

Karl Lehmann-Hartleben und die Erforschung antiker Häfen

Julia DAUM – Nicola DAUMANN – Sarah WOLFMAYER

Abstract

The article includes a short biography of the life of Karl Lehmann-Hartleben. It also provides an overview of his life's work. The main focus of the article, however, is a brief summary of the content and theme of Karl Lehmann-Hartleben's doctoral thesis, »Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres«, published in Leipzig 1923.

In addition to an analysis of the sources employed in the preparation of Lehmann-Hartleben's dissertation, it also covers the author's basic thoughts concerning the development of harbour sites and their facilities during antiquity. Furthermore, two core geographical areas, the ancient ports of the Eastern Mediterranean and those of Italy, are treated separately. Within this specific section the collective facts of Lehmann-Hartleben's dissertation are compared in a brief review of recent research in harbour-site archaeology.

In summary, it focuses on the development of port archaeology with consideration given to the proceedings of this conference whilst acknowledging Karl Lehmann-Hartleben's contribution and continued relevance.

Özet

Bu yazı, Karl Lehmann-Hartleben'in kısa biyografisi ve eserlerini kapsamakla beraber, K. Lehmann-Hartleben'in Akdeniz'in Antik Limanları (*Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres [Leipzig 1923]*) adlı baş eserinin içeriği ve eserin anlamının kısa bir özetidir.

Hartleben'in, doktora tezi kapsamında kullandığı kaynakların analizi yanısıra burada, liman yapılarının Antik Çağ'da gelişimi hakkındaki bazı temel fikirleri de belirtilmektedir. Ayrıca, Doğu Akdeniz ve İtalya limanları olmak üzere iki ana coğrafi bölge ayrı ayrı ele alınmaktadır. Sözkonusu bu iki coğrafi bölgedeki özgül liman yapıları hakkında, Lehmann-Hartleben'in 1922 yılındaki tezi kapsamında da topladığı veriler ile yeni araştırmalar kısa bir biçimde karşılaştırılmaktadır.

Sempozyumdaki bildiriler de dikkate alınarak, sonuç bölümünde liman arkeolojisi tekrar ele alınmakta ve Karl Lehmann-Hartleben'in bu konudaki eserinin önemi değerlendirilmektedir.



Abb. 1 Karl Lehmann-Hartleben
(Lullies – Schiering 1988, 262)

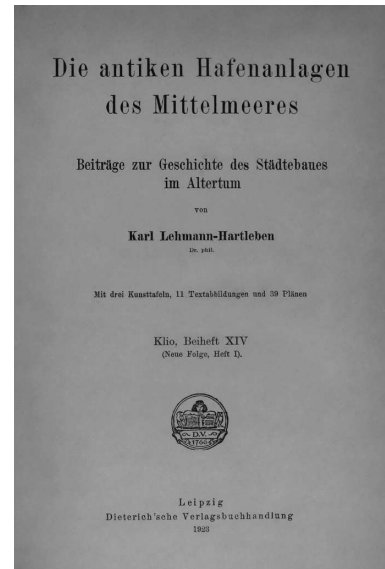


Abb. 2 Titelblatt der Dissertation,
Ausgabe aus dem Jahr 1923
(Lehmann-Hartleben 1922,
Titelblatt)

Das neue Interesse an der Erforschung antiker Häfen und Hafenstädte lenkt die Aufmerksamkeit wieder auf einen »Klassiker« der archäologischen Hafenforschung: Die Dissertation von Karl Lehmann-Hartleben (**Abb. 1**), »Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres«, die 1923 als 14. Beiheft der Zeitschrift *Klio* publiziert wurde. Obwohl die Veröffentlichung schon fast ein Jahrhundert zurückliegt, gilt das Werk noch immer als bahnbrechend und wird weiterhin viel zitiert. Daher sollen der Autor und seine außergewöhnliche Arbeit an dieser Stelle gewürdigt und – zumindest in einzelnen Aspekten – in Bezug zur aktuellen Forschung gesetzt werden.

Karl Lehmann-Hartleben wurde am 27. 9. 1894 in Rostock als Sohn eines Juraprofessors und einer Künstlerin geboren¹. Sein breites Studium in Klassischer Archäologie, Alter Geschichte, Kunstgeschichte und Philosophie absolvierte er bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges in Tübingen unter Ferdinand Noack, in München unter Heinrich Wölfflin sowie in Göttingen. Während des Krieges arbeitete er für das Deutsche Rote Kreuz und war als Übersetzer für die türkische Marine tätig², wodurch sich ihm die Möglichkeit eröffnete, einen Großteil Kleinasiens zu bereisen³. Seiner Promotion im Jahr 1922 bei Prof. Ulrich von Wilamowitz-Moellendorff folgte nur zwei Jahre später die Habilitation, ebenfalls an der Universität von Berlin⁴. Nachdem er am Deutschen Archäologischen Institut in Rom als Assistent des Direktors gearbeitet hatte, zog es ihn zunächst als Privatdozent

¹ Schwingenstein 1985, 85.

² Lehmann 1996, 670.

³ Lullies – Schiering 1988, 262.

⁴ Lehmann 1996, 670.

nach Berlin, später nach Heidelberg, bis er 1929 zum Professor und Direktor des archäologischen Museums in Münster berufen wurde⁵. 1933 wurde wegen seiner jüdischen Abstammung entlassen und emigrierte für zwei Jahre nach Italien⁶, wo er selbstständig Forschungen durchführte, bis er 1935 nach New York auswanderte und im Jahr 1944 die amerikanische Staatsbürgerschaft erhielt⁷. In den USA lehrte K. Lehmann-Hartleben als Professor am Institute of Fine Arts der New York University, außerdem war er an der Gründung des Archaeological Research Fund der NYU beteiligt⁸. Ab 1938 leitete er die Ausgrabungen auf Samothrake. Diese Tätigkeit behielt er, mit einer Unterbrechung während des Zweiten Weltkrieges, bis zu seinem Tod am 17.12.1960 in Basel bei⁹.

Karl Lehmann-Hartleben wird vielfach als herausragender Lehrer und Forscher gelobt¹⁰. Zu seinen wichtigsten Werken werden die zweibändige Publikation zur Trajanssäule (1926)¹¹ und die dreibändigen Untersuchungen, gemeinsam mit Kurt Kluge, zu den antiken Großbronzen (1927)¹² sowie die Biografie »Thomas Jefferson. American Humanist« (1947)¹³ gezählt. Allein während seiner 25-jährigen Tätigkeit an der NYU veröffentlichte K. Lehmann-Hartleben 55 Artikel und zwei Monografien¹⁴. Zudem war er als Leiter der Ausgrabungen intensiv an der Erforschung des Kabirenheiligtums auf Samothrake beteiligt¹⁵. Ein wichtiger erster Baustein seines umfassenden und vor allem erstaunlich breiten Œuvres ist seine Dissertation (**Abb. 2**), auf die sich die folgenden Ausführungen konzentrieren.

Vor deren Erscheinen waren die antiken Hafenanlagen noch nie Gegenstand einer zusammenfassenden wissenschaftlichen Arbeit, wie Lehmann-Hartleben selbst im Vorwort feststellt. »Und doch hat das Altertum selbst ihnen bereits als einem wichtigen Gegenstand des Städtebaus unter den über diesen sonst so spärlichen Äußerungen einen bedeutenden Platz zugewiesen.«¹⁶ Ausgangspunkt der Studie sind die antiken Schriftquellen, doch konnte er auch auf einige bereits vorhandene zeitgenössische Untersuchungen zu antiken Häfen zurückgreifen.

Ein Buch, welches sich speziell dem Bau und der Anlage von Häfen widmete, hatte **Philon von Byzanz in den »Limenpoiika«** verfasst¹⁷. Dieses Werk ist uns leider nicht erhalten.

⁵ Bober 1961, 526 f.; Lullies – Schiering 1988, 262 f.

⁶ Lullies – Schiering 1988, 263.

⁷ Schwingenstein 1985, 85 f.

⁸ Bober 1961, 527.

⁹ Bober 1961, 527.

¹⁰ Bober 1961, 527 f.; Lullies – Schiering 1988, 262 f.; Blanckenhagen 1961, 307 f.

¹¹ Lehmann-Hartleben 1926.

¹² Kluge 1927.

¹³ Lehmann-Hartleben 1947.

¹⁴ Blanckenhagen 1961, 307.

¹⁵ Bober 1961, 527.

¹⁶ Lehmann-Hartleben 1923, 1.

¹⁷ Phil. 3.

Da es mit Sicherheit Details über die technischen Einrichtungen und Anordnungen von Häfen, deren Molen, Speicherbauten u. Ä. enthalten hat, wäre es für die moderne Hafenforschung von unschätzbarem Wert gewesen. Eine andere Quelle, auf die wir zurückgreifen können, wenngleich sie sich der Thematik nicht in vergleichbarer Ausführlichkeit widmet, stellt ein **Kapitel in fünftem Vitruvs Buch** dar¹⁸. Weiteren Aufschluss geben einige Fragmente von Hafenbeschreibungen, die von antiken Historikern und Geografen erhalten sind¹⁹. Als besonders ausschlaggebend für seine Sammlung der antiken Hafenanlagen beurteilt Lehmann-Hartleben auch die Einzelbeschreibungen bestimmter Häfen und deren Anlagen, wie sie **beispielsweise bei Herodot für Samos²⁰, bei Flavius Josephus für Caesarea Maritima²¹ und bei Plinius d. J. für Centumcellae²²** vorkommen.

Den einzig nennenswerten Versuch einer modernen Gesamtdarstellung des Themas stellte aus Lehmann-Hartlebens Sicht²³ die Dissertation von E. **Ardaillon** aus dem Jahr 1898 dar, welche die Grundlage für einen Artikel von M. **Besnier** über Portus²⁴ bildete. »Eine vorzügliche und gründliche Vorarbeit für eine Geschichte der Hafearchitektur«, die Hartleben für sein Werk benutzte, bildeten zwei Publikationen von J. **Paris** über Lechaion und Delos²⁵. Aufgrund des frühen Todes des Autors sah Lehmann-Hartleben diese Werke jedoch nur als Basis für seine eigenen Forschungen an. Wie er weiter ausführt²⁶, sei man in der Archäologie für die Erforschung der Hafenanlagen des Mittelmeerraumes auf Einzelbeobachtungen und stadtgeschichtliche Forschung angewiesen. Dieser Sachverhalt hat sich bis heute nicht nennenswert geändert.

Lehmann-Hartlebens Dissertation folgt einer chronologischen Ordnung. So widmet er sich im ersten Abschnitt den Anfängen der Besiedelung an den erforschten Plätzen, wobei natürlich die Untersuchung der homerischen Epen eine der wichtigsten Quellen darstellt.

Als Aufgabe seiner Dissertation definiert Lehmann-Hartleben die Aufnahme der baulichen Ausgestaltung der antiken Seehäfen. Als bauliche Denkmäler der ersten Jahrtausende vor Beginn unserer Zeitrechnung finden sich besonders Heiligtümer und unter diesen wiederum jene, welche den Gottheiten in Verbindung mit der Schifffahrt gewidmet waren²⁷. Besonders betont er den Stellenwert des Hafens innerhalb der antiken Stadt, insofern, als dass der Hafen und dessen Umgebung als besonderes Glied des Stadtkörpers aufgefasst wurden. Dies würde besonders aus der künstlerischen Ausgestaltung der

¹⁸ Vitr. 5, 12.

¹⁹ z. B. Strab. 6, 1, 1; Apoll. Rhod. 2, 297.

²⁰ Hdt. 3, 57.

²¹ Ios. ant. Iud. 15, 331–336.

²² Plin. epist. 6, 31, 15–17.

²³ Lehmann-Hartleben 1923, 2.

²⁴ Besnier 1919, 594–601.

²⁵ Paris 1915; Paris 1916.

²⁶ Lehmann-Hartleben 1923, 2.

²⁷ Lehmann-Hartleben 1923, Kap. I.

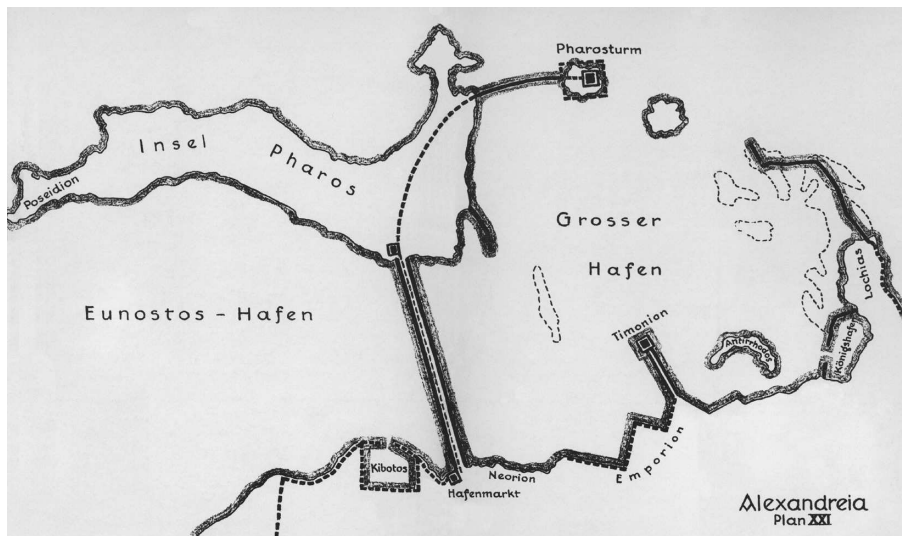


Abb. 3
Plan von
Alexandria.
Karl Lehmann-
Hartleben verbindet
Naturbegebenheiten
und Kunstbauten in
seiner Zeichnung
und ermöglicht somit
die Untersuchung
des Hafens in
seiner Gesamtheit
(Lehmann-Hartleben
1922, Plan 11)

Häfen hervorgehen, wie sie besonders in hellenistischer und römischer Zeit stattgefunden haben, sei aber auch schon davor an der strengen baulichen Gliederung der Hafen- und Stadtanlagen sichtbar gewesen²⁸.

Auf diesen Umstand geht Lehmann-Hartleben gesondert in Kapitel II, das sich mit der Einrichtung des Emporions, das im Nachfolgenden noch genauer betrachtet werden soll, sowie in Kapitel IV, zum Limen Kleistos, ein. Die Kapitel stellen in der Arbeit, welche wie erwähnt chronologisch gegliedert ist, streng genommen Exkurse dar. Das gilt auch für Kapitel IX, welches sich abschließend mit den nichtbaulichen Überresten der Anlagen befasst. Dazu zählen Wandmalereien, Reliefs (bauliche und Kleinkunst) sowie Münzdarstellungen.

Des Weiteren stehen nach Lehmann-Hartleben rechtliche, ökonomische und politische Aspekte in einer engen Beziehung zueinander, sodass auch sie bei der Erforschung der Häfen berücksichtigt werden sollten. So macht er bereits darauf aufmerksam, dass es sich »[...] nicht nur darum handeln (kann), nur die Hafenanlagen im engsten Sinne, Molen und Quais zu untersuchen. Man muss vielmehr versuchen den Hafen als Gesamtplatz mit seiner baulichen Umgebung, mag diese nun Handels- oder Arsenalzwecken dienen, zu erfassen. Nur selten ist das annähernd möglich. Häufiger vermögen wir noch das Gesamtverhältnis des Hafenbereiches zum übrigen Stadtkörper zu erkennen. Aufschlussreich ist aber vor allem die Beziehung zwischen den Naturgegebenheiten und den Kunstbauten« (z. B. Abb. 3)²⁹.

Die heute im Rahmen der Untersuchung antiker Häfen allgemein übliche geoarchäologische Erforschung historischer Meeresspiegel und der Verlagerung von Küstenlinien wurde in Lehmann-Hartlebens Standardwerk noch nicht berücksichtigt. Diese Problematik

²⁸ Lehmann-Hartleben 1923, 3. 4.

²⁹ Lehmann-Hartleben 1923, 4.

war dem Autor durchaus bewusst, allerdings war es ihm nach dem damaligen Stand der Technik und Forschung nicht möglich, näher auf solche Aspekte einzugehen³⁰.

Die Häfen des Mittelmeerraumes spielten eine bedeutende Rolle für den überregionalen Handel³¹. Allein im Gebiet der thrakischen Küste, in der Ägäis und den dort gelegenen Inseln, durch die Meerenge entlang der Gallipoli-Halbinsel weiter in das Marmarameer, den Bosphorus bis hinauf an das Schwarze Meer befinden sich unzählige Überreste von Hafenanlagen, die bis heute größtenteils archäologisch völlig unerforscht sind. In einigen Fällen lassen oder ließen sich bis vor wenigen Jahren noch bauliche Überreste feststellen. Lehmann-Hartlebens Werk stellt auch heute noch das wichtigste Verzeichnis der Hafenanlagen dieser Region dar. Sein Überblick über die bekannten Hafenanlagen stützt sich auf objektive Betrachtungen, so, wie bereits erwähnt, die Sammlung und Auswertung der schriftlichen Quellen. Gerade auch der Katalogteil seines Werkes ist als Übersicht über die bekannten und überlieferten Hafenanlagen von unschätzbarem Wert. »Er enthält in alphabetischer Reihenfolge die Orte, an denen Reste solcher (Anm. Hafenanlagen) sich erhalten haben und wo die Überlieferung etwas davon berichtet, mit den entsprechenden Nachweisen und Verweisungen auf die historische Darstellung, soweit sie in dieser berücksichtigt worden sind«³².

Lehmann-Hartleben spricht von einer »Verwachsenheit mit den natürlichen Vorbedingungen³³« Gemeint ist, dass die aus den Mutterstädten ausgewanderten Kolonisten die Orte, an denen ihre neue Stadt entstehen sollte, nach komplexen Erwägungen – Wasserversorgung, Ackerland und Rohstoffe, Zugang zum Hinterland wie auch geeigneten Buchten zum Anlegen der Schiffe – wählen mussten. Die Hafenanlagen, zunächst Molen, Wellenbrecher, Kaianlagen, danach Speicherbauten, Magazine, etc. entwickelten sich somit von einer zum Anlegen geeigneten Bucht zu einem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Brennpunkt der Stadt.

Eine Voraussetzung für die Etablierung einer Polis war ihre gute Anbindung an die regionalen und überregionalen Handelsrouten. Die geografische Möglichkeit zur Errichtung eines Hafens sowie günstige Verkehrsverbindungen ins Hinterland waren bereits zur Zeit der griechischen Kolonisation Bedingungen für die dauerhafte Besiedelung und die Entwicklung der Kolonien. Eine Stadt, die sich in Beziehung auf ihre Handelsrouten und Verkehrswege etablieren konnte, hatte häufig über die Epochen hinweg bis in die Gegenwart Bestand.

Der Großteil der im 8. Jahrhundert v. Chr. gegründeten Kolonien verteilte sich auf kleine Halbinseln entlang der Küste. Neben der Möglichkeit, sich bei Bedrohung der Stadt ins Hinterland zurückziehen zu können, bot die Lage auf einer Halbinsel auch die Möglichkeit, mehr als nur einen Hafen einzurichten.

³⁰ Lehmann-Hartleben 1923, 3.

³¹ Külzer 2010.

³² Lehmann-Hartleben 1923, 5.

³³ Lehmann-Hartleben 1923, 4.

Als grundlegende Gemeinsamkeit jedes später etablierten Hafens definiert Lehmann-Hartleben als Erster ein Muster, welches sich entweder durch Überlieferung oder in den Ruinen erkennbar als eigener Stadtteil am Hafen benennen lässt³⁴. Bei diesem, wie Lehmann-Hartleben sagt, »charakteristisch griechischem Gebilde³⁵«, dem Emporion, handelt es sich um einen mehr oder weniger lang gestreckten Bereich an der Uferzone. Dieser ist klar abgesondert von der eigentlichen Stadt, liegt in den meisten Fällen auch außerhalb der Stadtmauern und war in der Frühzeit der Städte offenbar immer unbebaut geblieben. Dahinter verbarg sich, so Lehmann-Hartleben, die Absicht, einen »neutralen Austauschplatz« zu schaffen. Unabhängig von politischen Differenzen bot das Emporion die Möglichkeit, mit Völkern Handel zu treiben, mit denen die griechischen Bewohner der Polis sonst keine freundschaftlichen Kontakte unterhielten. Für die Emporia habe derselbe religiös motivierte Schutz der Handelsplätze gegolten, welchen er auch für das Beispiel Ephesos und dessen Heiligtum anführt³⁶.

Mit der zunehmenden Vorliebe für dekorative Ausgestaltung, technische Meisterwerke und Monumentalbauten, die spätestens im Hellenismus einsetzte, änderte sich auch das Erscheinungsbild der Hafenanlagen. Repräsentative Gebäude entstanden, womöglich wurden zusätzliche künstliche Becken angelegt, die gesamte Struktur der Anlagen begann sich von einem natürlich gewachsenen hin zu einem von Menschen geschaffenen Stadtteil zu entwickeln. Während in der Frühzeit der Kolonisation noch klar abgegrenzte Emporia erkennbar waren, wuchsen die Häfen während der klassischen und hellenistischen Zeit zunehmend in die Städte hinein. Es wurde üblich, den Hafen in die Stadtmauer zu integrieren. Dies änderte sich wiederum mit Beginn der römischen Kaiserzeit. Prestigeträchtige, monumentale und durchweg künstlich angelegte Häfen entstanden, die zudem nicht mehr Teil einer Stadt sein mussten, sondern eigene Zentren des kulturellen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens bilden konnten³⁷.

Bei der Untersuchung der Häfen der römischen Kaiserzeit geht Lehmann-Hartleben in erster Linie auf die großen Fernhandelshäfen und die Flottenstützpunkte ein. Besonders für die Häfen auf italischem Boden war er auf Beschreibungen und Untersuchungen anderer angewiesen. Im 19. Jahrhundert gab es vereinzelt Berichte von Reisenden über antike Molen und Baureste unter Wasser. Auch die wichtigste Grundlage zu den Häfen des Kampanischen Golfs, die Werke von G. de Fazio, stammen aus dieser Zeit³⁸. Ob es sich dabei ausschließlich um antike Reste handelte, konnte jedoch nicht nachgewiesen werden. Erst deutlich später, d. h. Anfang des 20. Jahrhunderts, brachte das Ministero della Marina einen Katalog von Häfen an den Küsten Norditaliens heraus³⁹. Allerdings wurde hier von K. Lehmann-Hartleben kritisiert, dass sich »die verschiedene Individualität der Bearbeiter der einzelnen Landesteile allzu stark geltend macht«⁴⁰ und die Häfen daher

³⁴ Lehmann-Hartleben 1923, 28–45.

³⁵ Lehmann-Hartleben 1923, 28.

³⁶ Lehmann-Hartleben 1923, 17.

³⁷ Lehmann-Hartleben 1923, 4 f.

³⁸ Fazio 1828; Fazio 1832.

³⁹ Ministero della marina 1906.

⁴⁰ Lehmann-Hartleben 1923, 2.

nicht mit der nötigen Objektivität betrachtet worden seien. Ungefähr zeitgleich erschienen zudem verschiedene Werke über die Häfen an der südlichen Küste des Tyrrhenischen Meeres⁴¹.

Lehmann-Hartleben beginnt bei seiner Darstellung der römischen Häfen mit **Puteoli (Abb. 4)**. Besonders die große Bogenmole weckt bis heute das Interesse der archäologischen Forschung⁴². Sie zieht sich auf einer **Länge von 372 m als südliche Begrenzung des Hafens ins Meer. Die Mole ruhte auf 15 breiten Pfeilern, die durch Bögen überspannt waren.** Einige dieser Bögen dienten wohl als Durchfahrten für Boote, an anderen wurden durchlöcherter Kragsteine festgestellt, die vermutlich der Befestigung von Schiffen dienten⁴³. Nach einer genaueren Untersuchung der Bogenmole diskutiert Lehmann-Hartleben ihre Entstehung und kommt zu dem Schluss, dass es sich hier um ein zeitlich und regional begrenztes Phänomen handelt, das aus Zeit- und Kostengründen zur Anwendung kam⁴⁴. Diese Annahme hat bis heute nicht an Gültigkeit verloren⁴⁵.

Eine seiner wichtigsten Thesen für die römische Zeit ist, dass die Römer aufgrund der technischen Möglichkeiten ihrer Zeit bei der Konstruktion von Häfen weniger abhängig von der Küstenformation waren und somit mehr Rücksicht auf die vorherrschenden Wind- und Strömungsverhältnisse nehmen konnten, wodurch den Schiffen größtmöglicher Schutz geboten werden konnte⁴⁶. Da die italienische Küste weitaus weniger Naturhäfen bietet als der östliche Mittelmeerraum, wurden mit der **Entdeckung des *opus caementicium*** zahlreiche Häfen in Italien neu angelegt. Hier erkennt Lehmann-Hartleben nun einen Wandel gegenüber den hellenistischen Anlagen des östlichen Mittelmeeres in Bezug auf die Verbindung zwischen Hafen und Stadt. So verweist er auf eine stärkere Trennung zwischen Stadt und Hafen, was am Beispiel von Portus und Rom besonders deutlich wird. Zudem zeigen die römischen Kaiser besonders starke Präsenz in der monumentalen Ausgestaltung der Häfen⁴⁷.

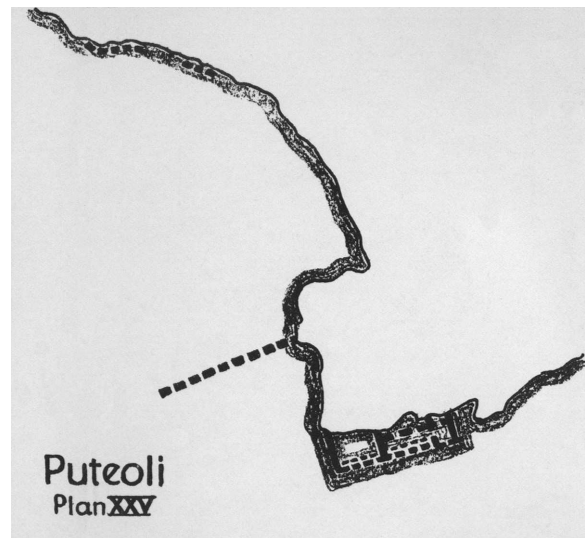


Abb. 4 Plan von Puteoli. Zeichnung der Hafenumma durch Karl Lehmann-Hartleben Anfang der 20er Jahre (Lehmann-Hartleben 1922, Plan 15)

⁴¹ Dubois 1907; Columba 1906.

⁴² Gianfrotta 1996, 67.

⁴³ Lehmann-Hartleben 1923, 165.

⁴⁴ Lehmann-Hartleben 1923, 168.

⁴⁵ Felici 1993, 71–104; Blackman 1996, 47; Gianfrotta 1996, 67.

⁴⁶ Als klassisches Beispiel lässt sich hier der Hafen von Cosa anführen, der leider nicht im Katalog Lehmann-Hartlebens enthalten ist, da die wenigen Überreste der Anlage heute unter Wasser im Sediment verborgen liegen. Dazu: McCann 1987.

⁴⁷ Lehmann-Hartleben 1923, 163.

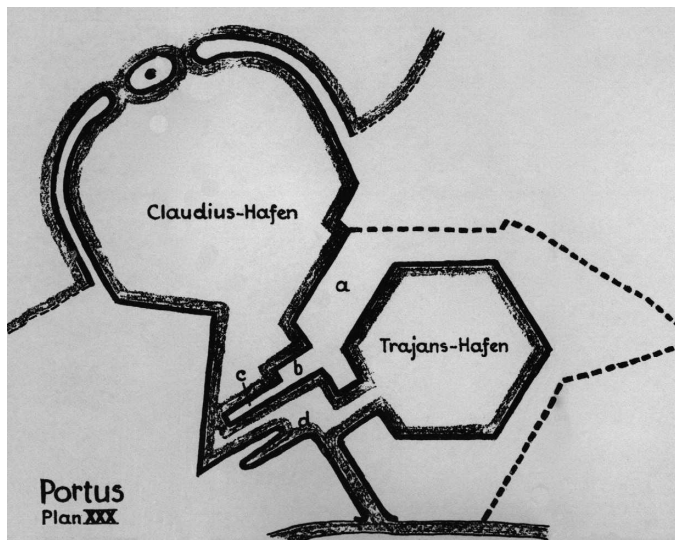


Abb. 5 Plan von Portus. Zeichnung nach der heute veralteten Theorie, die Einfahrt habe im Norden gelegen (Lehmann-Hartleben 1922, Plan 30)

Ausführlich geht Lehmann-Hartleben auch auf den **Claudius- und Trajanshafen in Portus** ein (Abb. 5). Er folgt bei seiner Beschreibung der Anlagen im Wesentlichen den Ergebnissen R. **Lancianis**. Auch die Rekonstruktion der Hafeneinfahrt folgt der zu seiner Zeit üblichen Annahme, sie habe im Nordwesten gelegen. Dass dies nur eine Theorie des 19. Jahrhunderts war, wird von Lehmann-Hartleben nicht erwähnt, was in Anbetracht seines sonst so kritischen Umganges mit unbelegten Annahmen überrascht. Diese Theorie wird

noch 1970 durch O. **Testaguzza** vertreten, ist allerdings mittlerweile durch die Ergebnisse der neuen Untersuchungen der British School unter der Leitung **S. Keays** widerlegt worden⁴⁸. So geht man nun davon aus – auch unter Berücksichtigung des Bildmaterials der Renaissance –, dass die Hafeneinfahrt im Westen lag. Damit wäre auch das Achsenungleichgewicht zwischen der claudischen und der traianischen Anlage aufgehoben, welches bereits Lehmann-Hartleben als störend empfand⁴⁹.

Der Hafen in der Tibermündung bei Ostia wird hingegen nur kurz behandelt, da man diesen Teil der Stadt zur Zeit der Abfassung der Studie noch nicht untersucht hatte und die Grabungen in Ostia unter Leitung von G. Calza noch im Gange waren. Das Hafengebiet stand damals jedoch noch nicht im Fokus der Untersuchungen. Zuletzt konnte M. Heinzelmann nachweisen, dass der Hafen bedeutender war, als bislang angenommen wurde⁵⁰. Eine genauere Untersuchung des Flusshafens soll in den kommenden Jahren erfolgen⁵¹.

Im letzten Kapitel geht Lehmann-Hartleben auf die bildlichen Darstellungen von Hafenanlagen als eigene Quellengattung ein⁵². Er konzentriert sich hier insbesondere auf die Sakrallandschaften und Villenmalereien des Hellenismus und der römischen Zeit. Zwar würdigt er kurz jede bekannte Darstellung eines Hafens, ob nun auf der Trajanssäule⁵³

⁴⁸ Testaguzza 1970; Keay et al. 2005.

⁴⁹ Lehmann-Hartleben 1923, 196.

⁵⁰ Heinzelmann 2001; Heinzelmann 2002; Heinzelmann – Martin 2002; Heinzelmann 2006.

⁵¹ Ihr Projekt »Der Flusshafen von Ostia« ist in das von der DFG geförderte SPP 1630 integriert.

⁵² Lehmann-Hartleben 1923, 217–239.

⁵³ Lehmann-Hartleben 1923, 228.

oder auf den Münzen Zankles oder Ostias⁵⁴, stellt jedoch ihren Realitätsgehalt stark in Frage⁵⁵. Diese Sichtweise wird nun durch das Mosaik aus Kelendris relativiert (s. Beitrag L. Zoroğlu in diesem Band), das offenbar durchaus zur Rekonstruktion der antiken Hafenanlagen herangezogen werden kann.

Wie bereits eingangs erwähnt, war es Karl Lehmann-Hartleben zum Zeitpunkt seiner Promotion nicht möglich, alle Häfen selbst zu untersuchen. Er musste sich auf Aussagen von Kollegen oder Reisenden verlassen, und viele Häfen waren noch nie genauer analysiert worden. Vor seiner Dissertation dominierten Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts hauptsächlich Einzelstudien, die sich intensiv mit einem einzigen Hafen beschäftigten⁵⁶. Exkurse, wie beispielsweise bei dem Werk von A. Georgiades, in dem einige griechische Häfen behandelt wurden, erfolgten nur selten⁵⁷. Als Grundlage einer umfassenden Behandlung der Hafenanlagen **nahm Lehmann-Hartleben rund 300 Häfen des Mittelmeerraumes und Schwarzen Meeres in den Katalog auf**⁵⁸. Eine breite Materialbasis sollte einer in den zuvor erschienenen Publikationen vorherrschenden »allzugrosser Zufälligkeit in der Auswahl des Materials« [sic]⁵⁹ vorbeugen.

Trotz der grundlegenden Untersuchungen K. Lehmann-Hartlebens verschwanden die Häfen und Hafenstädte in den nachfolgenden Jahrzehnten aus dem Blickfeld der Altertumswissenschaften und wurden erst nach dem Zweiten Weltkrieg und überwiegend in den 70er und 80er Jahren wieder Gegenstand neuer Forschungen⁶⁰. Insbesondere D. J. **Blackman** konnte seit dieser Zeit neue Erkenntnisse bezüglich Hafenanlagen und Schiffshäusern gewinnen⁶¹. Nach G. Rickman kommt sein in zwei Teilen erschienenes Werk⁶² in seiner Vollständigkeit dem Katalog Lehmann-Hartlebens gleich⁶³. D. J. Blackman war es auch, der die beiden wesentlichen Kritikpunkte an K. Lehmann-Hartlebens Publikation zusammenfasste: Zum einen habe sich der Autor bei seinen Recherchen hauptsächlich auf schriftliche Quellen und weniger auf die Autopsie archäologischer Befunde gestützt⁶⁴, zum anderen sei die Entwicklung der Technik in der Hafenkonstruktion als zu homogen angesehen und dementsprechend verallgemeinert dargestellt worden⁶⁵.

⁵⁴ Lehmann-Hartleben 1923, 237–239.

⁵⁵ Lehmann-Hartleben 1923, 218.

⁵⁶ Beispielsweise zu Puteoli: Dubois 1907 oder zu Lesbos: Koldewey 1890. Diese Untersuchungen finden auch bei Karl Lehmann-Hartleben Erwähnung. Siehe außerdem dazu: Rickman 2008, 5.

⁵⁷ Georgiades 1907.

⁵⁸ Lehmann-Hartleben 1922, IV.

⁵⁹ Lehmann-Hartleben 1922, II.

⁶⁰ Siehe beispielsweise (mit ausgewählter Literaturliste über die bisherige Forschung): Schäfer 1974, 666 f.; oder Blackman 1982a, 88.

⁶¹ Siehe beispielsweise Blackman 2008.

⁶² Blackman 1982a und Blackman 1982b.

⁶³ Rickman 2008, 5.

⁶⁴ Auch A. v. Gerkan äußerte in seiner Rezension Kritik gegenüber der Behandlung der archäologischen Monumente. Siehe dazu: Schäfer 1974, 664.

⁶⁵ Blackman 1982a, 86. D. Blackman führt dabei aus: »Primitive does not necessarily mean nearly; rough work could be the result of a city's poverty or an emergency.«

Obwohl die Studie Lehmann-Hartlebens immer noch als grundlegendes Quellenwerk zu schriftlichen und bildlichen Überlieferungen von Hafenanlagen gewertet wird⁶⁶ – der Autor erläutert in seinem Vorwort: »Ich habe versucht alles, was uns von der Ausgestaltung der antiken Seehäfen in schriftlicher⁶⁷ oder monumentaler Überlieferung bekannt ist, zusammenzubringen«⁶⁸ –, haben vor allem technische Errungenschaften der letzten 90 Jahre zahlreiche neue Erkenntnisse hervorgebracht, die über K. Lehmann-Hartlebens Untersuchungen hinausgehen⁶⁹. Zu verdanken sind diese insbesondere der Unterwasserarchäologie, der Geoarchäologie, der Luftbildarchäologie und der geophysikalischen Prospektion, durch die sowohl unter Wasser liegende oder verlandete Strukturen dokumentiert als auch die Veränderungen der Küstenlinien erschlossen werden können. Als Jacques-Yves Cousteau 1943 zum ersten Mal die Aqualunge im Mittelmeer ausprobierte⁷⁰, bedeutete dies einen völlig neuen Zugang zu den unter Wasser liegenden archäologischen Resten. Zwar dauerte es noch einige Jahre, bis diese Technik in der Archäologie sinnvoll eingesetzt werden konnte, schlussendlich hat das Scuba-Tauchen die Hafenforschung auf eine neue Ebene gehoben. Endlich konnten beispielsweise die zahlreichen Reste untersucht werden, die durch die Senkung der italischen Westküste heute unterhalb der Wasserlinie liegen. Einer der ersten italischen Häfen, die auf diese Weise untersucht wurden, war der Küstenhafen Cosas, der am südlichen Rand des toskanischen Archipels liegt, knapp 70 km nördlich von Centumcellae⁷¹.

Bereits Lehmann-Hartleben war sich der Bedeutung der Küstenverschiebung sowie der klimatischen und hydrografischen Bedingungen für die Erforschung von Häfen bewusst, sah sich aufgrund des damaligen diesbezüglichen Forschungsstandes jedoch nicht in der Lage, diese Faktoren in seine Untersuchungen miteinzubeziehen⁷². Dieser Aspekt stellt spätestens seit den 70er und 80er Jahren⁷³ einen unabdingbaren Bestandteil der aktuellen Forschung dar (s. Beitrag H. Brückner et al. in diesem Band). Demnach ist moderne archäologische Hafenforschung längst zu einer interdisziplinären Aufgabe geworden.

Inzwischen haben sich zudem neue Fragestellungen ausgebildet, aber auch die Frage nach der Verbindung von Stadt und Hafen wird besonders in letzter Zeit wieder häufiger gestellt⁷⁴. Während Lehmann-Hartleben noch relativ allgemein und pauschal die Anbindung der Anlagen untersuchte, wird nun stärker die Frage nach ihrer Abgrenzung aufgeworfen, beispielsweise nach dem Verlauf der Zollgrenzen, die es mit hoher Wahrscheinlichkeit gab, der Verwaltung der Hafengebiete sowie der Kontrolle und Zutrittsbeschränkungen

⁶⁶ Schäfer 1974, 664.

⁶⁷ Die Untersuchungen basieren vor allem auf antiken Schriftquellen, aber auch auf älteren Reiseberichten, die ehemals sichtbare Monumente beschreiben. Siehe dazu: Rickman 2008, 5.

⁶⁸ Lehmann-Hartleben 1922, IV.

⁶⁹ Das stellte G. Rickman bereits 1985 fest: Rickman 1985, 105; Rickman 2008, 5.

⁷⁰ Hoffmann 2001, 14.

⁷¹ McCann 1987.

⁷² Lehmann-Hartleben 1922, IV.

⁷³ Rickman 1985, 105.

⁷⁴ Rickman 1985, 105 f. Hier findet sich ein Katalog der Fragestellungen aus den 80er Jahren.

der verschiedenen Bereiche der Häfen. Neben einem stärkeren Interesse an sozial- und wirtschaftshistorischen Fragestellungen verdeutlichen die Beiträge von **Felix Pirson, Martina Schupp und Stefan Feuser** den urbanistischen Aspekt der neuen Hafenforschung.

Eine weitere Frage, die in der archäologischen Forschung bislang keine große Rolle spielte, für das sozial-kulturhistorische Phänomen **1Hafenstadt1** aber von wesentlicher Bedeutung ist, betrifft die Organisation des Aufeinandertreffens zahlreicher Ethnien in den Hafenorten. Häfen sind kulturelle Schmelztiegel, in denen sich Fremde der vorherrschenden Ordnung anpassen und zugleich ihre Identität behaupten müssen. Oft geschah dies durch die Gründung religiöser Vereine, in denen sich die Mitglieder gegenseitig unterstützten, rechtliche Hilfe leisteten oder im Todesfall für eine angemessene Bestattung sorgten⁷⁵. Die Bedeutung dieses Themas verdeutlicht die Studie **D. Steuernagels zu Kult und Alltag in römischen Hafenstädten am Beispiel von Ostia, Puteoli und Aquileia**⁷⁶.

Für die gegenwärtige Hafenforschung ergibt sich dank neuer Fragestellungen und Methoden breiter Raum für weitere Erkenntnisse. Auch den zukünftigen Untersuchungen wird **K. Lehmann-Hartlebens Arbeit als Grundlagen- und Übersichtswerk zu den Häfen des antiken Mittelmeerraumes** dienen, wobei es durch den neuen urbanistischen Schwerpunkt sogar wieder an Aktualität gewonnen hat.

⁷⁵ Nielsen 2006, 7.

⁷⁶ Steuernagel 2004.

Bibliografie

- Basaran 1999 S. Basaran, Zum Straßennetz um Ainos, in: P. Scherrer – H. Taeuber – H. Thür (Hrsg.), *Steine und Wege. Festschrift Dieter Knibbe*, SoSchrÖAI 32 (Wien 1999) 343–349.
- Berger 1993 A. Berger, *Der Langa Bostanı in Istanbul*, *IstMitt* 43, 1993, 467–477.
- Besnier 1919 M. Besnier, *Portus*, in: *Daremberg – Saglio IV*, 1 (Paris 1877–1919) 594–601.
- Blackman 1982a D. J. Blackman, *Ancient Harbours in the Mediterranean. Part 1*, *IntJNautA* 11, 2, 1982, 79–104.
- Blackman 1982b D. J. Blackman, *Ancient Harbours in the Mediterranean. Part 2*, *IntJNautA* 11, 3, 1982, 183–211.
- Blackman 1996 D. J. Blackman, *Further Evidence for the Use of Concrete in Ancient Harbor Construction*, in: A. Raban – K. G. Holum (Hrsg.), *Caesarea Maritima. A Retrospective after Two Millenia* (Leiden 1996) 41–49.
- Blackman 2008 D. J. Blackman, *Roman Shiphsheds*, in: R. L. Hohlfelder (Hrsg.), *The Maritime World of Ancient Rome. Conference Held at the American Academy in Rome*, 27–29 March 2003 (*Ann Abor* 2008) 23–64.
- Blanckenhagen 1961 P. H. v. Blanckenhagen, *Note on Karl Lehmann*, *AJA* 65, 1961, 307–308.
- Bober 1961 P. P. Bober, *Karl Lehmann, Gnomon*, 1961, 526–528.
- Columba 1906 G. M. Columba, *I porti antichi della Sicilia* (Rom 1906).
- Dubois 1907 C. Dubois, *Pouzzoles antique: histoire et topographies* (Rom 1907).
- Fazio 1828 G. de Fazio, *Intorno al miglior sistema di costruzione de porti* (Neapel 1828).
- Fazio 1832 G. de Fazio, *Nuove osservazione sopra i pregi architetonici de porti antichi* (Neapel 1832).
- Felici 1993 E. Felici, *Osservazioni sul porto neroniano di Anzio e sulla tecnica romana delle costruzioni portuali in calcestruzzo*, *ASubacq* 1, 1993, 71–104.
- Georgiades 1907 A. S. Georgiades, *Les ports de la Grèce dans l'antiquité* (Athen 1907).
- Gianfrotta 1996 P. A. Gianfrotta, *Harbor Structures of the Augustan Age in Italy*, in: A. Raban – K. G. Holum (Hrsg.), *Caesarea Maritima. A Retrospective after Two Millenia* (Leiden 1996) 65–76.
- Heinzelmann 2001 M. Heinzelmann, *Ostia, Regio III*, *RM* 108, 2001, 313–328.
- Heinzelmann 2002 M. Heinzelmann, *Ostia, Regionen III und IV*, *RM* 109, 2002, 225–242.
- Heinzelmann 2006 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*, *BAonline* 1, 2010, Volume Speciale B/B7/2, 510.
- Heinzelmann – Martin 2002 M. Heinzelmann – A. Martin, *River Port, Navalia and Harbour Temple at Ostia. New Results of a DAI-AAR Project*, *JRA* 15, 2002, 5–19.
- Hoffmann 2001 G. Hoffmann, *Schätze unter Wasser. Abenteuer Archäologie* (Hamburg 2001).
- Keay u. a. 2005 S. Keay – M. Millett – L. Paroli – K. Strutt, *Portus. An Archaeological Survey of the Port of Imperial Rome* (London 2005).
- Kluge 1927 K. Kluge, *Karl Lehmann-Hartleben, Die antiken Großbronzen* (Berlin 1927).
- Koder 1998 J. Koder, *Aigaion Pelagos (die nördliche Ägäis)*, *TIB* 10 = *DenkschrWien* 259 (Wien 1998).
- Koldewey 1890 R. Koldewey, *Die antiken Baureste der Insel Lesbos* (Berlin 1890).
- Külzer 2010 A. Külzer (Hrsg.), *Handelsgüter und Verkehrswege. Wirtschaftliche Aspekte byzantinischer Pilgerzentren*, in: *Handelsgüter und Verkehrswege. Aspekte der Warenversorgung im östlichen Mittelmeerraum (4. bis 15. Jahrhundert). Akten des internationalen Symposiums Wien, 19. bis 22. Oktober 2005, Beiträge zur Byzanzforschung* 18 (Wien 2010) 185–196.

- Lehmann 1996 An Encyclopedia of the History of Classical Archaeology (1996) 669–670 s. v. Lehmann (-Hartleben), Karl (P. Williams Lehmann).
- Lehmann-Hartleben 1922 K. Lehmann-Hartleben, Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres (Diss. Universität Berlin 1922).
- Lehmann-Hartleben 1923 K. Lehmann-Hartleben, Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres (Leipzig 1923).
- Lehmann-Hartleben 1926 K. Lehmann-Hartleben, Die Trajanssäule. Ein römisches Kunstwerk zu Beginn der Spätantike (Berlin 1926).
- Lehmann-Hartleben 1939 K. Lehmann-Hartleben, Excavations in Samothrace, *AJA* 43, 1939, 133–145.
- Lehmann-Hartleben 1940 K. Lehmann-Hartleben, Preliminary Report on the Second Campaign of Excavation in Samothrace, *AJA* 44, 1940, 328–358.
- Lehmann-Hartleben 1947 K. Lehmann-Hartleben, Thomas Jefferson. American Humanist (New York 1947).
- Lehmann-Hartleben 1950 K. Lehmann-Hartleben, Samothrace: Third Preliminary Report, *Hesperia* 19, 1950, 1–20.
- Lehmann-Hartleben 1951 K. Lehmann-Hartleben, Samothrace: Fourth Preliminary Report, *Hesperia* 20, 1951, 1–30.
- Lehmann-Hartleben 1952 K. Lehmann-Hartleben, Samothrace: Fifth Preliminary Report, *Hesperia* 21, 1952, 19–43.
- Lehmann-Hartleben 1953 K. Lehmann-Hartleben, Samothrace: Sixth Preliminary Report, *Hesperia* 22, 1953, 1–24.
- Lehmann-Hartleben 1955 K. Lehmann-Hartleben, Documents on the Samothracian Language, *Hesperia* 24, 1955, 93–100.
- Lehmann 1955 K. Lehmann, Samothrace. A Guide to the Excavations and the Museum (New York 1955).
- Lehmann 1958 K. Lehmann, Samothrace. Excavations Conducted by the Institute of Fine Arts of New York University (New York 1958).
- Lullies – Schiering 1988 R. Lullies – W. Schiering (Hrsg.), Archäologenbildnisse. Porträts und Kurzbiographien von Klassischen Archäologen deutscher Sprache (Mainz 1988).
- McCann 1987 A. M. McCann, The Roman Port and Fishery of Cosa. A Center of Ancient Trade (Princeton 1987).
- Ministero della marina Ministero della marina, Monografia storica dei porti dell'antichità nell'Italia insulare (Rom 1905–1906).
- Müller-Wiener 1994 W. Müller-Wiener, Die Häfen von Byzantion, Konstantinupolis, Istanbul (Tübingen 1994).
- Nielsen 2006 I. Nielsen (Hrsg.), Zwischen Kult und Gesellschaft. Kosmopolitische Zentren des antiken Mittelmeerraumes als Aktionsraum von Kultvereinen und Religionsgemeinschaften. Akten eines Symposiums des Archäologischen Instituts der Universität Hamburg (12.–14. Oktober 2005), Hephaisstos. Themenband 24 (Immenstadt-Werdenstein 2006).
- Ousterhout – Held 1997 R. Ousterhout – W. Held, Survey of the Ancient and Byzantine Monuments on Imbros/Gökceada 1995, *AST* 14, 2, 1997, 55–69.
- Paris 1915 J. Paris, Contributions à l'étude des ports antiques du monde grec I. Notes sur Léchaion, *BCH* 39, 1915, 5–16
- Paris 1916 J. Paris, Contributions à l'étude des ports antiques du monde grec II. Les établissements maritimes de Délos, *BCH* 40, 1916, 5–73
- Rickman 1985 G. Rickman, Towards a Study of Roman Ports, in: A. Raban (Hrsg.), Harbour Archaeology. Proceedings of the First International Workshop on Ancient Mediterranean Harbours. Caesarea Maritima. 24.–26.8.1983 (Haifa 1985) 105–114.
- Rickman 2008 G. Rickman, Ports, Ships, and Power in the Roman World, in: R. L. Hohlfelder (Hrsg.), The Maritime World of Ancient Rome. Conference Held at the American Academy in Rome, 27–29 March 2003 (*Ann Arbor* 2008) 5–20.

- Sayar 1998 M. H. Sayar, Perinthos-Herakleia (Marmara Ereğlisi) und Umgebung: Geschichte, Testimonien, griechische und lateinische Inschriften, DenkschrWien 296 (Wien 1998).
- Schäfer 1974 J. Schäfer, Zur Erforschung antiker Hafenanlagen, in: Mansel'e armagan. Mélanges Mansel (Ankara 1974) 663–678.
- Schwingenstein 1985 Neue deutsche Biographie (1985) 85–86 s. v. Lehmann, Karl (C. Schwingenstein).
- Soustal 1991 P. Soustal, Thrakien (Thrake, Rodope und Haimimontos), TIB 6 = DenkschrWien 221 (Wien 1991).
- Steuernagel 2004 D. Steuernagel, Kult und Alltag in römischen Hafenstädten. Soziale Prozesse in archäologischer Perspektive, Potsdamer altertumswissenschaftliche Beiträge 11 (Stuttgart 2004).
- Testaguzza 1970 O. Testaguzza, Portus: illustrazione dei Porti di Claudio e Traiano e della città di Porto a Fiumicino (Rom 1970).

