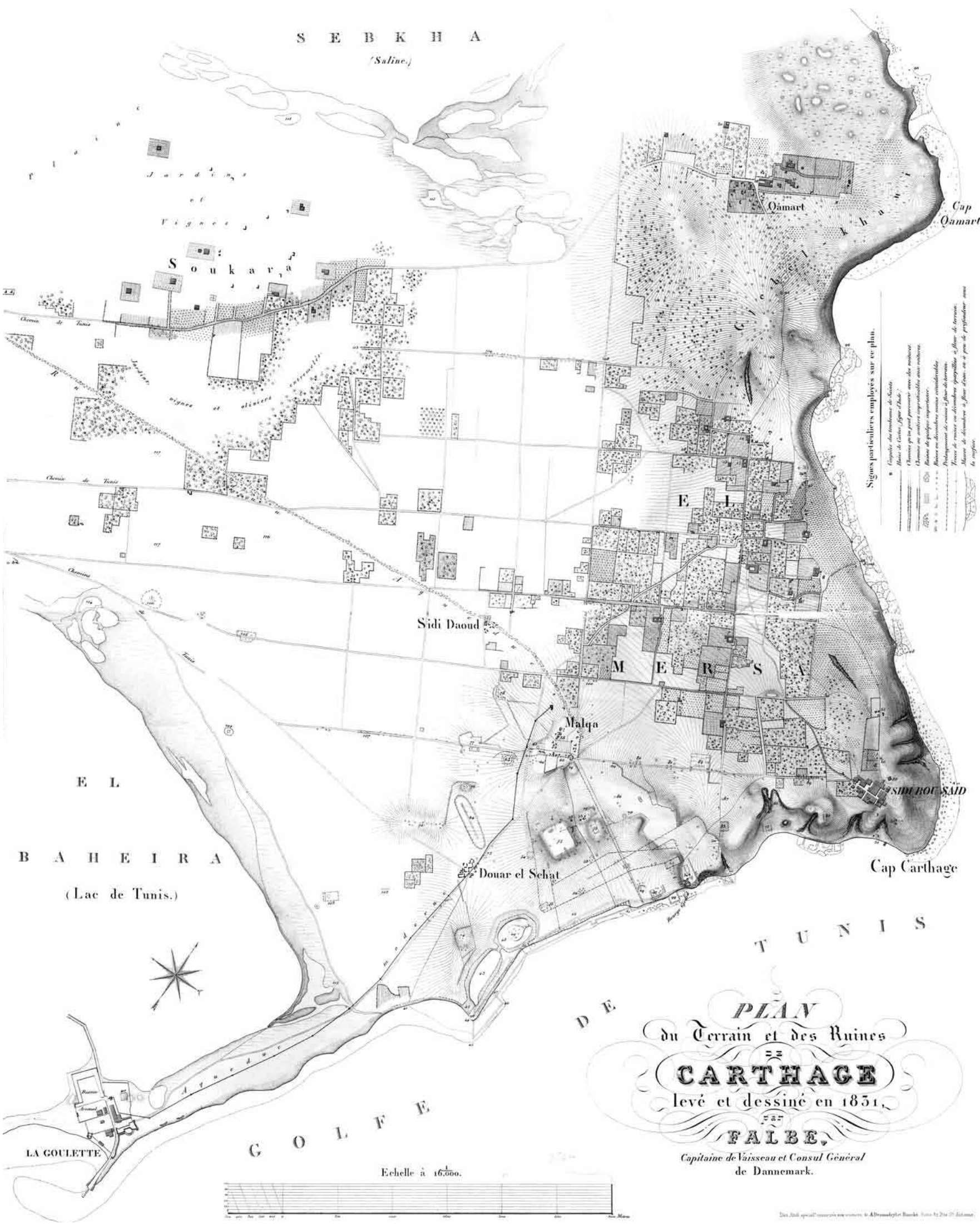


S E B K H A

(Saline.)



Signes particuliers employés sur ce plan.

- W Caspelles des tombeaux de Sidi
- Huis de Sidi, (Sidi el Chah)
- Chemin qui se perd par terre sans être marqué
- Chemin ou sentier impraticable sans voiture
- Route de gué ou impraticable
- Route ou chemin sans construction
- Partage de terrain en deux ou plusieurs parts
- Traces de murailles ou de remparts de Sidi el Chah
- Murs de Sidi el Chah, ou de son territoire
- La mer

PLAN
 du Terrain et des Ruines
 de
CARTHAGE
 levé et dessiné en 1851,
 par
FALBE,
 Capitaine de Vaisseau et Consul Général
 de Dannemark.

Echelle à 16,000.



Karthago – Die «von Häfen umschlossene» Metropole

von Selma Abdelhamid

Qart Hadašt, die «neue Stadt», war anfangs eine von vielen phönizischen Städten auf dem Handelsweg von der Levante zur iberischen Halbinsel. Als einzige sollte sie jedoch die Bedeutung einer Metropole erlangen. Ausschlaggebend waren dabei ihre strategisch günstige Lage, die ihr die Kontrolle über wichtige Seerouten ermöglichte, und ihre wirtschaftliche Stärke, die auf ihrem fruchtbaren Hinterland und ihrer Seemacht beruhte. Noch heute ist das schöne Karthago, inzwischen ein Villenvorort, der Sitz des tunesischen Präsidenten und damit ein politisches Machtzentrum.

Die Ruinen des antiken Karthago, darunter die berühmten punischen Häfen, waren lange Zeit nur durch griechische und römische Textquellen bekannt. Umso dringender war die Untersuchung der archäologischen Zeugnisse. Zuallererst wurden die punischen Häfen von Felice Caronni, einem Mailänder Kleriker, und dem französischen Schriftsteller François-René de Chateaubriand zu Beginn des 19. Jhs. lokalisiert. Die archäologische Erforschung der Stadt begann

knapp 20 Jahre später auf Initiative von Christian Falbe, einem dänischen Marineoffizier und Konsul am Hofe des Bey von Tunis (Abb. 1). Ab 1859 wurden die Hafenanlagen von Charles-Ernest M. Beulé archäologisch untersucht und rückten zunehmend in den Fokus wissenschaftlicher Studien. Anfang des 20. Jhs. unternahm der Franzose Louis Carton eine erste taucherische Erkundung der Hafenanlagen, die in den 1940er Jahren von Philipp Tailliez und Jacques-Yves Cousteau fortgeführt wurde. Tailliez und Cousteau suchten im Süden bei Le Kram nach Indizien für weitere Häfen, da man die bisher entdeckten Einrichtungen zu klein für das prächtige Karthago hielt. Konkrete Informationen und die Klärung essenzieller Aspekte der Hafenanlagen erbrachten erst von britischer und amerikanischer Seite durchgeführte Ausgrabungen in den 1970er bis 1980er Jahren. In einem spektakulären und bisher einzigartigen UNESCO-Projekt dokumentierten Forschergruppen aus zwölf Nationen die Überreste der von moderner Überbauung bedrohten Stadt.

Eine Seemacht ohne Hafen

Auf den ersten Blick mag es überraschen, dass die Metropole Karthago in ihrer Blütezeit keinen gebauten Hafen besaß, obwohl ihre Macht über Jahrhunderte hinweg auf ihrer Flotte gründete. Vielleicht sah man keine Notwendigkeit für einen Hafenaufbau, zumal Schiffe an natürlichen Ankerplätzen Schutz fanden, die an der von kräftigen Winden und Strömungen geprägten Küste durchaus vorhanden waren (Abb. 2, 3). Eine der bedeutendsten Anlegestellen

war zweifellos der heutige Salzsee von Tunis oder «Lac de Tunis», der durch eine Landzunge vom Meer abgegrenzt war und sich in phönizisch-punischer Zeit bis an den Fuß des Byrsa-Hügels erstreckte. Noch im 6. Jh. n. Chr. erwähnt Prokop eine im See ankernde Flotte (Prok. BV 3, 1, 20). Im 12. Jh., beim Besuch des Geographen Al-Idrisi (Al-Idrisi 3, 1, 112), war der See jedoch bereits zu seicht, um Schiffe aufzunehmen. Im Gebiet der späteren karthagischen Häfen

⇨ Abb. 1
Ausschnitt aus dem Plan des dänischen Marineoffiziers und Konsuls Falbe.

Abb. 2
Luftbild von Karthago, von
der NASA während der 1st
Earth Observing Mission
EO-1 aufgenommen. Der
Pfeil markiert die beiden
Hafenanlagen nordöstlich
des Salzsees von Tunis.



befand sich, wie Kernbohrungen belegen, eine nach Südosten oder Süden geöffnete Bucht, die ebenfalls als natürlicher Anlegeplatz gedient haben kann. Weitere natürliche Häfen konnten wenige Kilometer nördlich von Karthago bei Megara lokalisiert werden und

verteilen sich entlang eines sandigen Küstenstreifens, dessen heutiger Name La Marsa bezeichnenderweise «Hafen» bedeutet. Auch die Bucht von Le Kram, südlich von Karthago, erscheint als Anlegestelle geeignet (Abb. 4). Wie eine Passage bei Cicero suggeriert, blieben diese natürlichen Ankerplätze auch nach Anlage der punischen Hafenstrukturen in Benutzung. So bezeichnet der römische Gelehrte im 1. Jh. v. Chr. Karthago als *succinta portibus*, d. h., von Häfen umschlossen (Cic. leg. agr. 2, 32, 87).



Abb. 3
Luftaufnahme der beiden
Häfen, U.S. Airforce
1942.

Insbesondere im Gebiet der deutschen Ausgrabungen in Karthago wurde nachgewiesen, dass sich die Küstenlinie seit der Antike verschoben hat. Anfangs unbefestigt, umschloss den Küstenstreifen im 5. Jh. v. Chr. eine 5,20 m breite «Seemauer», die nach der Anschwemmung von Sedimenten erst im 2. Jh. v. Chr. und dann im 2. Jh. n. Chr. seewärts verlegt wurde. Seitdem litt die Küste unter der Erosion und ihr Verlauf entspricht heute dem Niveau des 2. Jhs. v. Chr. Römische Bauten liegen unter Wasser und sind zum Teil von Material bedeckt, das 1983/84 zum Küstenschutz aufgeschüttet wurde.

Aus dem späteren Hafensareal sind aus der Frühzeit nur wenige Bauten bekannt. Noch vor 350 v. Chr. durchzog ein parallel zur Küstenlinie angelegter Salzwasserkanal das Gebiet. Mit ca. 400 m Länge,

15 bis 20 m Breite und einer Tiefe von 2 m war er vermutlich vom Salzsee bis zum punischen Tophet, einem Heiligtum im Westen des späteren Handelshafens, schiffbar. Während ein Teil des Kanals ab dem 4. Jh. v. Chr. nicht mehr verwendet wurde, konnten an der Stelle der Insel im späteren ringförmigen Hafen schiffbauliche Aktivitäten nachgewiesen werden (vgl. Abb. 4). Der britische Archäologe Henry Hurst

postulierte daraufhin die Existenz eines zweiten Kanals, der weiter im Westen durch das Gebiet des späteren rechteckigen Hafens verlief und die Verbindung zu den Werften herstellte. Letztere sind über mehrere Phasen belegt, von denen vielleicht eine mit dem Bericht des Diodorus Siculus verbunden werden kann, die Schiffshäuser oder *neoria* von Karthago seien bei einem Brand 386 v. Chr. zerstört worden (Diod. 15, 73, 3).

«Die Seehäfen lagen einander gerade gegenüber...»
(App. VIII. 96)

Abb. 4
Die Küstenlinie Karthagos.

Pierre Cintas glaubte in einer Jadeemme eine Abbildung des punischen Hafens zu erkennen. Diesen Hafen setzte er jedoch weiter südlich an und bestritt bis zu seinem Tod, wenige Jahre vor der britischen Ausgrabung, seine Gleichsetzung mit den in Karthago sichtbaren Lagunen. Heute ist die Identifizierung der beiden Wasserflächen als Überreste der berühmten Häfen gesichert (vgl. Abb. 2). Geoarchäologische Untersuchungen wiesen nach, dass sich die Becken in ihrer Form annähernd genau über die erste Bucht legten. Entlang des Küstenstreifens reihen sich mehrere Elemente aneinander: im Norden ein ringförmiges Hafenbecken, im Süden daran anschließend ein rechteckiges Becken, die im 2. Jh. v. Chr. neu angelegte Seemauer sowie zwei überschwemmte Plattformen im Süden und Norden, die als «Quadrilatère de Falbe» und «Northern Quadrilateral» bzw. «Quadrilatère de Roquefeuil» in die Forschungsgeschichte eingingen (vgl. Abb. 4). Die Plattformen allerdings sind zum großen Teil in spätere Phasen zu datieren. Im August 1973 wurden diese Bauten im Rahmen von Unterwasserprospektionen von Robert Yorke erstmals systematisch erfasst, doch selbst nach Abschluss der Ausgrabungen, nahezu 20 Jahre später, blieb die Chronologie der Anlagen problematisch. Während Lawrence Stager die Einrichtung des rechteckigen Hafens in die zweite Hälfte des 3. bzw. in das 2. Jh. v. Chr. vorschlug, plädierte Hurst für den zeitgleichen Bau beider Häfen im 2. Jh. v. Chr. Letztere Ansicht hat in der Fachwelt größeren Anklang gefunden. Für eine einzelne Bauphase spricht nicht

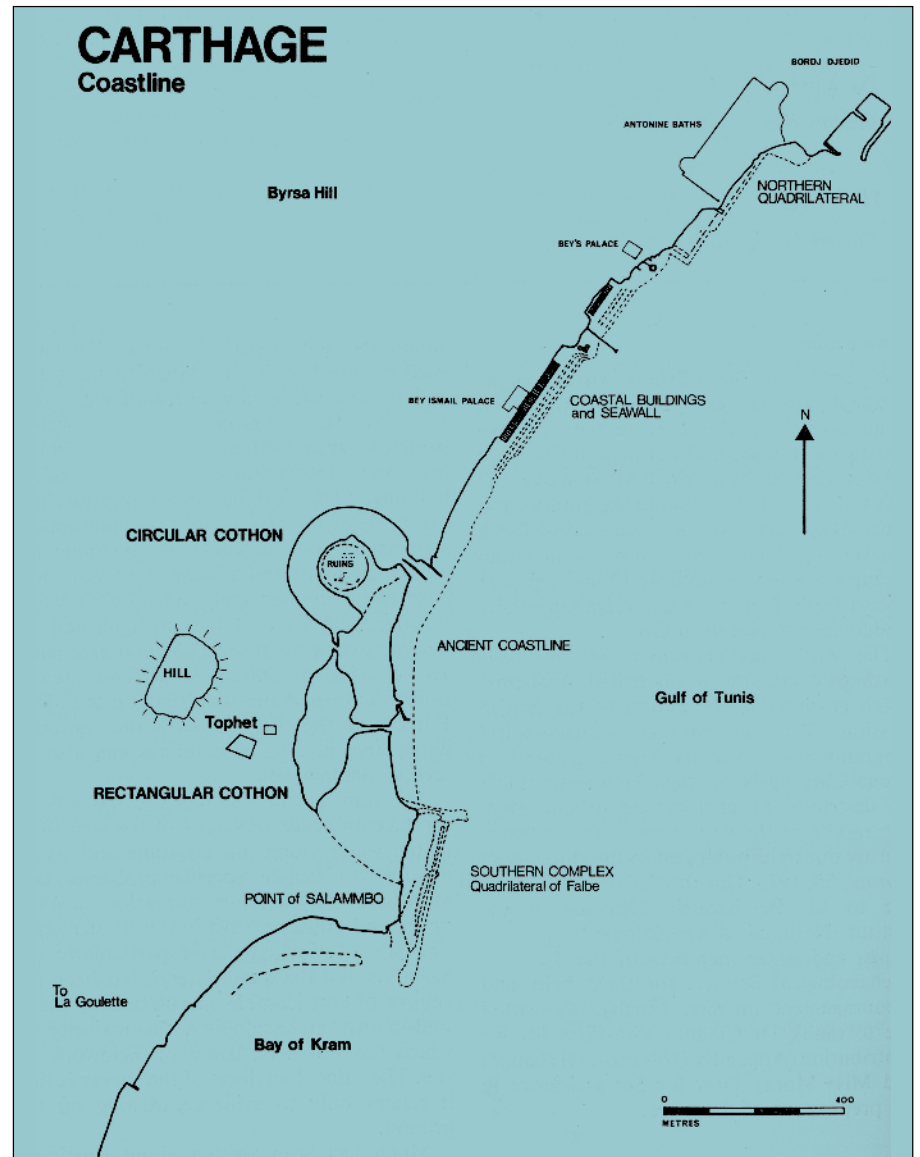


Abb. 5
Rekonstruierter Grundriss
des runden Hafens mit
Trockendocks.

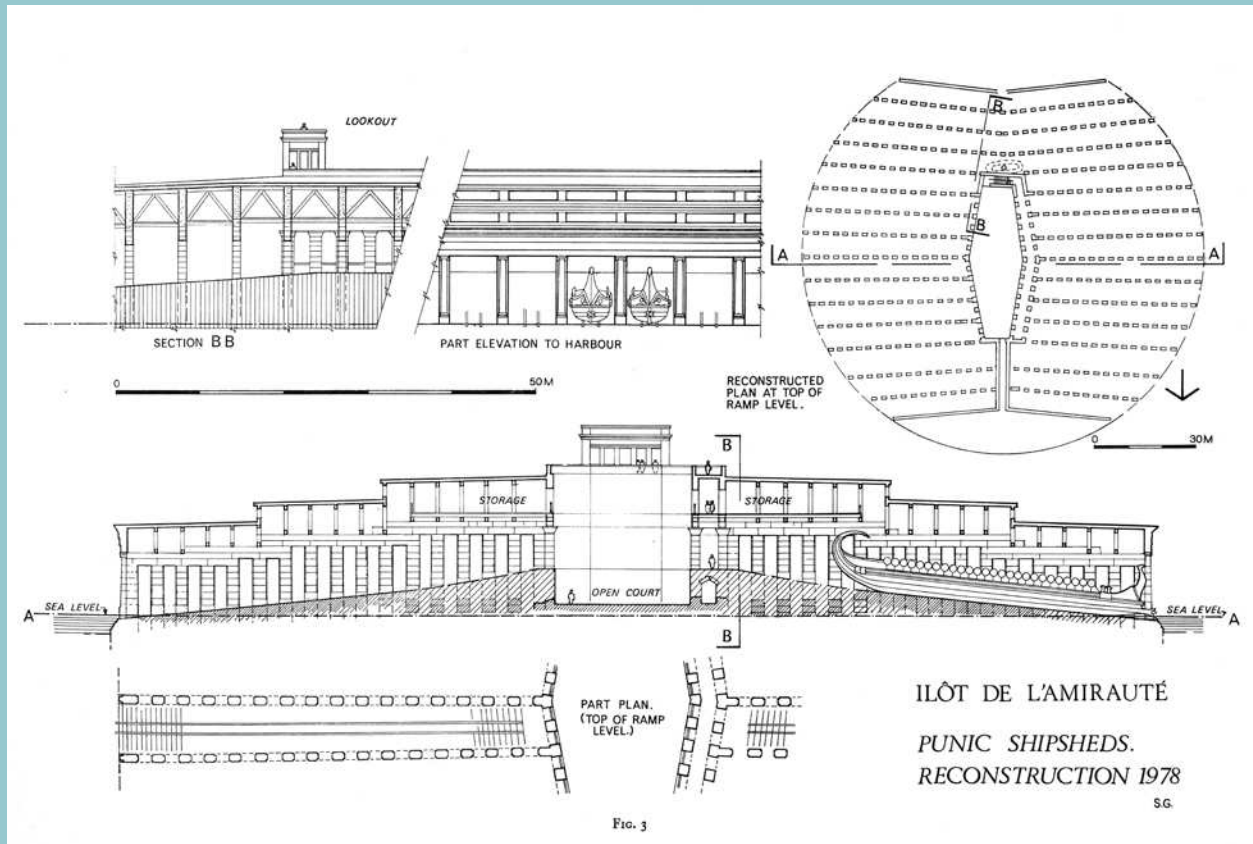


Abb. 6
Trockendock auf der
Admiralitätsinsel.



nur die einheitliche Ausrichtung der Becken und ihre Nähe zueinander, sondern auch die Verwendung des identischen, sandigen Kalksteins aus El-Haouaria am tunesischen Cap Bon. Der Hafbereich wäre somit Teil eines groß angelegten Bauprogramms gewesen. Allein für das Ausschachten beider Hafengebassins mussten ca. 235 000 m³ Erde bewegt werden und auf der Insel im ringförmigen Hafen wurden zudem etwa 10 000 m³ Material angehäuft, um das für das Herausziehen der Schiffe notwendige Gefälle zu schaffen.

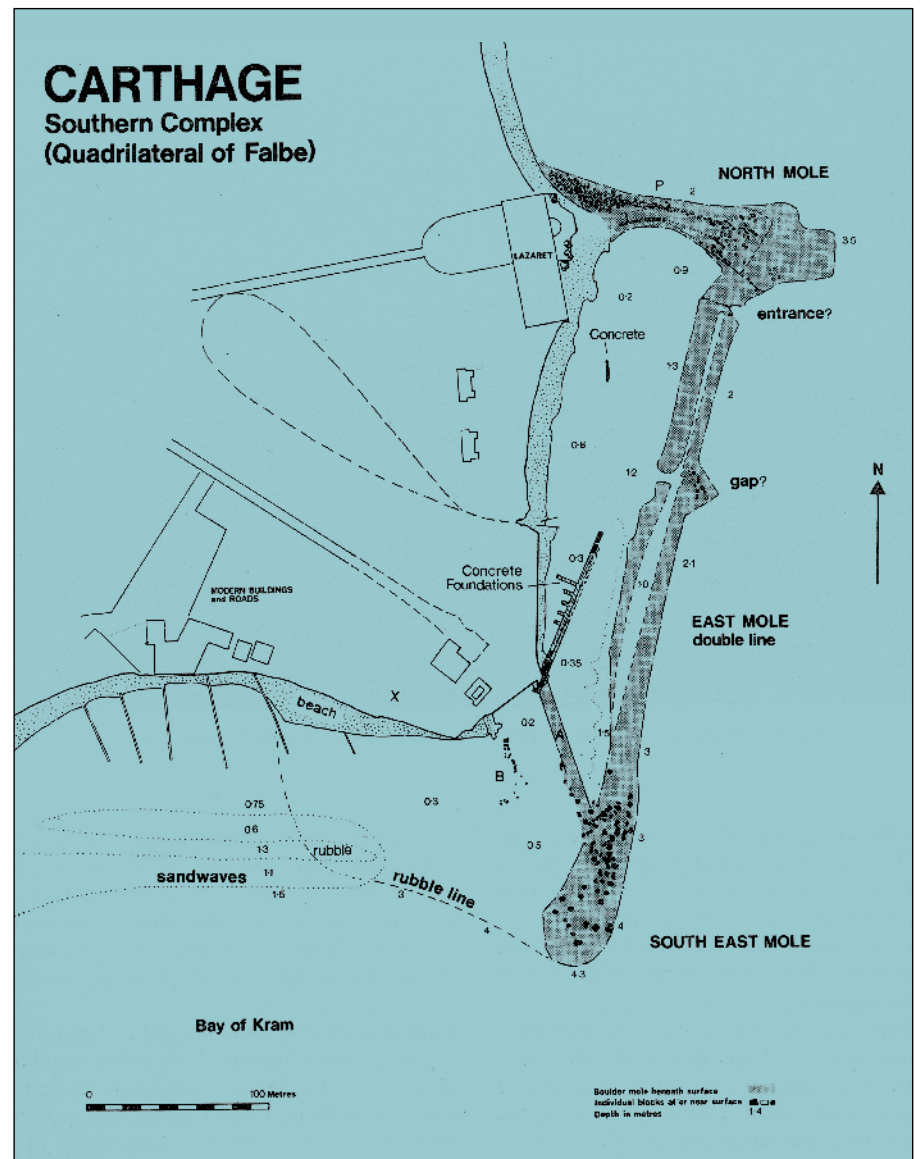
Bei der Anlage des **ringförmigen Hafens** wurde ein Becken mit knapp 150 m Durchmesser in das Sediment gegraben. Dank literarischer Berichterstattung, insbesondere durch Appian (App. Lib. 96), ging das Bauwerk als Kriegshafen in die Geschichte ein. Die britischen Ausgrabungen wurden zwischen 1974 und 1978 sowie zwischen 1979 und 1983 unter der Leitung von Hurst durchgeführt. Sie belegten fünf Trockendocks, die entlang der äußeren Beckenumrandung im Kreis angelegt waren (Abb. 5. 6). Auch wenn die Mauerzüge nicht vollständig erfasst werden konnten, wird ihre Länge auf ca. 40 m geschätzt und ihre Gesamtanzahl auf maximal 140 Trockendocks hochgerechnet. Im Süden des Beckens bildete ein Kanal zugleich die Hafeneinfahrt und die Verbindung zum rechteckigen Hafen. Im Norden befand sich eine Zugangsstraße, die über die Brücke auf die in der Mitte angelegte «Admiralitätsinsel» führte (vgl. Abb. 4). Auch dort befanden sich Docks, die sich symmetrisch, leicht fächerförmig, zu beiden Seiten eines zentralen Hofes erstreckten. Die Rampen waren in einem Winkel von ca. 10° zum Wasser geneigt und mit quer verlaufenden Holzbalken versehen (Abb. 7). Keramikfunde belegen die Nutzung dieser Einrichtungen spätestens ab dem 2. Jh. v. Chr. Insgesamt bot die Insel Raum für 30 Docks mit einer Länge von 30 bis 50 m. Für den ringförmigen Hafen ergibt sich somit eine Gesamtzahl von maximal 170 Schiffsplätzen. Vielleicht sind die Überreste eines Gebäudes im Norden der Insel mit dem von Appian zitierten «Admiralshaus» gleichzusetzen. Möglicherweise ist ein zu Beginn der 1950er Jahre entdeckter Mauerzug als die ebenfalls erwähnte Trennmauer zwischen beiden Häfen zu interpretieren (App. Lib. 96).

Auf der Südseite schloss der **rechteckige Handels-hafen** an, der 1975 bis 1980 von einer amerikanischen Mission unter der Leitung von Stager erforscht wurde. Er bestand aus einem künstlichen Becken, das von einer Kaimauer aus Sandstein umfasst wurde. Die rekonstruierten Maße betragen 400 x 150 m bei ei-

ner Tiefe von 2 m. Aus dieser Phase sind nur die drei untersten, ohne Mörtel gesetzten Lagen der Kaimauer erhalten. Appian zufolge war die Hafeneinfahrt durch Eisenketten verschließbar (App. Lib. 96). Westlich des Kais befanden sich die Überreste eines Magazin-gebäudes.

Aus punischer Zeit stammt möglicherweise auch ein Teil des **Quadrilatère de Falbe**, ein 150 x 500 m großes Rechteck aus grob behauenen Blöcken, welches heute in 0,2 bis 4,3 m Tiefe südöstlich der Häfen liegt (vgl. Abb. 7). Das älteste Element ist die «Südostmole», die vielleicht erbaut wurde, um die im Süden gelegene Hafenzufahrt vor der Witterung zu schützen. Verschiedentlich wurde in der älteren Literatur vorgeschlagen, in diesem Gefüge das von Appian beschriebene *choma* zu sehen (App. Lib. 123–125), eine Anlage, die zum Laden und Ausladen von

Abb. 7
Überschwemmte Anlagen südöstlich der Häfen.



Schiffen sowie zum Ausstellen von Waren verwendet wurde, und auf der Scipio im dritten punischen Krieg seine Truppen stationierte. Diese Ansicht ist heute re-

vidiert, zumal sie die Existenz von Schutzbauten weiter seewärts implizierte und diese bei Sondierungen und Tauchgängen nicht gefunden wurden.

Ceterum censeo Carthaginem esse delendam... oder doch nicht?

« Im Übrigen bin ich der Meinung, dass Karthago zerstört werden muss » – mit diesem Satz beendete, so die späte Überlieferung des Plutarch (Plut. Cat. Mai. 27), der römische Redner Cato jede seiner Ansprachen vor dem Senat. Kurz nach seinem Tod wurde sein Wunsch Realität, als die römische Armee Karthago im Jahr 146 v. Chr. tatsächlich dem Erdboden gleichmachte. Dennoch bedeutete die Zerstörung nicht das Ende der Stadt, sondern ein hundertjähriges Intermezzo. 44 v. Chr. zur Colonia ernannt und wenig später Hauptstadt der neu gegründeten Provinz Africa Proconsularis, entwickelte sich Karthago erneut zu einer der wichtigsten Metropolen des Mittelmeers. Zu Beginn des 3. Jhs. n. Chr., so der Geschichtsschreiber Herodian, konnte nur noch Alexandria mit Karthago um die Stellung der zweitbedeutendsten Stadt des Römischen Reichs konkurrieren (Herodian 7, 6, 1).

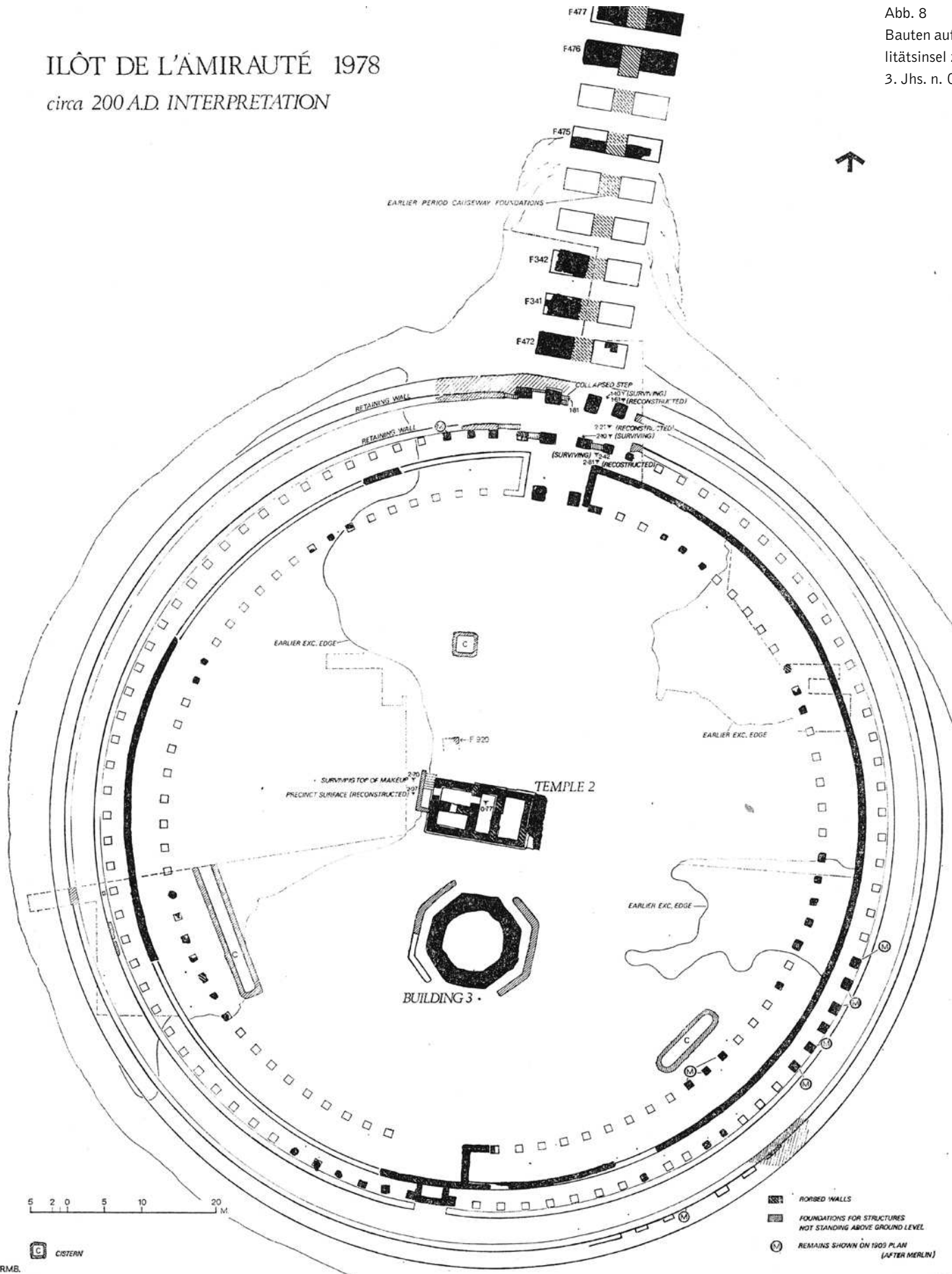
Zweifellos waren Hafenanlagen auch im römischen Karthago unentbehrlich. Während in anderen Teilen der Siedlung und insbesondere auf dem Byrsa-Hügel monumentale Bauarbeiten stattfanden, wurden die Becken der punischen Häfen in ihren Grundzügen beibehalten. Aus römischer Zeit sind v. a. verschiedene Bauphasen auf der Admiralitätsinsel bekannt. Als erstes wurden die punischen Schiffshäuser abgebaut und die entstandenen Gruben mit sedimentärem Material aufgefüllt. Im Zentrum der Insel baute man frühestens im späten 1. Jh. v. Chr. ein Gebäude, das in Anlehnung an eine spätere Phase als «Tempel 1» bekannt ist. Eine weitere Umstrukturierung folgte nach der Mitte des 2. Jhs. n. Chr. mit der Anlage des Nachfolgerbaus, dem «Tempel 2». Dieser befand sich, zusammen mit einem **oktogonalen Gebäude**, im Zentrum der Insel und wurde von einer Platzanlage mit umlaufender doppelter Kolonnade eingfasst

(Abb. 8). **Des Weiteren wurde die punische Brücke zur Insel erweitert und mit einer Bogenkonstruktion ergänzt.** Die Bauweise in gelblichem **opus caementicium**, dem römischen Beton, spricht dafür, dass sie alle zeitgleich entstanden. Über die Funktion der Anlage geben auf der Insel gefundene Ostraka Aufschluss. Insbesondere eine in das Jahr 373 datierte Scherbe erwähnt einen Prüfer Namens Felix, der auf dem Forum von Karthago Olivenöl kontrollierte. Vielleicht ist die Inschrift als Hinweis zu interpretieren, dass auf der Insel zusätzlich zum Stadtforum ein **Hafenforum** betrieben wurde, welches dem besonderen Aufgabenbereich der Öl- und Getreidesendungen nach Rom gewidmet war. Andererseits weisen Werkstätten, die nördlich des ringförmigen Hafens zwischen dem 1. und 7. Jh. n. Chr. erbaut wurden, vielleicht auf gewöhnliche kommerzielle Aktivitäten im Bereich der Hafenanlagen hin.

Auch der rechteckige Hafen wurde rasch wieder in Stand gesetzt und mit punischem Bauschutt aufgefüllt. Die Kalkmörtelschicht, die auf den augusteischen Kais aufgeschüttet wurde, lag bis zu einem halben Meter höher als die vorhergehende Zerstörungsschicht. **Zu Beginn des 2. Jhs. n. Chr. vergrößerte man das Hafenbecken, indem man diagonal verlaufende Kaimauern an die punischen Vorgänger ansetzte, und dem Hafen somit die Form eines länglichen Oktogons verlieh.** **Um das Jahr 400 n. Chr. wurde die Kaimauer erhöht und eine Reihe von Lagerhäusern erbaut.** Zwischen beiden Komplexen erstreckte sich eine möglicherweise überdachte Kolonnade. **Westlich des Hafens befand sich ein Gebäude, das als Warenhaus, aber öfter als Heiligtum gedeutet wird** und das Saturn, Caelestis oder beiden Gottheiten gewidmet war. Stager datierte es in das 5. Jh. n. Chr., Hurst jedoch in das 2. bis 3. Jh. n. Chr.

ILÔT DE L'AMIRAUTÉ 1978
circa 200 A.D. INTERPRETATION

Abb. 8
 Bauten auf der Admirali-
 tätätsinsel zu Beginn des
 3. Jhs. n. Chr.



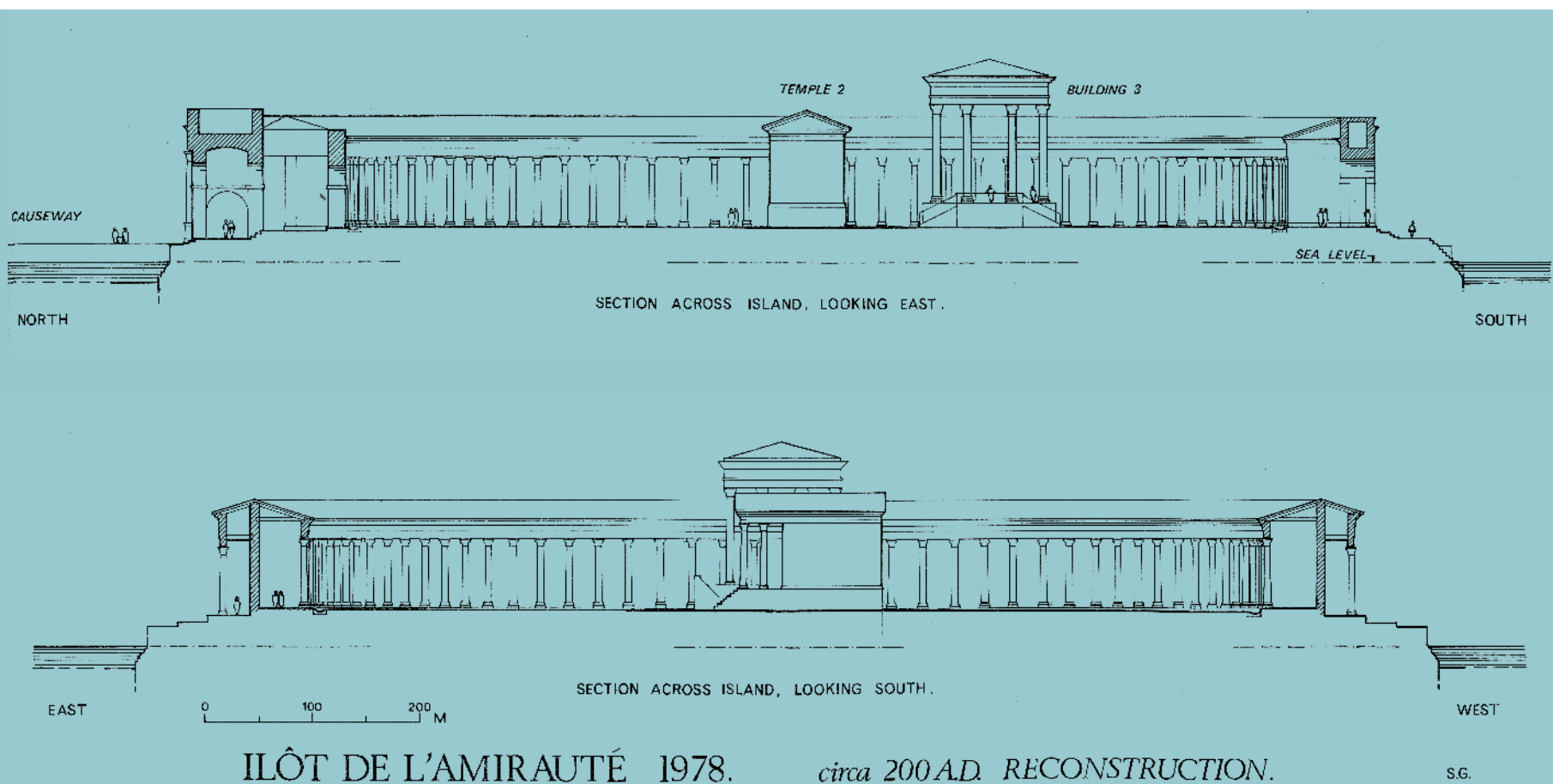


Abb. 9
Bauten auf der Admiralsinsel zu Beginn des 3. Jhs. n. Chr.

Tatsächlich belegt sind Warenhäuser entlang der Küstenlinie. Falbes Karte zeigt zellartige Konstruktionen, die sich von den antoninischen Thermen bis zu den Häfen erstrecken (vgl. Abb. 1). Vielleicht dehnten sie sich bis zum Quadrilatère de Falbe aus. Moderne Küstenbauten des 20. Jhs. erschwerten allerdings die Erforschung dieser Bauten. In den frühen 1970er Jahren konnte Yorke sie nur noch an zwei Stellen beobachten. Vor dem Bey Ismail Palast, zwischen den Häfen und den antoninischen Thermen, befanden sich knapp 5 m breite Zellen, die Yorke ihrer Bauweise nach zwischen das 1. und 3. Jh. n. Chr. datierte. Es ist nicht auszuschließen, dass dieser Bereich auch in punischer Zeit als Kai genutzt wurde, oder sogar als das von Appian beschriebene *choma* zu interpretieren ist (App. Lib. 123–125), wie Hurst vorschlug. Ähnliche Zellen konnte man auf dem Quadrilatère de Falbe nachweisen (vgl. Abb. 7). Dort wurde vermutlich in römischer Zeit die «Nordmole» zur bereits existierenden «Südostmole» hinzugefügt. Sie dehnte sich nach Osten aus und bot Schiffen Schutz, die außerhalb der Häfen an-

kerten. Als spätestes Element verband die «Ostmole» schließlich beide Gefüge. Möglicherweise wies sie in einer ersten Phase eine Lücke für die Durchfahrt zum Hafen auf, die später mit einer zweiten, nahezu parallel verlaufenden Mole zugesetzt wurde. In der letzten Phase ähnelte die Konstruktion einer erhöhten Plattform, die im Osten durch eine doppelte Seemauer geschützt war. Weitere überschwemmte Bauten nördlich der Häfen sind schwer zu datieren. Vor dem Hügel Bordj Djedid erstreckt sich eine 75 m lange Mole aus aufgeschütteten Blöcken meerwärts (vgl. Abb. 4). Vielleicht sollte auch sie Schiffen Schutz bieten. Noch schwieriger ist die Interpretation des Quadrilatère de Roquefeuil auf der Höhe der antoninischen Thermen. Es besteht aus hauptsächlich zwei in spitzem Winkel zum Meer ausgerichteten Mauerzügen, die eine Fläche von ca. 67 x 35 x 50 x 35 m einnehmen. Man machte verschiedene, hauptsächlich antike, darunter auch punische, Datierungsvorschläge. Zuletzt deutete Hurst die Anlage als Überrest eines militärischen Baus aus dem 16. Jh.

Die späte Blüte Karthagos

Archäologische Zeugnisse der Spätantike finden sich insbesondere auf der Admiralitätsinsel (Abb. 8). Zwischen dem 3. und 5. Jh. n. Chr. baute man die äußere Kolonnade zu einer Reihe kleiner Räume und Zisternen um. Im Jahr 439 n. Chr. eroberten die von König Geiserich angeführten vandalischen Truppen Karthago. Entgegen früherer Annahmen erlebte die Stadt, nun Zentrum des vandalischen Reichs, eine neue Blüte. Prokop insbesondere erwähnt einen «königliche[n] Palast der Vandalen mit einem Garten, wie wir ihn schöner nie gesehen...» (Prok. BV 3, 1, 17). In der Tat kultivierten die Vandalen die römische Lebensart, anstatt sie abzulehnen. Was zu diesem Zeitpunkt in den Häfen geschah, ist unklar. Einerseits könnten drei Gräber auf der Insel im ringförmigen Hafen in die zweite Hälfte des 5. Jhs. datiert werden und somit auf die Aufgabe der Hafenaktivitäten hinweisen. Andererseits sind die Bestattungen auch in das 7. Jh. datierbar, wie Hurst vertritt. Letztere Annahme würde auch im Zusammenhang mit einer Textstelle bei Prokop Sinn ergeben. Nach einem gescheiterten Eroberungsversuch im 5. Jh. fiel die Stadt im Jahr 533 n. Chr. in die Hände des byzantinischen Generals Belisar, dem Feldherrn Justinians I. (Prok. BV 3, 1, 15–4, 2, 7). Bei Ankunft der byzantinischen Flotte «nahmen [die besiegten Karthager] die eisernen Ketten, welche den Hafen, Mandrakium genannt, sperrten, fort und machten den Eingang frei» (Prok. BV 3, 1, 20). Dies ist ein Indiz, dass der Hafen

unter den Vandalen weitergenutzt wurde. Die beiden Gebäude in der Mitte der Insel wurden zerstört; es folgten die Neubauten der Brücke, des Zugangs und einer Stoa-ähnlichen Konstruktion mit Portikus als Ersatz für die innere Kolonnade (Abb. 9). Möglicherweise können auch die Umbauten des 6. Jhs. n. Chr. mit einer Passage bei Prokop verbunden werden, als dieser berichtet, Justinian habe Stoa auf beiden Seiten der «maritimen Agora» erbauen lassen (Prok. Aed. 6, 8). Vielleicht ist dies ein Hinweis darauf, dass die Insel weiterhin der Kontrolle von Lebensmittelabgaben gewidmet war, u. a. an Konstantinopel. Auch im Bereich des rechteckigen Hafens fanden im 6. Jh. n. Chr. Umbauten statt. Die Kaimauer wurde erhöht, gegen Ende des 6. Jhs. n. Chr. entstanden entlang des Hafenbeckens Töpferöfen, deren Fehlbrände sich auf der Kaimauer und bis zu 15 m innerhalb des Beckens häuften, und so die Aufgabe der Hafenanlage im 6. bis 7. Jh. n. Chr. bezeugen. Damit einher geht die Anlage von Gräbern in vermutlich byzantinischer Zeit. Zuerst Sitz der Diözese Afrika, wurde Karthago im Jahr 590 n. Chr. zum Exarchat. Zu Beginn des 7. Jhs. n. Chr. versuchte Herakleios der Ältere erfolglos, die Hauptstadt des byzantinischen Reichs von Konstantinopel nach Karthago zu verlegen. Nach den wiederholten Vorstößen der arabischen Stämme ab 647 n. Chr. gelang es Hassan Ibn Numan 698 n. Chr., die Stadt einzunehmen und zu zerstören. Sie wurde zum Steinbruch für arabische wie europäische Städte.

«Alle auslaufenden Schiffe sind voll beladen...»

Im 12. Jh. beschreibt Al-Idrisi, wie aus dem antiken Karthago bis zu 40 Fuß hohe Marmorblöcke und Säulen abgebaut und verschifft werden (Al-Idrisi 3, 1, 114). Im darauf folgenden Jahrhundert bot die Ruine auf dem Byrsa-Hügel dem Heer des siebten Kreuzzugs Zuflucht. Nach dem Abmarsch der Kreuzfahrer befahl der hafsische Kalif Muhammad I. al-Mustansir, die Stadt endgültig zu zerstören. Knapp 1300 Jahre nach der römischen und 500 Jahre nach der arabischen Eroberung wurde Karthago zum dritten Mal dem Erdboden gleichgemacht. Das Trümmerfeld wurde noch

über Jahrhunderte geplündert. Als der Admiral Andrea Doria im Auftrag Karls V. im 16. Jh. das nahe gelegene La Goulette einnahm, wurde die Bausubstanz des antiken Karthago nach Pisa und Genua verschifft. Große Schäden wurden der Stadt nicht zuletzt im 20. Jh. und zu Beginn des 21. Jhs. zugefügt, als Ruinen durch mangelndes historisches Bewusstsein zerstört und Bauplätze im archäologischen Terrain vom ehemaligen Diktator Ben Ali an regimenahe Personen vergeben wurden. Heute reihen sich um die punischen Häfen luxuriöse Villen der tunesischen Oberschicht.

ADRESSE DER AUTORIN

Selma Abdelhamid
Deutsches Archäologisches Institut
Abteilung Rom
Via Curtatone, 4 d
I-00185 Roma

BILDNACHWEIS

Abb. 1: nach C. T. Falbe, *Recherches sur l'emplacement du Carthage* (1833); 2: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Carthage,_Tunisia_EO-1.jpg. (23.11.2012); 3: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Carthage_view.jpg#filehistory. (23.11.2012); 4: nach R. A. Yorke / J. H. Little, *Offshore survey at Carthage, Tunisia, 1973*, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 4, 1 (1975) 86, Abb. 1; 5: nach H. R. Hurst, *Excavations at Carthage 1977-8, Fourth Interim Report*, *The Antiquaries Journal* 59 (1979) Abb. 3; 6: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tunisie_Carthage_Port_01.JPG (23.11.2012); 7: nach R. A. Yorke / J. H. Little, *Offshore survey at Carthage, Tunisia, 1973*, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 4, 1 (1975) 95, Abb. 8; 8: nach H. R. Hurst, *Excavations at Carthage 1977-8, Fourth Interim Report*, *The Antiquaries Journal* 59 (1979) 34 Abb. 5; 9: H. R. Hurst, *Excavations at Carthage 1977-8, Fourth Interim Report*, *The Antiquaries Journal* 59 (1979) Abb. 6.

LITERATUR

R. CAGNAT / A. MERLIN, *Ostraca latins de Carthage*, *Journal des Savants* 9 (1911).

P. CINTAS, *Manuel d'archéologie punique 2. La civilisation carthaginoise: les réalisations matérielles* (1976).

Ebn-Khaldoun, *Histoire de l'Afrique et de la Sicile*, Übersetzung von A. N. des Vergers (1841).

A. ENNABLI (Hrsg.), *Pour sauver Carthage. Exploration et conservation de la cité punique, romaine et byzantine* (1992).

L. ENNABLI, *Carthage. Une métropole chrétienne du IV^e à la fin du VII^e siècle* (1997).

P. GROS, *Le premier urbanisme de la Colonia Julia Carthago. Mythes et réalités d'une fondation césaro-augustéenne*, in: *Ecole française de Rome* (Hrsg.), *L'Afrique dans l'Occident romain (I. siècle av. J.-C. – IV. siècle ap. J.-C.) Actes du colloque organisé par l'Ecole française de Rome sous le patronage de l'Institut national d'archéologie et d'art de Tunis, Rome, 3 – 5 décembre 1987*, *Collection de l'École française de Rome* 134 (1990) 547–573.

S. GSELL, *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord, 2. L'état Carthaginois* (1921).

H. HURST, *Excavations at Carthage, 1975, 2nd interim report*, *The Antiquaries Journal* 56, 2, (1977).

H. R. HURST / L. STAGER, *A Metropolitan Landscape: The Late Punic Port of Carthage*, *World Archaeology* 9, 3 (1978).

H. R. HURST, *L'ilôt de l'amirauté, le port circulaire et l'Avenue Bourguiba*, in: A. Ennabli (Hrsg.), *Pour sauver Carthage. Exploration et conservation de la cité punique, romaine et byzantine* (1992).

H. R. HURST, *Excavations at Carthage. The British Mission. Volume 2, 1. The circular Harbour, North side. The Site and Finds other than Pottery* (1994).

H. R. HURST, *Understanding Carthage as a Roman port*, *Bollettino di archeologia online*, edizione speciale–Congresso di archeologia AIAC (2008) 48–68, <http://151.12.58.75/archeologia/bao_documento/articoli/6_Hurst_paper.pdf> (23.11.2012)

S. LANCEL, *Problèmes d'urbanisme de la Carthage punique, à la lumière des fouilles anciennes et récentes*, in: *Histoire et archéologie de l'Afrique du Nord, 1. Carthage et son territoire dans l'antiquité. Actes du IV^e Colloque international réuni dans le cadre du 113^e Congrès national des Sociétés savantes. Strasbourg, 5–9 avril 1988* (1990) 14–18.

S. LANCEL, *Carthage* (1992).

R. LANTIER, *Intailles représentant un port*, *Bulletin de la Société Nationale des Antiquaires de France* (1922).

A. LEONE, *Changing townscapes in North Africa from Late Antiquity to the Arab Conquest* (2007).

V. VITALI / J. A. GIFFORD / G. RAPP, *L'ancien port punique: recherches géo-archéologiques*, in: A. Ennabli (Hrsg.), *Pour sauver Carthage. Exploration et conservation de la cité punique, romaine et byzantine* (1992).

R. A. YORKE / J. H. LITTLE, *Offshore survey at Carthage, Tunisia, 1973*, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 4, 1 (1975) 85–101.