*, in: H. Jankuhn – W. Schlesinger – H. Steuer (Hrsg.), *Vor- und Frühformen der europäischen Stadt im Mittelalter. Bericht über ein Symposium in Reinhausen bei Göttingen in der Zeit vom 18. bis 24. April 1972* (Göttingen 1973) 33–55
- Dittmann-Schöne 2010 I. Dittmann-Schöne, *Die Berufsvereine in den Städten des kaiserzeitlichen Kleinasien* ²(Regensburg 2010)
- Engelmann – Merkelbach 1972 H. Engelmann – R. Merkelbach, *Die Inschriften von Erythrai und Klazomenai I, Inschriften griechischer Städte in Kleinasien I* (Bonn 1972)
- Gringmuth-Dallmer 1996 E. Gringmuth-Dallmer, *Kulturlandschaftsmuster und Siedlungssysteme*, *Siedlungsforschung* 14, 1996, 7–31

- Haug 2003 A. Haug, *Die Stadt als Lebensraum. Eine kulturhistorische Analyse zum spätantiken Stadtleben in Norditalien* (Rahden/Westf. 2003)
- Harland 2014a P. A. Harland, *Honors by Ferryman for Harbor Functionaries (I CE), Associations in the Greco-Roman World. A Companion to the Sourcebook*, <<http://www.philipharland.com/greco-roman-associations/?p=10765>> (22.09.2014)
- Harland 2014b P. A. Harland, *Honors by Shippers and Ferryman for Harbor Functionaries (27 BCE–14 CE), Associations in the Greco-Roman World: A Companion to the Sourcebook*, <<http://www.philipharland.com/greco-roman-associations/?p=10748>> (22.09.2014)
- Harland 2014c P. A. Harland, *Honors by Italian Businessmen for the Consul Cocceius Nerva (36 BCE), Associations in the Greco-Roman World. A Companion to the Sourcebook*, <<http://www.philipharland.com/greco-roman-associations/?p=10143>> (22.09.2014)
- Harland 2014d P. A. Harland, *Dedication of a Statue of Emperor Claudius by Roman Businessmen (43/44 CE), Associations in the Greco-Roman World. A Companion to the Sourcebook*, <<http://www.philipharland.com/greco-roman-associations/?p=8613>> (22.09.2014)
- Harland 2014e P. A. Harland, *Dedication to the Emperor Claudius by Roman Businessmen (44 CE), Associations in the Greco-Roman World. A Companion to the Sourcebook*, <<http://www.philipharland.com/greco-roman-associations/?p=6574>> (22.09.2014)
- Heineberg 2006 H. Heineberg, *Stadtgeographie* (Paderborn 2006)
- Heineberg 2007 H. Heineberg, *Einführung in die Anthropogeographie/Humangeographie* ³(Paderborn 2007)
- Heinzelmann 2008 M. Heinzelmann, *Supplier of Rome or Mediterranean Marketplace? The Changing Economic Role of Ostia after the Construction of Portus in the Light of New Archaeological Evidence*, *Bollettino di Archeologia on line I 2010/Volume speciale B/B7/2*, 2010, 5–10 <http://www.bollettinodiarcheologiaonline.beniculturali.it/documenti/generale/2_Heinzelmann_paper.pdf> (13.07.2015)
- Hohlfelder – Vann 1998 R. L. Hohlfelder – R. L. Vann, *Uncovering the Maritime Secrets of Aperlae, a Coastal Settlement of Ancient Lycia*, *Near Eastern Archaeology* 61/1, 1998, 26–37
- Hohlfelder – Vann 2000 R. L. Hohlfelder – R. L. Vann, *Cabotage at Aperlae in Ancient Lycia*, *IntJNautA* 29/1, 2000, 126–135
- Horden – Purcell 2000 P. Horden – N. Purcell, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History* (Oxford 2000)
- Karmon 1985 Y. Karmon, *Geographical Components in the Study of Ancient Mediterranean Ports*, in: A. Raban (Hrsg.), *Harbour Archaeology. Proceedings of the First International Workshop on Ancient Mediterranean Harbours*, *BARIntSer* 257 (Oxford 1985) 1–6
- Keay 2012 S. Keay, *The Port System of Imperial Rome*, in: S. Keay, *Rome, Portus and the Mediterranean* (London 2012) 33–67
- Knitter u. a. 2013 D. Knitter – H. Blum – B. Horejs – O. Nakoinz – B. Schütt – M. Meyer, *Integrated Centrality Analysis. A Diachronic Comparison of Selected Western Anatolian Locations*, in: W. Bebermeier – P. Hoelzmann – E. Kaiser – J. Krause (Hrsg.), *LAC 2012: 2nd International Landscape and Archaeology Conference*, *Berlin, Quaternary International* 312, 2013, 45–56
- Kolb 1984 F. Kolb, *Die Stadt im Altertum* (München 1984)
- Lampen – Schmidt 2014 A. Lampen – C. D. Schmidt, *Stadt begriff*, <<http://www.uni-muenster.de/Staedtegeschichte/portal/einfuehrung/Definitionen.html>> (01.09.2014)
- Lang 1999 F. Lang, *Stadt und Umland – Ein komplementäres System*, in: E.-L. Schwandner – K. Rheidt (Hrsg.), *Stadt und Umland. Neue Ergebnisse der archäologischen Bau- und Siedlungsforschung*, *Kolloquium Berlin 7.–10. Mai 1997*, *DiskAB* 7 (Mainz 1999) 1–18
- Leidwanger 2013 J. Leidwanger, *Opportunistic Ports and Spaces of Exchange in Late Roman Cyprus*, *Journal of Maritime Archaeology* 8, 2013, 221–243

- Marcus – Sabloff 2008 J. Marcus – J. A. Sabloff, Introduction, in: J. Marcus – J. A. Sabloff (Hrsg.), *The Ancient City. New Perspectives on Urbanism in the Old and New World* (Santa Fe 2008) 3–26
- Meiggs 1973 R. Meiggs, *Roman Ostia* ²(Oxford 1973)
- Morris 2003 I. Morris, *Mediterraneanization*, *MedHistR* 18/2, 2003, 30–55
- Nakoinz 2013 O. Nakoinz, *Archäologische Kulturgeographie der ältereisenzeitlichen Zentralorte Südwestdeutschlands*, UPA 224 (Bonn 2013)
- Nieto 1997 X. Nieto, *Le commerce de cabotage et de redistribution*, in: P. Perney (Hrsg.), *La navigation dans l'Antiquité* (Paris 1997) 146–158
- Petzl 1987 G. Petzl, *Die Inschriften von Smyrna II, 1*, *Inschriften griechischer Städte in Kleinasien* 24/1 (Bonn 1987)
- Pohl 1978 I. Pohl, *Piazzale delle Corporazioni ad Ostia. Tentativo di ricostruzione del Portico Claudio e la sua decorazione*, *MEFRA* 90/1, 1978, 331–355
- Preiser-Kapeller 2015 J. Preiser-Kapeller, *Harbours and Maritime Mobility. Networks and Entanglements*, in: J. Preiser-Kapeller – F. Daim (Hrsg.), *Harbours and Maritime Networks as Complex Adaptive Systems*, *International Workshop at the Römisch-Germanisches Zentralmuseum in Mainz*, 17.–18.10.2013 (Mainz 2015) 119–139
- Rauh 1993 N. K. Rauh, *The Sacred Bonds of Commerce. Religion, Economy, and Trade Society at Hellenistic Roman Delos*, 166–87 B. C. (Amsterdam 1993)
- Rice 2010 C. Rice, *Southern Mediterranean Port Cities as Microcosms of Connectivity*, *Bollettino di Archeologia on line* I 2010/Volume speciale B/B10/1, 2010, 1–10, <http://www.bollettinodiarcheologiaonline.beniculturali.it/documenti/generale/1_RICE.pdf> (13.07.2015)
- Rice 2011 C. Rice, *Ceramic Assemblages and Ports*, in: D. Robinson – A. Wilson (Hrsg.), *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean* (Oxford 2011) 81–92
- Rohde 2012 D. Rohde, *Zwischen Individuum und Stadtgemeinde. Die Integration von collegia in Hafenstädten* (Mainz 2012)
- Schörle 2011 K. Schörle, *Constructing Port Hierarchies. Harbours of the Central Tyrrhenian Coast*, in: D. Robinson – A. Wilson (Hrsg.), *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean* (Oxford 2011) 93–106
- Shaw 2001 B. D. Shaw, *Challenging Braudel. A New Vision of the Mediterranean*, *JRA* 14, 2001, 419–453
- Tartaron 2013 T. F. Tartaron, *Maritime Networks in the Mycenaean World* (Cambridge 2013)
- Taylor u. a. 2010 P. J. Taylor – M. Hoyler – R. Verbruggen, *External Urban Relational Process. Introducing Central Flow Theory to Complement Central Place Theory*, *Urban Studies* 47, 2010, 2803–2818
- Taylor 2012 P. J. Taylor, *Extraordinary Cities. Early ›City-ness‹ and the Origins of Agriculture and States*, *International Journal of Urban and Regional Research* 36/3, 2012, 415–447
- Terpstra 2013 T. T. Terpstra, *Trading Communities in the Roman World. A Micro-Economic and Institutional Perspective* (Leiden 2013)
- van der Meer 2009 L. B. van der Meer, *The Temple on the Piazzale delle Corporazioni in Ostia Antica*, *BABesch* 84, 2009, 163–170
- Wilson u. a. 2013 A. I. Wilson – K. Schörle – C. Rice, *Roman Ports and Mediterranean Connectivity*, in: S. J. Keay (Hrsg.), *Rome, Portus and the Mediterranean*, *BSR Suppl.* 21 (London 2012) 367–391
- Zimmermann 1992 M. Zimmermann, *Die lykischen Häfen und die Handelswege im östlichen Mittelmeer. Bemerkungen zu PMich I 10*, *ZPE* 92, 1992, 201–217