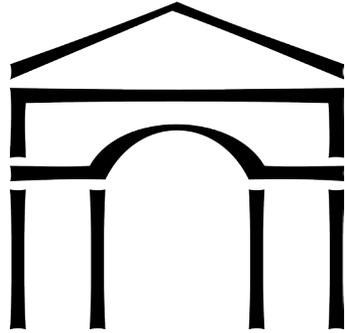


4



# GATEWAYS

Hamburger Beiträge zur Archäologie und  
Kulturgeschichte des antiken Mittelmeerraumes

Herausgegeben von  
Martina Seifert und Leon Ziemer

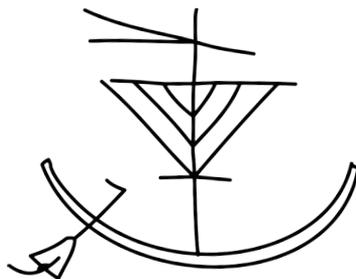


# North Meets East 2

## *Aktuelle Forschungen zu antiken Häfen*

Ein Workshop veranstaltet von Julia Daum und  
Martina Seifert an der Universität Hamburg  
vom 19. bis 20. Februar 2015.

Herausgegeben von  
Martina Seifert und Leon Ziemer



Aachen 2018

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.

Redaktion und Layout: Leon Ziemer

Copyright Shaker Verlag 2018  
Alle Rechte, auch das des auszugsweisen Nachdruckes, der auszugsweisen  
oder vollständigen Wiedergabe, der Speicherung in Datenverarbeitungs-  
anlagen und der Übersetzung, vorbehalten.

Printed in Germany

ISBN 978-3-8440-4940-4  
ISSN 2366-410X

Shaker Verlag GmbH • Postfach 101818 • 52018 Aachen  
Telefon: 02407 / 95 96 - 0 • Telefax: 02407 / 95 96 - 9  
Internet: [www.shaker.de](http://www.shaker.de) • E-Mail: [info@shaker.de](mailto:info@shaker.de)

# Inhaltsverzeichnis

<i>Zwischen Funktionalität und Repräsentation – ein Vorwort.....</i>	<i>VII</i>
<i>Abstracts.....</i>	<i>XIII</i>
Jon Albers.....	1
<i>Die Häfen der Westgriechen. Hafenstrukturen in den griechischen Kolonien der Magna Graecia und auf Sizilien</i>	
Nurettin Arslan – Beate Böhlendorf-Arslan – Eva-Maria Mohr – Klaus Rheidt....	29
<i>Der Hafen von Assos</i>	
Thomas Schmidts.....	63
<i>»Da ist mir der Hafen von Side beschert worden!«</i>	
Aylin Güngör.....	81
<i>Emporia – neue Überlegungen zum Fernhandel im antiken Mittelmeerraum</i>	
Julia Daum.....	95
<i>Die Häfen Centumcellae und Terracina. Zwei Kaiserliche Bauprojekte an der Tyrrhenischen Küste</i>	
Leon Ziemer.....	115
<i>Ein sicherer Hafen? Zur ökonomischen Bedeutung der Ostwüste Ägyptens</i>	
Anette Siegmüller.....	143
<i>Frühmittelalterliche Handelssysteme im südlichen Nordseeküstenbereich am Beispiel des heutigen Stadtgebietes von Wilhelmshaven</i>	



# Die Häfen Centumcellae und Terracina: Zwei Kaiserliche Bauprojekte an der Tyrrhenischen Küste

Es gibt zahlreiche Häfen entlang der tyrrhenischen Küste, von denen die meisten bereits im 6. Jh. v. Chr. etabliert wurden als etruskische oder griechische Siedlungsplätze<sup>1</sup>. Nach der römischen Kolonisation wurde von römischer Seite verstärkt in den Ausbau der kleinen Küstenhäfen investiert. Es entstanden neue Molen, Wellenbrecher und Lagerhäuser<sup>2</sup>. Während der Kaiserzeit gab es hingegen nur wenige nachweisbare Investitionen in die italischen Hafenanlagen. Traian sticht mit seinem Engagement besonders hervor, da er während seiner Regierungszeit mindestens vier Häfen ausbauen ließ: Neben dem allgemein bekannten ›Portus‹ an der Tibermündung außerdem den Hafen von Ancona in der Adria und die Häfen Centumcellae und Terracina an der tyrrhenischen Küste.

Centumcellae liegt in der Region Etruria, mit drei Häfen (Gravisciae, Castrum Novum und Pyrgi) im Umkreis von 16 km (Abb. 1). Diese Häfen bestanden teilweise bereits seit dem 6. Jh. v. Chr. Terracina in Latium liegt etwas isolierter, jedoch lässt sich hier in der Zeit des intensivsten antiken Seehandels an der tyrrhenischen Küste im 2. und 1. Jh. v. Chr. keine Hafenanlage nachweisen. Warum wählte Trajan ausgerechnet diese Häfen? Auch andere Kaiser zeigten Interesse an den Häfen in Latium. Das Interesse an Etrurien war hierbei weitaus geringer, wie sich zeigen wird. Welche Baumaßnahmen gab es und in welcher Beziehung stand er Kaiser zur Hafenstadt? Um diese Fragen beantworten zu können, muss zunächst die jeweilige Stadtentwicklung um die Jahrhundertwende zum 2. Jh. n. Chr. rekonstruiert werden. Zu beiden Städten gibt es bisher nur wenige Studien und deren Fokus liegt zumeist auf der etruskischen Epoche und der Phase der Kolonisierung. Die Hafenbauten bilden hierbei die Ausnahme. Anhand von Funden und Befunden werden im Folgenden Entwicklungsschübe aufgezeigt und mit Hilfe verschiedener Quellengattungen die Beziehung des Kaisers zur Stadt benannt. Diese Ergebnisse werden schließlich mit anderen Häfen der tyrrhenischen Küste verglichen, in denen die Hafenbauten ebenfalls bestimmten Kaisern zugesprochen werden. Auf diese Weise lässt sich möglicherweise die Intension des Kaisers beim Bau erkennen.

1 Die Anzahl der Häfen variiert, je nachdem, ob man die durch Schriftquellen belegten Häfen zählt, wie Karl Lehmann-Hartleben 1923 (14 in den Katalog aufgenommene Häfen), die mit Siedlungen verbundenen, wie in meiner 2016 in Hamburg bei M. Seifert und I. Nielsen vorgelegten Dissertation Daum 2016, auf der dieser Aufsatz basiert, (35 zwischen Pisa und Pompeji) oder auch die *villae maritimae* mit ihren Fischbecken, wie im DARMC (73 ebenfalls zwischen Pisa

und Pompeji) <<http://darmac.harvard.edu>> (16.01.2016).

2 Neue Molen und Wellenbrecher gab es z.B. im 2. und 1. Jh. v. Chr. in den Häfen Cosa, Pyrgi, Terracina und Minturnae. Vgl. Liv. 40, 51, 2 f.; McCann 1979, 394; McCann u.a. 1987; Enei 2004, 38. 89; Ruegg 1995, 32.

3 De La Blanchère 1884; Lugli 1926; Bastianelli 1954; Aurigemma u.a. 1960; Broccoli 1975; Malizia – Innico 1986; Correnti 1990.



**Abbildung 1:**  
*Die Tyrrhenische Küste mit den Spätrepublikanischen und Kaiserzeitlichen Häfen zwischen Tarquinia und Minturnae.*

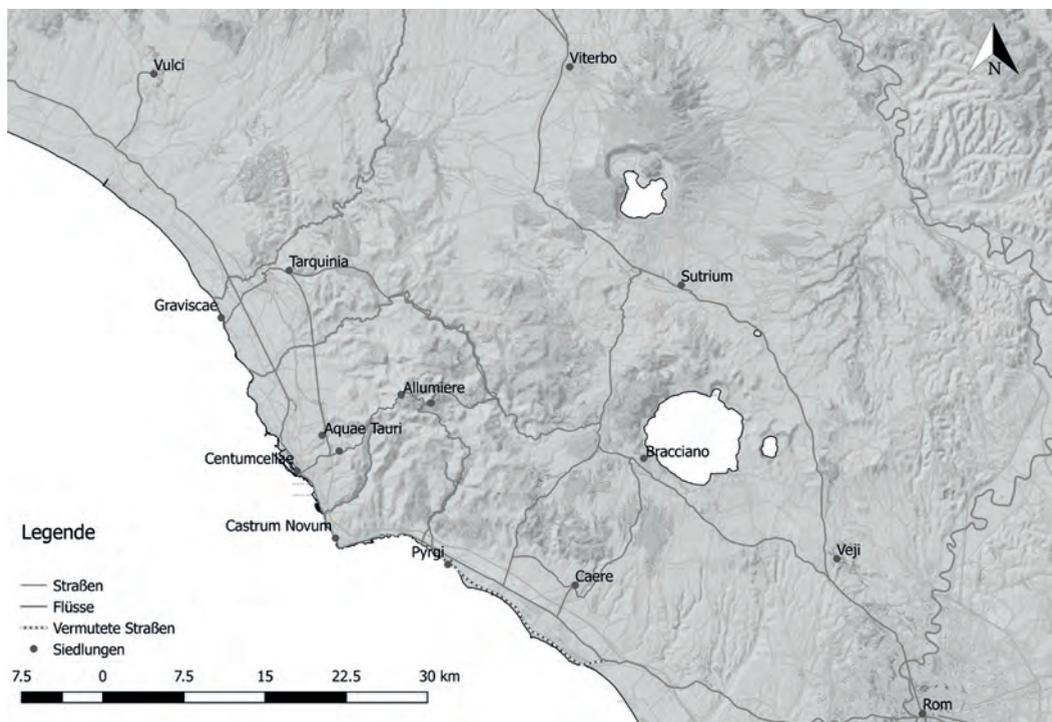
### **CENTUMCELLAE**

Das Besondere an Trajans Hafen in Etrurien ist, dass es sich hierbei um eine Neugründung handelt. Wie Keramikfunde belegen, wurde die Bucht bereits in früheren Jahrhunderten als Ankerbucht genutzt, jedoch ist in Centumcellae weder eine Hafenanlage noch eine Siedlung bekannt, bis Plinius die Villa Trajans in einem Brief an seinen Freund Cornelius erwähnt<sup>4</sup>. Centumcellae liegt etwa 65 km nordwestlich von Rom zwischen den römischen Kolonien Graviscae (15 km nördlich) und Castrum Novum (7 km südlich), welche beide mit Hafenanlagen ausgestattet waren (Abb. 2)<sup>5</sup>. Das Gebiet Centumcellae wird auf der westlichen Seite durch das Tyrrhenische Meer begrenzt, im Osten durch eine Hügelkette vom Poggio Granarole bis zum Monte Paradiso. Die höchste Erhebung ist der Monte Ferrara mit 438 Metern. In Richtung Caere grenzt das Gebiet an den Fosso di Castelsecco, in Richtung Tarquinia bildet der Fosso della Vite die natürliche Grenze<sup>6</sup>. Der größte Fluss, der das Gebiet durchquert, ist der Marangone, der südlich von Centumcellae, unweit von Castrum Novum ins Meer mündet. Im Hinterland gibt es bei Aqua Tauri Heilquellen, ebenso

4 Plin. ep. 6, 31. Zur Keramik vgl. Sonno – Anelli 2012, 26 f.

5 Zu den Hafenanlagen von Castrum Novum und Graviscae s.u.

6 Diese Gebietsgrenzen werden von Bastianelli genannt und entsprechen sehr wahrscheinlich nicht den antiken Grenzen. Vgl. Bastianelli 1939, 385.



wie bei den Terme Taurine, deren Reste sich bis heute erhalten haben und die in einigen Theorien der Villa Trajans zugesprochen werden (s.u.).

Die Ausmaße des antiken Hafens sind deutlich in der heutigen Anlage erkennbar, da die antiken Molen teilweise die Fundamente für die neueren Kaianlagen bilden (Abb. 3). Auch das als Darsegna bezeichnete innere Hafenbecken hat sich erhalten und dient heute als Fischereihafen. Entlang des Darsegna, sowie auf dem westlichen Kai des großen Hafenbeckens ließen sich mehrere Gebäudereste des 2. Jh. identifizieren, die als *horrea* und eine Thermenanlage interpretiert wurden<sup>7</sup>. Zu den imposantesten Resten, die durch Zeichnungen des 16.

*Abbildung 2:*  
Centumcellae mit  
seinen Nachbar-  
häfen Graviscae,  
Castrum Novum  
und Pyrgi.

7 Im 18. Jh. gab es erste Grabungen in päpstlichem Auftrag durch Torraca an der Terme Taurine. Und auch im 19. Jh. lag der Fokus der Forschung auf den Termen und der möglichen Villa Trajans. Da es in Civitavecchia im 19. Und 20. Jh. mehrere Phasen intensiver Bautätigkeit gab, bei der keinerlei Rücksicht auf archäologische Funde gab, sind zwar einige Funde bekannt, aber selten genauer dokumentiert oder gar datiert. Bastianelli

gründete 1911 einen Förderverein der lokalen Archäologie, die Associazione Archeologica Centumcellae (AAC). Allerdings lag ihr Fokus auf der etruskischen Forschung außerhalb des römischen Stadtgebietes. Die Beschäftigung mit der antiken Stadtgeschichte berücksichtigte meist nur die schriftlichen Quellen. Lorenzo Quilici publizierte 1993 den ersten Aufsatz der sich intensiv mit dem Hafen beschäftigte. 2012, zur 100-Jahrfeier der

*Abbildung 3:*  
Centumcellae. Die  
antiken Hafenbe-  
cken (gelb) sind bis  
heute deutlich in der  
modernen Anlage  
(grau) erkennbar.



und 17. Jh. sowie durch Fotos aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg überliefert sind, zählen die beiden Türme, welche die Enden der Molen markierten. Civitavecchia war im 2. Weltkrieg ein strategisch wichtiger Hafen. Durch Bombardierungen wurden etwa 80% der Stadt zerstört. Betroffen waren u.a. die antiken Türme auf den Molen, die bei den päpstlichen Baumaßnahmen im 16. und 17. Jh. in die Hafenfestung integriert wurden. So sind die unteren Partien vor dem 2. Weltkrieg noch relativ gut erhalten gewesen und datierten in trajanische Zeit<sup>8</sup>.

Das rekonstruierte römische Stadtareal ist deutlich größer als das der sonstigen Küstensiedlungen entlang der etrusischen Küste. Die Via Aurelia bildet den Decumanus Maximus und verläuft entlang des Hafens, etwa 8 m üNN. Das Gelände fällt zum Hafen hin steil ab. Vom Decumanus zweigt im südlichen Teil der Stadt der Cardo Maximus ab, welcher zum östlichen Stadttor und von dort aus in das Tolfagebirge führte, vorbei an Terme Taurine<sup>9</sup>.

Entlang des Cardo verlief außerdem der trajanische Aquädukt, dessen Ende an der Piazza Vittorio Emanuele lag, wo ein großes Wasserbecken nachgewiesen werden konnte. Westlich dieses Beckens fanden sich Strukturen, die Bastia-

AAC wurde durch die Taucher Sonno und Anelli ein umfangreicher Katalog zu den Unterwasserfunden bei Centumcellae veröffentlicht. Torraca 1761. 1777; Manzi 1837; Lehmann-Hartleben 1923, 192. 251, Katalog Nr. 66; Calisse 1936; Bastianelli 1954, Quilici 1993, Sonno – Anelli 2012.

8 In den oberen Teilen wurde das antike

Mauerwerk imitiert. Erkennbar ist dies an dem Mörtel, der im antiken Teil eher grau ist und in dem moderneren von rötlicher Farbe. Vgl. Quilici 1993, 74.

9 Die Einteilung in Cardo und Decumanus erfolgte durch Bastianelli. An einigen Stellen konnte das antike Straßenniveau nachgewiesen werden. Vgl. Bastianelli 1954, 31 f.

nelli als öffentliche Bäder bezeichnete<sup>10</sup>. In verschiedenen Straßenzügen dieser Gegend wurden vereinzelte Mauerreste gefunden und als Wohnbebauung angesprochen<sup>11</sup>. Weitere mögliche Wohnbebauung sowie zum Hafen gehörige Gebäude fand sich im Bereich des Forts Michelangelo, in dem Mauern in *opus mixtum* und *opus latericium* dokumentiert wurden<sup>12</sup>.

Der Hafen selbst ist in zwei Becken unterteilt. Ein großes im südlichen Teil, welches durch eine 200 m breite Hafeneinfahrt zugänglich war. Diese wurde durch einen vorgelagerten Wellenbrecher geschützt, mit Zufahrten von Norden und Süden. Im Norden des großen Hafenbeckens schloss sich ein kleineres, ovales Becken von knapp 200 m Länge an. Es wurde von einer Mauer umschlossen und die etwa 18 m breite Einfahrt war sehr wahrscheinlich mit einer Kette verschließbar. An der östlichen Kaiseite sind noch heute die besagten *horrea*, bzw. Gebäude sichtbar. Im Süden des Areals liegen die Reste einer Basilika, die ebenfalls in die erste Hälfte des 2. Jh. datiert. Die Nutzung des Baus ist bisher nicht eindeutig geklärt. Er könnte in Verbindung mit Zollaktivitäten gestanden oder auch als Arsenal für die Flotte gedient haben, die hier seit antoninischer Zeit belegt ist<sup>13</sup>.

Im Jahr 828 überfielen die sogenannten Sarazenen den Hafen und zerstörten ihn sehr stark. Als im 16. Jh. Papst Sixtis V. den Wiederaufbau befahl, wurden die Fundamente des antiken Hafens für die neue Anlage genutzt, in der noch deutlich die antiken Hafenbecken erkennbar sind. Der vorgelagerte Wellenbrecher, der bei Plinius dem Jüngeren und Rutilius Namantianus beschrieben wird, ist allerdings vollständig unter der modernen, verlängerten Mole verschwunden<sup>14</sup>. Am Fähranleger sind die seitlichen, geschwungenen Wellenbrecher aus *opus mixtum* und *latericium* noch heute sichtbar. An den Endpunkten des vorgelagerten Wellenbrechers sollen sich laut Rutilius Namantianus Türme erhoben haben, mit der Funktion von Leuchtfeuern<sup>15</sup>.

In den letzten Jahrzehnten gab es verstärkt Unterwasserprospektionen, die für die Antike einen konstanten Schiffsverkehr vom 6. Jh. vor bis ins 7. Jh. n. Chr. belegen konnten<sup>16</sup>. Direkt vor der Einfahrt in den trajanischen Hafen liegt ein

10 Diese Interpretation basiert hauptsächlich auf der Nähe zum Aquädukt, direkte Hinweise auf die Nutzung als Bad fehlen hingegen. Vgl. Bastianelli 1954, 45.

11 Die Interpretation erfolgt bei Bastianelli und Correnti ohne weitere Begründung. Datierungen fehlen für die meisten Funde und Befunde aus Civitavecchia. Vgl. Bastianelli 1940, 183–198; 1954, 32–36; Correnti 1990, Fig. 254.

12 In diesem Fall konnte mindestens ein Wohnhaus durch einen Ziegelstempel in das Jahr 133 datiert werden.

Vgl. Bastianelli 1954, 36.

13 Es gibt im Bereich des heutigen Gefängnisses einen Grabbezirk mit zahlreichen Inschriften für Angehörige der Adria Flotte aus Ravenna. CIL XI 3522–3536. 7584. Annovazzi 1877.

14 Plin. ep. 6, 31, 15–17; Rut. Nam. 1,237–248.

15 Diese sind vermutlich denen an der Molo del Lazzaretto und Molo Omomimo sehr ähnlich gewesen.

16 Diese wurden als zweiter Band des umfangreichen Werks zur Hundertjahrfeier der AAC veröffentlicht. Sonno – Anelli 2012.

Wrack, welches griechische Amphoren und eventuell Holz geladen hatte<sup>17</sup>. Vor der Hafeneröffnung in Richtung Libeccio lag vermutlich ein zweites Wrack, welches Raubgräber plünderten. Hier fand sich lediglich noch ein bleierner Ankerstock<sup>18</sup>. Ebenfalls außerhalb des Hafens dokumentierten die Taucher weitere Ankerstöcke zusammen mit einigen Bleiringen, die zu Fischernetzen oder zu römischen Takelagen gehörten<sup>19</sup>. Zu den kaiserzeitlichen Funden gehört ein Stück Terra Sigillata mit Stempel, welches der Produktion von Sex. Murrius Festus zugeschrieben werden konnte<sup>20</sup>. Im Inneren des kleinen Hafenbeckens wurden Stücke einer großen Bronzestatue gefunden, die mit der Trajansdarstellung aus dem Tiberhafen Portus verglichen wird<sup>21</sup>.

Auch wenn die bisherigen Forschungen keine Rekonstruktionen der verschiedenen Entwicklungsphasen des Hafens erlauben, so ist jedoch sicher, dass die Hafenstadt sehr schnell gewachsen ist. Plinius beschreibt, dass der Bau des Hafens mit der neuen Villa Trajans in Verbindung stand. Wo ist diese nun aber zu suchen?

In der bisherigen Forschung konnte nicht geklärt werden wo genau diese Villa gelegen hat. Unklar ist hierbei außerdem, wann sich aus der Villa die Stadt entwickelt hat<sup>22</sup>. In der Nähe der Siedlung gibt es mehrere Villenreste, die in Frage kommen. Manzi war zum Beispiel der Meinung die Villa läge im Bereich der Casale de Filippi, einem Grundstück, welches sich 1837 im Besitz Manzis befand. Es liegt auf halber Strecke zwischen dem Hafen und der Terme Taurine. Den genauen Fundort nannte er als »sopra il colle della mia campagna di belvedere«<sup>23</sup>. Er beschrieb dort einige Funde die allerdings kaum aussagekräftig waren<sup>24</sup>. Bastianelli ging davon aus, dass sich die Villa vermutlich, ähnlich wie in Tivoli, über ein weites Areal erstreckt habe, das bis zu den Terme Taurine gereicht hätte, die seiner Meinung nach ebenfalls zu der Villa Trajans gehörten<sup>25</sup>. Die Therme liegt 4,2 km nordwestlich des Hafens an der Straße, die Centumcellae mit Allumiere und Tolfa verbindet<sup>26</sup>.

Der Bau des Hafens von Centumcellae steht also in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau der Villa von Trajan. Dennoch sprechen die langfristige

17 Die Datierung basiert auf einer Keramikanalyse. Die Amphoren datieren Ende 6. bis Anf. 5. Jh. v. Chr. Vgl. Sonno – Anelli 2012, 26, Fig. 1.

18 Sonno – Anelli 2012, 27, Fig. 4.

19 Sonno – Anelli 2012, 26 f.

20 Es wurden die Buchstaben XMFES identifiziert. Murrius Festus produzierte spätitalische Terra Sigillata. vgl. Guéry 1987; Sonno – Anelli 2012, 28.

21 Die Teile wurden 1853 gefunden und befinden sich heute in den Vatikanischen Museen. Vgl. Bastianelli 1954, 23; Torelli 1980, 113.

22 Es gibt verschiedene Theorien zur tra-

janischen Villa, die allerdings alle auf unbelegten Annahmen basieren.

23 Manzi 1837, 53.

24 Bastianelli kritisierte, dass die Fundlage und Menge kaum ausreichend hätte um eine kaiserliche Villa zu belegen und es an dieser Stelle auch sonst keinerlei Oberflächenfunde gäbe. Vgl. Bastianelli 1954, 61.

25 Bastianelli 1954, 61.

26 Demnach wäre die Villa Trajans in Centumcellae mindestens viermal so groß gewesen wie Hadrians Villa in Tivoli.

Entwicklung des Hafens und das schnelle Wachstum der Stadt dafür, dass die Entscheidung für den Hafenbau nicht nur aus euergetischen Gründen getroffen wurde<sup>27</sup>. Die Tibermündung mit dem wichtigen Hafen Portus lag nur eine Tagesreise per Schiff entfernt. Die Flotte ist aber erst unter den Antoninern, also geschätzte 20 Jahre nach der Fertigstellung des Hafens in Centumcellae nachweisbar. Dies wiederum deutet daraufhin, dass Centumcellae nicht a priori als Flottenstützpunkt gedacht war. Der Hafen liegt an der Via Aurelia, an einer wichtigen Straßenabzweigung in Richtung Tolfagebirge.

Als eher unwahrscheinlich ist die Theorie von De Paolis anzusehen, wonach Trajan Centumcellae als Zusatzhafen für Portus hat anlegen lassen. De Paolis ist der Meinung, dass Portus von Anfang an ein solches Sedimentationsproblem hatte, dass Trajan Centumcellae bauen ließ<sup>28</sup>.

Die genauen Gründe für Investitionen in den neuen Hafen konnten bisher nicht ermittelt werden. Vom Bau des Hafens profitierte nicht nur der Kaiser in seiner Villa. Auch Händler und Schiffer aus Castrum Novum nutzten diesen Hafen, der günstiger an das Hinterland angebunden war als der bisherige Hafen nahe des Kap Linaro<sup>29</sup>. Ein wichtiger Aspekt war zudem die kaiserliche Villa. So lassen sich auch in den Häfen Anzio, Circeo und Gaeta, in denen nachweislich Kaiser in die maritime Infrastruktur investierten, Villen der entsprechenden Kaiser nachweisen. In Anzio entstand Mitte des 1. Jh. n. Chr. eine sehr großer Hafen im Auftrag Neros<sup>30</sup>. Der Hafen schloss direkt an die kaiserliche Villa an und war, im Verhältnis zu den Bedürfnissen der kleinen Stadt außergewöhnlich groß<sup>31</sup>. Am Monte Circeo ließ Domitian den unter Nero begonnen Hafenkanaal vollenden<sup>32</sup>. Eine künstliche Verbindung zwischen dem Meer und dem Lago di Paola, an dessen Ufern sich die ausgedehnte Villa des Kaisers erstreckte. An der Mündung des Kanals ins Meer existierte zudem ein kleiner Hafen<sup>33</sup>. Die Hinweise zum Hafen in Gaeta sind überaus spärlich, aber auch hier scheint sich das Engagement des Kaisers auf einen Küstenabschnitt beschränkt zu haben, der unmittelbar vor seiner Villa lag<sup>34</sup>.

27 Die Entwicklung der Häfen des südlichen Etrurien und Latium sowie den Einfluss, den u.a. Centumcellae auf seine Nachbarn ausgeübt hat, habe ich in meiner Dissertation ausführlich behandelt. Vgl. Daum 2016, 41–84.

28 De Paolis 1982, 142.

29 Der Hafen von Castrum Novum war eher Ankerplatz als ausgebauter Hafen, auch wenn einige Ankersteine nachgewiesen werden konnten. Zusammen mit dem neuen Hafen in Centumcellae entwickelte sich der

Küstenabschnitt Castrum Novums vermehrt zur Villengegend. Vgl. Daum 2016, 58–66.

30 Suet. Nero, 9.

31 Bereits Suet. Nero 9 betonte die Größe des Hafens. Zur Archäologie des Hafens vgl. Canina 1837; Brandizzi Vitucci 2000; Felici 2001.

32 Luigli 1928, 31; Felici 1993, 93.

33 Holstenius 1666, 1002 Zeile 29; Luigli 1928; Felici 2004, 15.

34 Hist. Aug. Ant. Pius 8; Ciccone 1998, 16 f. 29 Anm. 15.

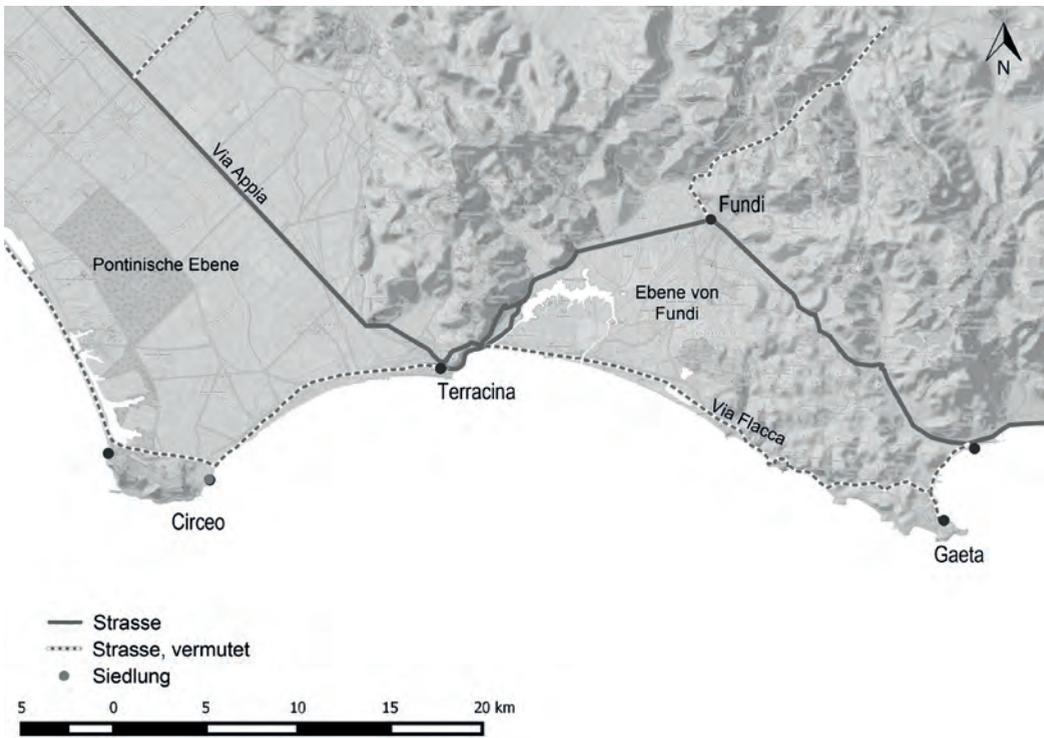


Abbildung 4: **TERRACINA**

*Terracina mit seinen Nachbarhäfen Circeo und Gaeta. Ein Hafen von Fundi ist bisher noch nicht nachgewiesen.*

Der einzige Hafen entlang der tyrrhenischen Küste, in dem es staatliche Bauaktivitäten gab und bei dem sich keine kaiserliche Villa in der Nähe nachweisen lässt ist Terracina (Abb. 4). Die Geschichte dieses Hafens ist sehr wechselhaft. Die Stadt liegt an einem Punkt, an dem sich die Lepinischen Berge dicht an die Küste schieben und eine der wenigen Ost-West-Verbindungen entlangläuft: die Via Appia. Gesiedelt wurde hier nachweislich bereits in volskischer und etruskischer Zeit<sup>35</sup>. Die römische Kolonie wurde 329 v. Chr. gegründet, wobei sich langsam der Name Terracina (auch Tarracina, seltener Tarracinae) gegenüber dem volskischen Namen Anxur durchsetzte<sup>36</sup>.

Hier trifft die Via Appia, welche in schnurgerader Linie durch die pontinische Tiefebene führt erstmals, von Rom kommend, auf die Küste. Terracina liegt fast genau in der Mitte einer 45 km langen, 10 km tief ins Land eingeschnittenen Bucht zwischen den Kaps von Circeo im Westen und von Gaeta im Osten. Die Berge reichen hier bis an das Wasser heran. Die pontinische Ebene

35 Der Kult des Jupiter-Anxur bestand wohl schon im 4. Jh. v. Chr., auch wenn der Tempelbau zum größten Teil in sullanische Zeit datiert. Vgl.: Lugli 1926, 166–176; Aurigemma

u.a. 1960, 30 f.  
36 Diod. 14, 16, 5; Liv. 4, 59, 7, 39, 7; Plin. nat. 3, 59; Zur Etymologie: Strab. 5, 3, 6.



*Abbildung 5:  
Die Akropolis  
von Terracina ist  
bis heute weithin  
sichtbar. Am Pesco  
Montano lies Tra-  
jan für den neuen  
Verlauf der Via  
Appia Teile des  
Berges abtragen.*

im Westen sowie die Ebene von Fondi im Osten sind durch Sümpfe geprägt und sehr flach. Es gibt in den Ebenen sehr viele Flüsse und Kanäle, von denen einer aus der pontinischen Ebene kommend, parallel zu Via Appia verläuft und am Hafen von Terracina ins Meer mündet. Laut Strabon gab es hier Kähne, welche von Eseln gezogen, in Richtung Rom getreidelt wurden<sup>37</sup>. Der älteste Teil der Stadt liegt 40 m üNN auf einem kleinen Hügel und wird auch als *città alta* bezeichnet<sup>38</sup>. Die *città bassa* breitete sich ab sullanischer Zeit unterhalb des ersten Stadtkerns in die nordwestliche Ebene und in Richtung Hafen aus. Auf dem 200 m hohen Hügel Monte S. Angelo erhebt sich die Akropolis mit dem Jupiter-Anxur-Tempel, dessen Substruktionen noch heute von See aus weithin sichtbar sind (Abb. 5).

Die Via Appia führt, aus Rom kommend, durch die obere Stadt, knickt direkt hinter dem östlichen Stadttor nach Norden ab um dann über die Hügel um die Akropolis herum, in Richtung Fundi weiter zu führen (Abb. 6)<sup>39</sup>. Obwohl es bereits im 2. Jh. v. Chr. Versuche gab, den Monte S. Angelo auf der Seeseite am Pesco Montano zu umgehen, gelang erst unter Trajan eine dauerhafte Lösung<sup>40</sup>. Der Kaiser ließ einen beachtlichen Teil des Berges abtragen um die

37 Strab. 5, 3, 6.

38 Diese Bezeichnungen tauchen erstmals bei Lugli 1926 auf und haben sich bis heute in der überwiegend italienischen Forschungsliteratur gehalten.

39 Lugli 1926, Carta n. 2. XXIV f.

40 Fulvius Flaccus soll bereits eine Straße, direkt am Wasser von Terracina, entlang der Ebene von Fundi nach Formia errichtet haben. Vgl. Liv. 39, 44, 6; Di Fazio 2006, 36 f.



neue Via Appia Trajana fast auf Meeresspiegelniveau um den Berg herum zu führen. Noch heute sind die Markierungen der römischen Arbeiter im Stein zu erkennen, die den Fels bis zu einer Höhe von 120 römischen Fuß abtragen mussten (Abb. 7). Die neue Straße führte den Canale Canneto entlang und traf am Nordwestufer des Lago di Fondi wieder auf die ursprüngliche Via Appia. Auf diese Weise wurde das Hafenviertel logistisch besser angebunden und es entstanden neue Gebäude<sup>41</sup>.

Aus der republikanischen Zeit ist nur wenig über Terracina bekannt<sup>42</sup>. Es gibt eine Erwähnung bei Livus, der erzählt, ein gewisser M. Aemilius Lepidus habe, während er den Vorsitz im Senat hatte, eine Mole aus Staatsmitteln finanziert, die in oder in der Nähe von Terracina gelegen hätte. In dieser Gegend soll Aemilius Lepidus auch eine Villa gehabt haben. Fulvius Flaccus soll angeblich einen Bohlenweg von Terracina in Richtung Fundi errichtet haben<sup>43</sup>. Möglicherweise ein früher Versuch die Steilküste am Pesco Montano zu umgehen. Die Küstenstraße durch die Ebene von Fundi, die Via Flacca, wird ihm ebenfalls zugeschrieben<sup>44</sup>. Unter Sulla steigt die Bauaktivität in Terracina, wobei besonders der untere Bereich des Stadtareals ausgebaut wurde<sup>45</sup>.

Eine bedeutendere politische Rolle scheint Terracina lediglich während des Vier-Kaiser-Jahres gespielt zu haben, als sich hier die Truppen von Vitellius und Vespasian einander gegenüberstanden. Der Verrat eines Sklaven aus Terracina führte nach sehr blutigen Auseinandersetzungen zur Niederlage der Vespasian-Anhänger. Tacitus erwähnt in seiner Beschreibung der Kämpfe, dass die unterlegenen Truppen zu ihren Schiffen fliehen, die am Strand lagen<sup>46</sup>. Er vermutet in einem späteren Buch, dass es möglicherweise mit diesem Verrat zusammen hing, dass Terracina während der gesamten flavischen Dynastie keinerlei staatliche Zuwendungen erhielt und auch beim Wiederaufbau der Stadt nach dem Bürgerkrieg nicht unterstützt wurde<sup>47</sup>. Erst unter Trajan stiegen die Bauaktivitäten in der Stadt wieder an. Im sonst sehr flachen Bereich der unteren Stadt erhebt sich ein kleiner Hügel (Abb. 6), der künstlichen Ursprungs zu sein

*Abbildung 6 (linke Seite): Ausschnitt der Carta n.3 von Lugli 1926 auf der er die Bezeichnungen für die Hafengebiete von De La Blanchère 1881 übernommen hat.*

41 Lugli 1926, XVII.

42 Die Forschungsgeschichte zu Terracina ist sehr kurz und bis in das frühe 20. Jh. vergleichbar mit den meisten Küstenstädten Latiums und Etruriens. Bis dahin wichtigstes Werk war der erste Band der Forma Italia von Giuseppe Lugli aus dem Jahr 1926. Hier werden alle bis dahin bekannten Funde lokalisiert, kurz beschrieben aber nur selten datiert. Seine Hafenschreibung basiert auf der Untersuchung von René De la Blanchère von 1881. Spätere Feldforschungen am Hafen scheint es nicht gegeben zu haben. Nachdem im 2. Weltkrieg

das Theater und eventuell der Kapitälstempel wiederentdeckt wurden stieg das Forschungsinteresse an der Stadt wieder. 1986 gab es eine erneute Katalogisierung der Funde von Terracina. Der Fokus lag allerdings auf dem oberen Teil der Stadt. Vgl. De La Blanchère 1881; Lugli 1926; Aurigemma u.a. 1960; Apollonj Ghetti 1972a, 1972b; Malizia – Innico 1986.

43 Liv. 39, 44, 6.

44 Di Fazio 2006, 37, mit Anm. 22.

45 Zur sullanischen Bauaktivität: Lugli 1926, XV.

46 Tac. Hist. 3, 57, 3, 76 f.

47 Tac. Hist. 4, 3.



- 48 Der 16 m hohe Hügel heißt Montone und wird heute von den Straßen Via Dante Alighieri, Via A. Manzoni, Lungolinea Pio VI und einer Häuserreihe umschlossen. Vgl. De La Blanchère 1881, 324. 331; Lugli 1926, 129.
- 49 »Imp Caesar Divi Nerva P Filius Nerva Traianus Aug Germanicus Dacicus

scheint. Es wird angenommen, dass es sich hierbei um den Aushub aus dem Hafenbecken handelt<sup>48</sup>.

In wieweit Trajan tatsächlich am Ausbau des Hafens beteiligt war, ist nicht eindeutig geklärt. Diese Vermutung basiert auf einem Relief, welches eine Hafenbauszene zeigt. In unmittelbarer Nähe des Hafens wurde außerdem eine etwa 1,50 m hohe Stele gefunden, auf der steht, dass Trajan im 9. Jahr seiner Amtszeit etwas aus seinen eigenen Mitteln finanziert hat<sup>49</sup>. Der exakte Fundort ist zwar nicht bekannt, aber sie soll ungefähr an Kanalmündung gefunden worden sein<sup>50</sup>. Damit ist es sehr wahrscheinlich, dass mit der Stifterinschrift tatsächlich die Kaianlagen gemeint sind, von denen sich nur der obere Teil in antoninische Zeit datieren lässt und deren untere Abschnitte älter sein müssen<sup>51</sup>.

Der zweite Hinweis auf den Hafen, das Relief, ist etwas schwieriger zu bewerten, da in der Forschungsdiskussion eine gewisse Uneinigkeit über seine Datierung herrscht. Es wurde 1853 gefunden, angeblich in der Nähe des Hafens und blieb lange Zeit im Besitz des Finders<sup>52</sup>.

Pontif Max Trib Pot XIII Impui Cosu PP Sua Pecunia Fecit«. (EDR081661)  
Die Stele steht heute im Stadtmuseum in Terracina.

50 Lugli 1926, 127.

51 »Partout elle est revêtue d'opus reticulatum encadré dans des files de mattoni, et présentant de temps en temps des rangées de losanges en brique. Le caractère général de la construction est celui de l'époque Antonine.« Vgl. De La Blanchère 1881, 325.

52 Abbildungen des Reliefs bei Gross 1938, Abb. 1; Coarelli 1990, Abb. 210.

Die Reliefplatte ist 55 cm lang, 24 cm hoch und zu beiden Seiten hin unvollständig. Dargestellt ist eine Handwerkerszene, in der eine Kaimauer oder Mole errichtet wird. Diese Mauer entsteht auf der linken Bildseite. Vier Handwerker sind mit dem Bau beschäftigt. Einer trägt in gebückter Haltung etwas links aus dem Bild heraus, während er von einem nach linksunten deutenden Mann rechts neben ihm Anweisungen erhält. Rechts hinter dem Aufseher steht eine weitere Gestalt in Tunika mit Mantel. Rechts vor dem Aufseher mauert ein Arbeiter Steine auf einander. Die Mauer hat bereits ihre volle Höhe erreicht mit einem Gesims und einem Ankerstein. Hinter dem Anleger steht ein Baukran, mit dem ein dritter Arbeiter Steinblöcke bewegt. Ein vierter Arbeiter ist dabei mit einem Hammer rechts von der Mole einen Felsblock zurecht zu schlagen. In der rechten Bildhälfte, neben der Arbeitsszene sind sieben Personen zu erkennen welche das Geschehen auf der linken Bildhälfte beobachten. Eine dieser Personen, ein Mann, sitzt auf einem Podest, auf einer *sella curulis* und ist größer dargestellt als die übrigen Personen. Er trägt eine Rüstung mit einem Mantel. Der Kopf des Sitzenden ist in seiner oberen Partie abgeschlagen, so dass er sich nicht mehr identifizieren lässt. Er hat den rechten Arm ausgestreckt und zeigt mit dem Finger in Richtung Mole. Hinter ihm stehen, ebenfalls auf dem Podest, zwei Personen, von denen der vordere ebenfalls Tunika und Mantel trägt. Von dem Hinteren ist nur der Kopf erkennbar. Rechts von der Wade der äußersten Figur auf der rechten Bildseite ist eine Form zu erkennen, die der Spitze eines Schiffsschnabels, eines *rostrum*, entspricht. Dies lässt vermuten, dass im weiteren Bildverlauf mindestens ein Schiff dargestellt war<sup>53</sup>.

Es gab zu diesem Relief in der bisherigen Forschung sehr kontroverse Meinungen. De La Blanchère meinte bereits 1881 in der sitzenden Person Trajan erkennen zu können<sup>54</sup>. Diese Deutung blieb mehr als 50 Jahre bestehen, bis Walter Gross 1938 das Relief als Fälschung deklarierte<sup>55</sup>. Erst in den 90er Jahren rehabilitierte Filippo Coarelli es wieder<sup>56</sup>. Allerdings datierte er es in die spätere-republikanische oder allenfalls frühaugusteische Zeit<sup>57</sup>. Damit kam es als Beleg für den trajanischen Hafenanbau nicht mehr in Frage. Bei Betrachtung der Schuhe des Sitzenden muss allerdings auch die Datierung in republikanische Zeit in Frage gestellt werden, da diese eher den Fellstiefeln der Kaiser entsprechen als den senatorischen oder patrizischen Stiefeln, die in der Republik dargestellt wurden<sup>58</sup>. Erst, wenn die genaue Datierung des Reliefs geklärt ist, lässt es sich als Hinweis für den trajanischen Hafenanbau hinzuziehen oder muss als solcher

#### Abbildung 7

(linke Seite):

*Der Pesco Montano mit den Abschnittsbezeichnungen der römischen Arbeiter. Der dunkle Bereich in der unteren rechten Ecke stammt aus Rekonstruktionsmaßnahmen.*

53 In der Rekonstruktion von Coarelli sind mehrere Schiffe dargestellt. Belegt ist allerdings nur das eine *rostrum*. Vgl. Coarelli 1996, 442, Abb. 218.

54 De La Blanchère 1881, 326.

55 Gross 1938.

56 Coarelli 1996.

57 Er begründet damit, dass das Relief stilistisch feiner gearbeitet ist und eher hellenistisch und klassizistisch anmutet, als zum Beispiel die Reliefs an der Trajanssäule. Vgl. Coarelli 1996, 445 f.

58 Daum 2016, 110.

verworfen werden. Der Beleg für den späteren Ausbau durch Antoninus Pius stammt aus den *Historiae Augustae*, die diesen Hafen zusammen mit Gaeta nennen, an deren Ausbau der Kaiser beteiligt war<sup>59</sup>.

Der Hafen selbst ist fast kreisförmig, mit zwei geraden Kais und einer langen Mole, die in Verlängerung des westlichen Kais, in einem Bogen das Hafenbecken schließt – bis zur 120 m breiten Hafeneinfahrt (Abb. 6). Das Hafenbecken hat einen Durchmesser von 375 m mit zwei Zugängen: Der Kanalmündung im Osten und der Hafeneinfahrt im Nordwesten. Die beiden geraden Kais liegen zu beiden Seiten der Kanalmündung. Der östliche ist 170 m, der westliche 230 m lang. Beide weisen zwei Bauphasen auf. Sie bestehen aus *opus mixtum*. Im unteren Teil ist das *reticulatum* sehr akkurat ausgeführt und wird von Bändern aus jeweils fünf Lagen von dunkelgelben Ziegeln durchzogen<sup>60</sup>. Im oberen Bereich ist das *reticulatum* unregelmäßiger und die Ziegelbänder bestehen aus je sechs Reihen rötlicher Ziegel, die schmaler sind als die unteren, gelblichen Ziegel. Am südlichen Ende des westlichen Kais wurde unterhalb des sonstigen Erdniveaus<sup>61</sup> ein Mauerabschnitt dokumentiert, der in *opus reticulatum* ohne Ziegelbänder errichtet wurde. Dahinter schließt sich der im Halbkreis verlaufende Molenbereich an. Die einzigen Datierungen der Molenschnitte stammen bisher von De La Blanchère. Den früheren Teil der beiden Kais setzt er in die trajanische, den späteren in antoninische Zeit, ebenso wie den runden Molenabschnitt<sup>62</sup>. In wie weit der antoninische Teil ein kompletter Neubau war, ist bisher ungeklärt. Nahe der antiken Hafeneinfahrt, im Bereich H nach De La Blanchère, beschrieb selbiger einen Materialwechsel<sup>63</sup>. In den Bereichen, die vom Wellenschlag stark angegriffen worden waren, ließen sich zu Beginn der 1880er Jahre noch die verschiedenen Schichten beobachten. Während die Mole sonst aus Tuff und Ziegeln besteht, hatte man im unteren Bereich Kalksteinquader verwendet. Auch die Breite der Mole variiert hier. Unten ist sie deutlich breiter. De La Blanchère geht davon aus, dass es sich hier um eine viel ältere Mole handle, welche die antoninischen Ingenieure als Fundament für den neuen Bau nutzten<sup>64</sup>. Ob es sich hierbei um Teile des trajanischen Hafens handelte, der möglicherweise doch größer war als bisher angenommen oder die Reste eines noch älteren Vorgängerbaus sind, ist unklar.

Um eine genaue Unterscheidung und Datierung der vermutlich drei Bauphasen des Hafens vorzunehmen, müssten die Strukturen zunächst einer genauen Analyse unterzogen werden. Dabei wäre auch die Frage zu berücksichtigen, ob der Montone aus dem trajanischen Hafenbau stammt oder aus einer früheren

59 Hist. Aug. 3, 8.

60 De La Blanchère 1881, 338.

61 »Ove il muro forma angolo si trova a m. 1 sotto il piano un pezzo di muro più antico in reticolato alterno senza filari di mattoni.« Luigli 1926, 130.

62 Die beiden späteren Autoren berufen

sich auf die erste Einschätzung aus dem 19. Jh. De La Blanchère 1881; Lugli 1926; Apollonj Ghetti 1972a. 1972b.

63 De La Blanchère 1881, 336; Lugli 1926, 132.

64 De La Blanchère 1881, 327.

Phase. Der betroffene Mauerabschnitt ist heute allerdings von der modernen Uferbebauung überdeckt.

Das Hinterland Terracinas, besonders die Ebene von Fundi war bekannt für ausgezeichneten Wein<sup>65</sup>. Der Caecubo wurde hier produziert und außerdem ein Rotwein in größeren Mengen über den Seeweg exportiert<sup>66</sup>. Die Stadt Fundi liegt im nördlichen Bereich der Ebene, 10 km von der Küste entfernt. Wie Berichte aus der Spätantike belegen hatten sie dennoch Zugang zum Meer. Der Lago di Fundi verbindet über zahlreiche Kanäle Fundi mit dem Tyrrenischen Meer. Es sind aus dem 9. Jh. Überfälle auf die Stadt belegt, wobei die Angreifer über die Kanäle bis nach Fundi ruderten<sup>67</sup>. Trotz dieser Berichte ist in der bisherigen Forschung nur Ansatzweise die Frage nach dem Hafen von Fundi gestellt worden<sup>68</sup>. Durch Livius ist bekannt, dass Aemilius Lepidus Staatsgelder für eine Mole in der Nähe von Fundi oder Terracina ausgegeben hat<sup>69</sup>. Er besaß eine Villa in der Gegend und verbesserte somit die Infrastruktur für den Handel mit seinen Waren – sehr zur Entrüstung der römischen Bürger. Wo genau diese Mole lag, ist nicht bekannt. Es wird bisher in der Forschung angenommen, es handle sich um eine Mole in Terracina<sup>70</sup>.

Für den Küstenabschnitt der Ebene von Fundi ist indirekt ein Hafenplatz bekannt. An der Mündung des Canale Sant'Anastasia sind eine, eventuell zwei Keramik Werkstätten bekannt deren Nutzungsphasen vom 2. Jh. v. Chr. bis in augusteische Zeit datieren<sup>71</sup>. Eine weitere Amphorenproduktion gab es an der Mündung des Canale Canneto<sup>72</sup>. Die Amphoren die hier in großem Stil produziert wurden, fanden sich auf Wracks in Italien und vor Frankreich wieder<sup>73</sup>. Im Norden der Ebene von Fundi erheben sich die Lepinischen Berge, als Teil des Apennins. Zusammen mit der wasserreichen Ebene ist diese Gegend hervorragend geeignet zum Weinanbau.

## FAZIT

Warum ließ Trajan nun ausgerechnet diese Häfen ausbauen? Centumcellae fügt sich in jene Gruppe von kaiserlich geförderten Häfen ein, die in Verbindung mit entsprechenden Villen lagen. Die übrigen Häfen dieser Gruppe an dem unter-

65 Plin. nat. 14, 61.

66 Wracks im Mittelmeer hatten tausende Amphoren aus Fundi an Bord, die aber nachweislich Rotwein enthalten hatten. Der Caecuber war aber ein Weißwein.

67 Di Fazio 2006, 50 mit einem Verweis auf einen mittelalterlichen Bericht.

68 Die Forschung in Fundi ist geprägt durch Raubgrabungen, Zerstörung und unzureichende Dokumentationen. Auch in der jüngsten Studie zu Fundi wird ein Hafen im See oder direkt

in der Stadt nicht in Erwägung gezogen. Vgl. De Fazio 2006. Allenfalls die Mündung des Canale Sant'Anastasia wird als tief und breit genug erachtet um eventuell als Hafen gedient zu haben. Olcese 2012, 136.

69 Liv. 40, 51, 1–2.

70 Zu Aemilius Lepidus und zur Mole vgl. Di Fazio 2006, 34.

71 Olcese 2012, 136.

72 Olcese 2012, 134 f.

73 So zum Beispiel auf dem Madrague Wrack vor der französischen Küste,

suchten Küstenabschnitt zwischen dem Mons Argentario und Minturnae liegen südlich von Rom<sup>74</sup>. Das heißt Trajan hatte einerseits nachvollziehbare Gründe für den Bau dieses Hafens. Bereits Nero hatte in Anzio direkt vor seiner Villa eine überdimensionierte Hafenanlage errichten lassen. Andererseits ist die Villa von Trajan bisher nicht lokalisiert worden und das schnelle Wachstum der Stadt deutet auf den starken Bedarf nach einem Hafen an diesem Küstenabschnitt. Dieser Bedarf wurde bis dahin von Castrum Novum, Pyrgi und Graviscae gedeckt. Während sich in den beiden entfernteren Häfen Graviscae und Pyrgi keine wirtschaftlichen oder demographischen Einbrüche nachweisen lassen, war der dritte Hafen sehr stark vom Bau Centumcellae betroffen<sup>75</sup>. Hier hatten in den Jahrzehnten zuvor die Statilii und Ateii in den Bau von Theatern, Tempeln und Portiken investiert<sup>76</sup>. Wie die Beschreibung von Rutilius Namantianus belegt, hat es hier in den Jahrhunderten der römischen Kaiserzeit einen starken Anstieg des Meeresspiegels gegeben. Zu Beginn des 5. Jh. hatte das Meer bereits deutliche Zerstörung angerichtet. Außerdem lag Castrum Novum zwar an der Via Aurelia, an einem günstigen, natürlichen Ankerplatz, geschützt durch das Kap Linaro, die nächste Straße ins Hinterland zweigte jedoch erst 7 km weiter nördlich von der Via Aurelia ab. An dieser Kreuzung entstand der neue Hafen von Trajan. Es gibt keinerlei Hinweise auf die Beteiligung der einflussreichen Familien aus Castrum Novum an der Planung des neuen Hafens, der nun logistisch günstiger lag und deutlich mehr Kapazitäten hatte. In Castrum Novum entstanden seit dem Ende des 1. Jh. und im 2. Jh. vermehrt *otiums villen*. Die Statilii, Ateii und andere Familien konnten also den Luxus genießen, einen effizienten Hafen in der Nähe zu haben ohne die negativen Begleiterscheinungen so eines Hafens – fremde Seeleute, Abfälle, Lärm etc. – vor der eigenen Haustür ertragen zu müssen.

In Terracina gab es keine Verbindung zu einer Villa. Dafür scheint hier eine, in der Forschung noch nicht näher untersuchte, Verbindung zu Fundi bestanden zu haben. Die Funde auf den Wracks Madrague und Fos 1 belegen, dass in Fundi nicht nur der weiße Caecuber produziert wurde, sondern auch ein Rotwein<sup>77</sup>. Der Export über die Kanalmündungen am Cannelo und Sant’Anastasia scheinen jedoch im 1. Jh. n. Chr. eingestellt worden zu sein. Solange die Forschungssituation in Fondi so prekär bleibt wie bisher, muss die Frage nach der Hafensituation und der Beziehung zwischen Fundi und Terracina ungeklärt bleiben. Mit dem Hafen in Terracina und der Verlegung der Via Appia entlang der Steilküste wur-

westlich von Toulon und auf dem Wrack Fos 1, westlich von Marseille. Vgl. Hesnard u.a. 1978; Giacobbi-Lequément 1987.

74 Es sind die Häfen von Antium, Astura (vermutet), Circeo und Gaeta. Im Hafen von Cosa hat es zwar auch eine kaiserliche Villa gegeben, jedoch ist sie in den bestehenden Hafen hinein-

gebaut worden und hat damit seine Funktion stark eingeschränkt.

75 Daum 2016, 155–158.

76 CIL XI 3583; Haack 2013, 56 f.; Fig. 1.

77 Die Amphoren aus Fundi auf dem Schiff Fos 1 enthielten eindeutig Rotwein. Vgl. Olcese 2012, 135.

78 Astura ist ein außergewöhnlich großer Villenhafen, bei dem die Villen-

de die Anbindung der Ebene Fundis an Terracina jedenfalls deutlich verbessert. Private Interessen lassen sich Trajan nicht direkt nachweisen. Wirtschaftliche Interessen an Terracina und der Verbindung in die Ebenen im Osten und Westen hat es vermutlich gegeben, aber auch diese sind bisher schwer fassbar. Trajan ist allerdings bekannt für sein Engagement am logistischen Ausbau Italiens. Der Bogen von Benevent ist ein stattlicher Hinweis auf sein Interesse an der Nord-Süd-Verbindung südlich von Rom. Mit der Verlegung der Via Appia an die Küste hat er die Strecke sicherlich etwas beschleunigen können. Auf diese Weise wurde Terracina weniger zum Nadelöhr sondern ein Verkehrsknotenpunkt, an dem die Schnittstelle zwischen See- und Landwegen an Bedeutung gewonnen hatte. Es handelt sich hier also um zwei Häfen, die auf den ersten Blick wenig gemeinsam haben: Der nördliche steht in Verbindung mit einer kaiserlichen Villa und fügt sich leicht ein in die Gruppe kaiserlich geförderter Häfen in Anzio, Circeo, Gaeta und unter Vorbehalt in Astura<sup>78</sup>. Der südliche Hafen scheint bis in das 1. Jh. n. Chr. im Schatten eines Ankerplatzes oder Hafens nahe Fundis gestanden zu haben und wurde erst nach Aufgabe der Keramikproduktion an den Kanalmündungen ausgebaut.

Militärische Gründe für den Ausbau lassen sich in keinem der beiden Häfen nachweisen. In Centumcellae ist zwar seit antoninischer Zeit eine Flotte nachweisbar, jedoch gibt es keine Hinweise darauf, dass die Stationierung einiger Kriegsschiffe aus Ravenna in Centumcellae bereits von Trajan geplant wurde. Terracina scheint ein rein ziviler Hafen gewesen zu sein.

Der Bau beider Häfen scheint eher wirtschaftlich begründet zu sein<sup>79</sup>. Dass die reichen Bewohner der Gegend um Centumcellae und Terracina vom Bau der Hafenanlagen profitierten, ist stark anzunehmen. Eine Untersuchung der Verhältnisse dieser Großgrundbesitzer zum Kaiser könnte Aufschluss darüber geben, wie stark sie in den infrastrukturellen Ausbau der Region zur Kaiserzeit involviert waren.

Julia Daum  
 Universität Hamburg  
 Edmund-Siemers-Allee 1(West)  
 20146 Hamburg

besitzer noch nicht eindeutig identifiziert werden konnten. Es kommen jedoch aufgrund von nebensächlichen Erwähnungen in Schriftquellen Augustus und Caligula in Frage. Vgl. Daum 2016, 96.

79 Das schnelle Wachstum der Stadt

Centumcellae belegt die optimale wirtschaftliche Anbindung des Hafens an das Hinterland. In Circeo, wo es ebenfalls eine einzelne kaiserliche Villa mit einem Hafen gab ist ein derartiger Boom nicht erfolgt. Vgl. Daum 2016, 105.

**LITERATUR**

- Annovazzi 1877* V. Annovazzi, Civitavecchia, NSc 1877, 93–94
- Apollonj Ghetti 1972a* F. M. Apollonj Ghetti, Il porto romano di Terracina e il suo auspicabile ripristino, L'Urbe 35, 5, 1972, 6–11
- Apollonj Ghetti 1972b* F. M. Apollonj Ghetti, Il porto romano di Terracina e il suo auspicabile ripristino [2], L'Urbe 35, 6, 1972, 1–9
- Aurigemma u.a. 1960* S. Aurigemma – A. Bianchini – A. De Santis, Circeo, Terracina, Fondi (Rom 1960)
- Bastianelli 1939* S. Bastianelli, Gli antichi avanzi esistenti nel territorio di Civitavecchia, StEtr 13, 1939, 385–402
- Bastianelli 1940* S. Bastianelli, Civitavecchia. Rinvenimenti nell'area della città, NSc 1919, 183–198
- Bastianelli 1954* S. Bastianelli, Centumcellae (Civitavecchia), Castrum Novum (Torre Chiarucca) Regio VII, Etruria (Rom 1954)
- Brandizzi Vitucci 2000* P. Brandizzi Vitucci, Antium. Anzio e Nettuno in Epoca Romana (Rom 2000)
- Broccoli 1975* U. Broccoli, Alcune novità epigrafiche e topografiche a Terracina, BLazioMerid 8, 1975, 21–28
- Calisse 1936* C. Calisse, Storia di Civitavecchia (Florenz 1936)
- Canaina 1837* L. Canina, Sul Porto Neroniano di Anzio e sui Rostri del Foro Romano (Rom 1837)
- Ciccone 1998* S. Ciccone, Piscinae in Litore Formiano in: S. Ciccone (Hrsg.), Atti del Convegno di Studi sull'antico territorio di Formia, aprile 1996, Formia, Formianum 4 (Marina di Minturno 1998) 13–30
- Coarelli 1996* F. Coarelli, Revixit Ars. Arte e ideologia a Roma. Dai Modelli elleni-stici alla tradizione repubblicana (Rom 1996)
- Correnti 1990* F. Correnti, Centumcellae: la villa, il porto e la città, in: A. Maffei – F. Nastasi (Hrsg.), Caere e il suo territorio da Agylla a Centumcellae (Rom 1990) 209–214
- Daum 2016* J. Daum, Effizienz und Konkurrenz: Funktionale Beschaffenheit von italischen Hafenzentren und ihren Anlagen in der mittleren römischen Kaiserzeit (Diss. Hamburg 2016, Mikrofiche)
- De La Blanchère 1881* M. R. de la Blanchère, Le port de Terracine. Histoire et archéologie, MEFRA 1, 1881, 322–348.
- De La Blanchère 1884* M. R. de la Blanchère, Terracine. Essai d'histoire locale (Paris 1884)
- De Paolis 1982* C. De Paolis, Il porto di Centumcellae. Motivi storico-economici della sua costruzione, Il Lazio nell'antichità romana, 1982, 137–154.
- Di Fazio 2006* M. Di Fazio, Fondi ed il suo territorio in età romana. Profilo di storia economica e sociale (Oxford 2006)
- Enei 2004* F. Enei, Pyrgi Sommersa, Ricognizioni archeologiche subacquee nel porto dell'antica Caere (Santa Severa 2004)

- E. Felici, Osservazioni sul porto neroniano di Anzio e sulla tecnica romana delle costruzioni portuali in calcestruzzo, *ASubacq* 1, 1993, 71–104 *Felici 1993*
- E. Felici, Construire nell'acqua: i porti antichi, in: M. Giacobelli (Hrsg.), *Lezioni Fabio Faccenna, conferenze di archeologia subacquea, I e II ciclo* (Bari 2001) 161–178 *Felici 2001*
- E. Felici, Il Parco nazionale del Circeo: archeologia in uno straordinario paesaggio, *ASub* 10, 1, 2004, 9–18 *Felici 2004*
- M. F. Giacobbi-Lequément, La céramique de l'épave Fos 1, *Archaeonautica* 7, 1987, 167–191 *Giacobbi-Lequément 1987*
- W. H. Gross, ›Römisches Relief aus Terracina, *AA* 53, 1938, 148–155 *Gross 1938*
- R. Guéry, Nouvelle approche sur la diffusion de la terra sigillata tardo-italique, in: *Rei Cretariae Romanae Fautorum acta* 25, 1987, 31–136 *Guéry 1987*
- M. L. Haack, Les Inscriptions de Castrum Novum, in: F. Enei – M.-L. Haack – S. N. Combescure – G. Poccardi (Hrsg.), *Castrum Novum. Storia ed Archeologia di una Colonia Romana nel Territorio di Santa Marinella, Quaderno 2* (Santa Marinella 2013) 56–59 *Haack 2013*
- A. Hesnard – P. Pomey – A. Tchernia, L'épave romaine de la Madrague de Giens (Var). Campagnes 1972–1975, fouilles de l'institut d'archéologie méditerranéenne (Paris 1978) *Hesnard u.a. 1978*
- L. Holstenii, Annotationes in geographiam Caroli à S. Paulo, *Italiam Antiquam Cluverii et Thesarum geographicum Ortelii* [...] (Rom 1666) *Holstenius 1666*
- K. Lehmann-Hartleben, Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres : Beiträge zur Geschichte des Städtebaus im Altertum, *Kilo Beih.* 14, (Leipzig 1923) *Lehmann-Hartleben 1923*
- G. Lugli, Anxur – Terracina, *Forma Italia, Regio I, 1, 1* (Rom 1926) *Lugli 1926*
- G. Lugli, Circeii, *Forma Italia, Regio I, 1, 2* (Rom 1928) *Lugli 1928*
- R. Malizia – P. C. Innico (Hrsg.), *Terracina Romana. Nuove indagini su alcune testimonianze di età imperiale* (Latina 1986) *Malizia – Innico 1986*
- P. Manzi, *Stato antico ed attuale del porto città e provincia di Civita-vecchia* (Prato 1837) *Manzi 1837*
- A. M. McCann, The Harbor and Fishery Remains at Cosa, Italy, *JFieldA* 6, 4, 1979, 391–411 *McCann 1979*
- A. M. McCann – J. Bourgeois – E. K. Gazda – J. P. Oleson – E. L. Will (Hrsg.), *The Roman Port and Fishery of Cosa. A Center of Ancient Trade* (Princeton 1987) *McCann u.a. 1987*
- G. Olcese, Atlante dei siti di produzione ceramica (Toscana, Lazio, Campania e Sicilia) con le tabelle dei principali RELITTI del Mediterraneo occidentale con carichi dall'Italia centro meridionale IV secolo a.C. – I secolo d.C. (Rom 2011–2012) *Olcese 2012*
- L. Quilici, Il Porto di Civitavecchia – L'antica Centumcellae, in: F. E. Brown – R. T. Scott – A. R. Scott (Hrsg.), *Eius Virtutis Studiosi: Classical and Post Classical Studies in Memory of Frank Edward Brown (1908–1988) Studies in the History of Art* 43, Symposium Pa-pers 23 (Washington 1993) 63–83 *Quilici 1993*

- Ruegg 1995* S. D. Ruegg, Underwater Investigations at Roman Minturnae. Liris-Garigliano River, Part I, Report (Jonsered 1995)
- Sonno – Anelli 2012* M. Sonno – S. Anelli, Cento anni di ricerche per la ricostruzione dei »paesaggi culturali« e per la redazione della carta archeologica dell'arco del Mignone: Rinvenimenti sottomarini nel comprensorio di Civita-vecchia, a ricerca sub-acqua, Civitavecchia, 1911–2011 (Civitavecchia 2012)
- Torelli 1980* M. Torelli, Etruria (Rom 1980)
- Torraca 1761* G. Torraca, Delle Antiche Terme Taurine Esistenti nel Territorio di Civita-vecchia Dissertazione in cui si Premettono le Memorie Cronologiche di essa Città e Trattasi in fine delle Native, ed Avventizie Qualità di sua Atmosfera (Rom 1761)
- Torraca 1777* G. Torraca, Antologia Romana 3 (Rom 1777)

#### **ABBILDUNGSVERZEICHNISS**

- Abb. 1: Julia Daum 2016 mit QGIS
- Abb. 2: Julia Daum 2016 mit QGIS
- Abb. 3: Julia Daum 2014 nach Correnti 1990, Fig. 245
- Abb. 4: Julia Daum 2016 mit QGIS
- Abb. 5: Julia Daum 2015
- Abb. 6: Lugli 1926, carta n. 3
- Abb. 7: Julia Daum 2015