

Häfen und Hafenstädte im östlichen
Mittelmeerraum von der Antike bis
in byzantinische Zeit.
Neue Entdeckungen und aktuelle
Forschungsansätze

*Harbors and Harbor Cities in the
Eastern Mediterranean from Antiquity
to the Byzantine Period:
Recent Discoveries and Current Approaches*

Band 2

OFFPRINT / AYRIBASIM

DEUTSCHES ARCHÄOLOGISCHES INSTITUT
ABTEILUNG ISTANBUL

BYZAS 19

Veröffentlichungen des Deutschen Archäologischen Instituts Istanbul

Österreichisches Archäologisches Institut Sonderschriften 52

Häfen und Hafenstädte im östlichen
Mittelmeerraum von der Antike bis
in byzantinische Zeit.
Neue Entdeckungen und aktuelle
Forschungsansätze

*Harbors and Harbor Cities in the
Eastern Mediterranean from Antiquity
to the Byzantine Period:
Recent Discoveries and Current Approaches*

Hrsg. von
Sabine Ladstätter – Felix Pirson – Thomas Schmidts

Istanbul, 30.05.-01.06.2011



Häfen und Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum
von der Antike bis in byzantinische Zeit.
Neue Entdeckungen und aktuelle Forschungsansätze

*Harbors and Harbor Cities in the Eastern Mediterranean from Antiquity
to the Byzantine Period: Recent Discoveries and Current Approaches*

Band 2

Herausgegeben von

Sabine Ladstätter – Felix Pirson – Thomas Schmidts

BYZAS 19

Veröffentlichungen des Deutschen Archäologischen Instituts Istanbul
Österreichisches Archäologisches Institut Sonderschriften 52

© 2014 Ege Yayınları

Set ISBN 978-605-4701-60-5

Band 2 ISBN 978-605-4701-62-9

Publishers Zertifikat-Nr.: 14641

Umschlaggestaltung

Kelenderis Mosaic (K. L. Zoroğlu)

Redaktion

Barbara Beck-Brandt, Dominique Krüger, Angela Schwab

Druck

Oksijen Basım ve Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti.

100. Yıl Mah. Matbaacılar Sit. 2. Cad. No: 202/A Bağcılar - İstanbul

Tel: +90 (212) 325 71 25 Fax: +90 (212) 325 61 99

Zertifikat-Nr.: 29487

Produktion und Vertrieb

Zero Prod. Ltd.

Abdullah Sokak. No: 17 Taksim 34433 Istanbul-Turkey

Tel: +90 (212) 244 75 21 Fax: +90 (212) 244 32 09

info@zerobooksonline.com

www.zerobooksonline.com/eng/

Inhaltsverzeichnis

BAND 1

Vorwort (S. Ladstätter – F. Pirson – Th. Schmidts)	IX
Einführung (S. Ladstätter – F. Pirson – Th. Schmidts)	XI

Geschichte und Perspektiven der Forschung – *History of Research and Perspectives*

Karl Lehmann-Hartleben und die Erforschung antiker Häfen Julia Daum – Nicola Daumann – Sarah Wolfmayr	1
Ästhetiken der Schwelle. Sieben Aspekte der Morphologie und Topologie von Hafenstädten im nachantiken Mittelmeerraum Hannah Baader – Gerhard Wolf	17

Neue Forschungen und Entdeckungen: Die Levante und Ägypten – *New Research and Discoveries: The Levant and Egypt*

The Herodian Harbour of Caesarea Maritima. Recent Research and Related Studies Christopher J. Brandon	45
Heracleion-Thonis and Alexandria, Emporia of Egypt. New Researches and Recent Discoveries Franck Goddio – David Fabre	63
Schedia – Zollstation und Flusshafen Alexandrias am Kanopischen Nil Marianne Bergmann – Michael Heinzelmann	101
The Harbor of the City of Magdala/Taricheae on the Shores of the Sea of Galilee, from the Hellenistic to the Byzantine Times. New Discoveries and Preliminary Results Stefano De Luca – Anna Lena	113
The Harbours of Tel Michal and Apollonia 1750 B.C.–A.D. 1265 Eva Grossmann	165

Neue Forschungen und Entdeckungen: Türkei, Südküste – *New Research and Discoveries: Turkey, South Coast*

Recent Researches and New Discoveries in the Harbours of Seleucia Pieria Hatice Pamir	177
--	-----

Kelenderis'in Limanları ve Çapalama Yerleri K. Levent Zoroğlu	199
Myra'nın Limanı Andriake Nevzat Çevik – Süleyman Bulut – Çakır Afşin Aygün	225
The Medieval and Later Port of Myra/Stamira – Taşdibi T. Mikail P. Duggan – Çakır Afşin Aygün	245
Der Hafen von Patara. Altes Wissen, neue Forschungen Havva Işkan – Mustafa Koçak, mit Beiträgen von Harun Özdaş, Nilhan Kızıldağ, Pascal Brengel, Frederik Berger	271
Neue Forschungen und Entdeckungen: Türkei, Westküste – New Research and Discoveries: Turkey, West Coast	
Klazomenai/Liman Tepe'nin Limanları Hayat Erkanal	295
Smyrna: Yeni Keşfedilen Kamu Yapıları ve Alanlar (2007–2010) Çerçevesinde Bir Değerlendirme Akın Ersoy	305
Ephesos and its Harbors: A City in Search of its Place Martin Steskal	325
Elaia, der (maritime) Satellit Pergamons Felix Pirson	339
Häfen der Rhodischen Peraia Winfried Held	357
Neue Forschungen und Entdeckungen: Türkei, Marmarameer – New Research and Discoveries: Turkey, Marmara Sea	
M.Ö. 7 – M.S. 12. Yüzyıllar Theodosius Limanı'nın 1900 Yılı Rahmi Asal – Zeynep Kızıltan	377
Marmaray Kazıları ve Antik Liman Khrysopolis Liman Şehrazat Karagöz	399
Eski Çağlarda Gelibolu Yarımadası'nın Limanları Reyhan Körpe – Mehmet Fatih Yavuz	417
Küçükçekmece Lake's Basin Antique Harbours Şengül Aydıngün – Haldun Aydıngün – Hakan Öviz	437
Neue Forschungen und Entdeckungen: Griechenland – New Research and Discoveries: Greece	
Ancient Harbour Cities – New Methodological Perspectives and Recent Research in Greece Kalliopi Baika	445
Recording the Harbour Network of Ancient Lesbos (2008–2009) Theotokis Theodoulou	493

BAND 2**Hafenbauten und Bautechnik – *Harbour Installations and Building Techniques***

The Evolution of Harbour Engineering in the Ancient Mediterranean World John Peter Oleson	509
Ancient Shipsheds David J. Blackman	523
Medieval Anatolian Arsenals at Sinop and Alanya Scott Redford	543

Wirtschaft und Politik – *Economy and Politics*

Die Hafenstadt Delos Mantha Zarmakoupi	553
Der Einfluss der römischen Administration auf die Entwicklung der Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum Thomas Schmidts	571
The Trading Networks of Ancient Rough Cilicia Caroline Autret – Matthew Dillon – John Lund – Nicholas Rauh – Levent Zoroğlu	593

Hafenstädte: Städtebau und Wahrnehmung – *Harbour Cities: City Planning and Perception*

Antike Hafenstädte – Gestaltung, Funktion, Wahrnehmung Felix Pirson	619
Caput Ioniae. Zur Untersuchung römischer Hafenfassaden am Beispiel von Milet Martina Schupp	645
On the Urbanism of Roman Harbours: the Evolution of Space Organization in Harbours of the Aegean Sea Catherine Bouras	669
Torbauten und Bogenmonumente in römischen Hafenstädten Stefan Feuser	683

**Geowissenschaften und die Erforschung antiker Häfen –
*Geo-Sciences and the Exploration of Ancient Harbours***

Coastal Geoarchaeology and Neocatastrophism: a Dangerous Liaison? Christophe Morhange – Nick Marriner – Guénabelle Bony – Nicolas Carayon – Clément Flaux – Majid Shah-Hosseini	705
Geoarchaeology of Alexandria (Egypt): 8,000 Years of Coastal Evolution Jean-Philippe Goiran – Nick Marriner – Christophe Morhange – Julien Caverio – Christine Oberlin – Jean-Yves Empereur	727
Ancient Harbours Used as Tsunami Sediment Traps – the Case Study of Krane (Cefalonia Island, Greece) Andreas Vött – Hanna Hadler – Timo Willershäuser – Konstantin Ntageretzis – Helmut Brückner – Heinz Warnecke – Pieter M. Grootes – Franziska Lang – Oliver Nelle – Dimitris Sakellariou	743

Der Löwenhafen von Milet – eine geoarchäologische Fallstudie Helmut Brückner – Alexander Herda – Marc Müllenhoff – Wolfgang Rabbel – Harald Stümpel	773
---	-----

Antike Hafenstädte – Gestaltung, Funktion, Wahrnehmung*

Felix PIRSON

Abstract

Studies of ancient urban culture did pay little attention to harbour cities so far. This is astonishing, since several of the most prominent ancient urban centers such as Miletos, Carthage, Alexandria or Ephesos were harbour cities as well as numberless other places which shaped our image of the ancient mediterranean city. Against this background, the article provides a brief introduction to the current state of urbanistic harbour studies followed by the discussion of some major questions regarding the urban design of selected harbor cities from Asia minor. By this means, perspectives of future research can be drawn. It becomes clear that the seaward orientation in urban design is also manifest in case of cities which have an economically powerful hinterland at their disposal. Therefore urbanistic harbor studies promise new insights in the perception of the natural environment and the expression of preferences towards land or sea, which does not only depend on pragmatic reasons, but also on social and cultural aspects.

Özet

›Liman kenti‹ fenomeninin, antik kent kültürüne dair arkeolojik araştırmalarda şimdiye kadar dikkate değer bir rolü olmamıştır. Bu şaşırtıcıdır, çünkü Milet, Kartaca, İskenderiye ya da Efes gibi en önemli antik merkezlerin çoğu Akdeniz liman kentleriydi, ama aynı zamanda antik kent algımızı oluşturan sayısız başka yerler de, demirleme yeri olarak işlev görmektedir. Buradan hareketle, makale, kentsel liman araştırmalarının güncel durumunun kısa bir tasvirinden sonra, Anadolu'nun seçilmiş örneklerine dair bazı temel kentsel meseleleri tartışmayı ve aynı zamanda gelecekteki araştırma perspektiflerini sunmayı hedeflemektedir. Ekonomik olarak kuvvetli bir hinterlanda sahip olan kentlerde de, denize doğru konumlanmanın etkileyici bir faktör olduğu anlaşılmaktadır. Bu temel üzerinde, kentsel liman araştırmaları, doğal çevre algısına dair yeni bakış açıları ve kara veya deniz yönüne ağırlık verme konusunda yalnız nesnel nedenlere değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel bakış açılarına da dayanarak oluşturulmuş tercihleri sunacaktır.

* Für die Überlassung von Abbildungsvorlagen bin ich Christine Bruns-Özgan (Grabung Knidos), Wolfgang Erhardt, Stefanie Hanke und dem Kunsthistorischen Institut Florenz sehr zu Dank verpflichtet. Mein Dank gilt weiterhin Havva Işkan für die Genehmigung der Publikation von Aufnahmen aus dem Grabungsgelände von Patara.

Einleitung

Antike Städte, Städtebau und zuletzt auch antike ›Stadtkultur‹ gehören zu den zentralen Forschungsfeldern der Klassischen Archäologie. Griechisch-römischer Städtebau ist ein Schwerpunktthema der archäologischen Bauforschung, und die dezidiert kulturhistorische Ausrichtung weiter Teile der Altertumswissenschaften hat Städte als antike Lebensräume in den Mittelpunkt des Interesses gerückt¹. Vor diesem Hintergrund überrascht es, dass die Hafenstadt als besonders charakteristische Erscheinung antiker Stadtkultur bisher kaum Aufmerksamkeit erfahren hat². Dies umso mehr als bedeutende antike Zentren wie z. B. Karthago, Milet, Smyrna, Ephesos, Byzanz oder Alexandria Hafenstädte waren. Andere Metropolen wie Athen, Pergamon, Antiochia oder Rom verfügten über maritime Satelliten, die das Desiderat eines fehlenden Zugangs zum Meer ausgleichen sollten. So stehen seit der wegweisenden Dissertation ›Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres. Beiträge zur Geschichte des Städtebaues im Altertum‹ von Karl Lehmann-Hartleben weitere umfassende monografische Behandlungen des Themas aus (s. Beitrag Daum u. a. in diesem Band)³. Schon der Titel der 1923 erschienenen Studie macht deutlich, worum es Lehmann-Hartleben ging: die Untersuchung antiker Hafenanlagen als Teile eines städtebaulichen Ganzen. So betont er eingangs: »Die Aufgabe ist, zu zeigen, welcher Art die bauliche Ausgestaltung antiker Seehäfen gewesen ist. Dass man den Hafen und seine Umgebung als ein besonderes Glied des Stadtkörpers aufgefaßt hat, und zwar in einem viel höheren Maß als das heute der Fall ist, zeigen die künstlerischen Gesamtlösungen, die er namentlich in hellenistischer und römischer Zeit gefunden hat.«⁴ Eine urbanistisch ausgerichtete Hafenforschung, die das vielfältige Beziehungsgeflecht zwischen Hafenanlagen und Stadtkörper ins Auge fasst und dabei auch das wirtschaftliche und soziopolitische Umfeld berücksichtigt, hat nach der Vertreibung Lehmann-Hartlebens von seinem Lehrstuhl in Münster 1933 und der anschließende Emigration in die Vereinigten Staaten keine konsequente Fortsetzung gefunden.

¹ Für den deutschsprachigen Raum s. u. a. die beiden Forschungsschwerpunkte »Stadtkultur in der römischen Kaiserzeit« (DAI, Abt. Rom – Gerda Henkel Stiftung) und das Schwerpunktprogramm 1209 »Die hellenistische Polis als Lebensform« der Deutschen Forschungsgemeinschaft und die zugehörigen Publikationen: R. Neudecker – P. Zanker (Hrsg.), *Lebenswelten. Bilder und Räume in der römischen Stadt der Kaiserzeit*: Symposium am 24. und 25. Januar 2002 zum Abschluss des von der Gerda Henkel Stiftung geförderten Forschungsprogramms »Stadtkultur in der römischen Kaiserzeit«, Palilia 16 (Wiesbaden 2005); A. Matthaei – M. Zimmermann (Hrsg.), *Stadtbilder im Hellenismus, Die hellenistische Polis als Lebensform 1* (Berlin 2009); M. Zimmermann (Hrsg.), *Urbane Strukturen und bürgerliche Identität im Hellenismus*, Mainz 2013 (im Druck).

² Als Ausnahme sei hier D. Steuernagel, *Kult und Alltag in römischen Hafenstädten. Soziale Prozesse in archäologischer Perspektive*, Potsdamer Altertumswissenschaftliche Beiträge 11 (Wiesbaden 2004) genannt. Allerdings verzichtet auch Steuernagel auf eine weiterführende begriffliche und kulturgeschichtliche Auseinandersetzung mit dem Phänomen ›Hafenstadt‹. Ansätze einer solchen Auseinandersetzung finden sich in: Villes et avant-ports. L'exemple de Rome et Ostie. Actes de la table ronde des 29 et 30 novembre 1994, MEFRA 114, 1, 2002, 7–362.

³ Als Aktualisierung der Studie von Lehmann-Hartleben gelten die Survey-Artikel von D. J. Blackman, *Ancient Harbours in the Mediterranean*, *IntJNautA* 11, 1 und 3, 1982, 79–104. 185–211; s. dazu G. Rickman, *Ports, Ships, and Power in the Roman World*, in: R. L. Hohlfelder (Hrsg.), *The Maritime World of Ancient Rome. Proceedings of »The Maritime World of Ancient Rome« Conference Held at the American Academy in Rome 27–29 March 2003*, *MemAmAc Suppl.* 6 (Ann Arbor 2008) 5 f. Doch auch Blackman widmet dem Verhältnis zwischen Stadt und Hafen nur wenige Seiten, die sich vor allem auf militärische, wirtschaftliche und rechtliche Aspekte beziehen: Blackman a. O. 193–196.

⁴ K. Lehmann-Hartleben, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres. Beiträge zur Geschichte des Städtebaues des Altertums*, *Klio Beih.* 14 (Leipzig 1923) 3 f.

Für die Vernachlässigung des Phänomens ›Hafenstadt‹ in der archäologischen Forschung lassen sich freilich noch weitere Gründe anführen. So sind zahlreiche antike Hafenstädte aufgrund von Verlandung und Veränderungen in den Küstenverläufen heute nicht mehr unmittelbar als solche zu erkennen. Dies trifft auf mehrere Plätze im westlichen Kleinasien wie z. B. Milet, Ephesos und Priene zu. Auch wenn die Existenz von Häfen an diesen Orten seit Langem bekannt ist, bleibt doch der Eindruck einer Binnensiedlung bestehen und beeinflusst die wissenschaftliche Wahrnehmung der Orte. Dementsprechend wird bei der Untersuchung von Hafenstädten als Schnittstellen zwischen Land und Wasser die Anbindung der Siedlung ans Meer häufig weniger intensiv gewürdigt. Und tatsächlich ist die räumliche Bezugnahme einer Stadt auf das sie umgebende Land mit Stadttoren oder Tormonumenten, gräbergesäumten Ausfallstraßen und extraurbanen Heiligtümern archäologisch in der Regel weitaus evidenter als die häufig schlecht erhaltenen, schwer nachweisbaren und typologisch kaum kategorisierten bzw. kategorisierbaren Hafenbauten. Eine solche ›Landlastigkeit‹ mag noch durch die binnenländische Herkunft zahlreicher Forscherpersönlichkeiten verstärkt worden sein, vor allem aber durch den relativen Bedeutungsverlust, den das Meer als Handels-, Verkehrs- und Kommunikationsraum seit der Antike bis heute erfahren hat.

Damit soll freilich nicht suggeriert werden, dass sich die archäologischen Wissenschaften nicht mit der maritimen Vergangenheit des Mittelmeerraumes beschäftigen würden. So ist die Bedeutung des Meeres für den Transfer von Menschen, Gütern und Ideen sowie als politischer und militärischer Raum immer ausführlich gewürdigt worden⁵. Die Forschungen zum antiken Seewesen, d. h. vor allem zum Schiffbau, zur Schifffahrt und zu Hafenanlagen haben sich allerdings zu Subdisziplinen mit hoher Spezialisierung entwickelt, deren Diskurse und Resultate in der antiken Stadtforschung nur eingeschränkt wahrgenommen werden und auch keine Fortsetzung einer urbanistischen Hafenforschung stimulieren konnten⁶. Erst jüngst ist wieder ein neues Interesse an der Erforschung antiker und byzantinischer Hafenstädte zu verzeichnen⁷, und mehrere Protagonisten dieser Entwicklung sind in dem vorliegenden Band mit Beiträgen vertreten. Während Projekte

⁵ s. u. a. die altertumswissenschaftlichen Beiträge in: D. Abulafia, *Mittelmeer. Kultur und Geschichte* (Stuttgart 2003); M. Luano, *Die frühen Handelsreiche: Vorgeschichte bis um 1000 v. Chr.*, 67–97; M. Torelli, *Die Schlacht um die Seewege: 1000–300 v. Chr.*, 99–125; G. Rickman, *Die Entstehung des Mare nostrum: 300 v. Chr. – 500 n. Chr.*, 127–149. Zur *maritime archaeology* und ihrem Stellenwert in der Erforschung der antiken Wirtschaft siehe zuletzt D. Robinson – A. Wilson (Hrsg.), *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean* (Oxford 2011), insbesondere 1–9 (Robinson – Wilson).

⁶ s. z. B. A. Raban (Hrsg.), *Archaeology of Coastal Changes. Proceedings of the First International Symposium »Cities on the Sea – Past and Present«* Haifa 1986, BARIntSer 404 (Oxford 1988); Hohlfelder a. O. (Anm. 3). Der dort als »Plenary Adress« publizierte Beitrag von Rickman a. O. (Anm. 3) 5–20 bietet eine ausgezeichnete Darstellung des Stands und der Perspektiven der Erforschung des römischen Seewesen. Siehe auch die Tagung IKUWA 3 London Juli 2008, Sektion »Ports, Harbours, Dockyards: Trade and Exchange«, publiziert in: J. Henderson (ed.), *IKUWA 3: Beyond Boundaries, Proceedings of the 3rd International Congress on Underwater Archaeology*, 9th to the 12th July 2008, London, Kolloquien zur Vor- und Frühgeschichte 17 (Bonn 2013) oder In Poseidons Reich XV: Byzanz zur See – Innovation und Tradition, Wien, 19.–21. Februar 2010, Skylis 11, 1, 2011.

⁷ s. z. B. die Tagung des *European Architectural History Network* in Guimaraes Juni 2010, Sektion »Port Architecture of Ancient Roman and Medieval Europe«. Im Juni 2011 ist von der Deutschen Forschungsgemeinschaft das Schwerpunktprogramm »Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter. Zur Archäologie und Geschichte regionaler und überregionaler Verkehrssysteme« (SPP 1630) bewilligt worden, in dem sich einzelne Projekte auch dezidiert mit Hafenstädten beschäftigen.

zu einzelnen Hafenanlagen und ihrem städtebaulichen Kontext die dringend benötigte Grundlagenforschung leisten, ist besonders hervorzuheben, dass auch wieder übergreifende Studien zur Urbanistik antiker Hafenstädte entstehen (s. Beiträge Ch. Bouras; S. Feuser; M. Schupp in diesem Band)⁸. In diesem Zusammenhang lässt der Austausch mit der historischen und kunsthistorischen Stadtforschung wichtige Anregungen erwarten, in der das Thema schon länger behandelt wird, aber auch ganz aktuell Konjunktur hat (s. Beitrag H. Baader – G. Wolf in diesem Band)⁹. Weitere Impulse sind aus dem weiten Feld der ›Mediterranean Studies‹ zu erwarten¹⁰, obgleich zwei ihrer wichtigsten Protagonisten – Peregrine Horden und Nicholas Purcell – im Unterschied zur älteren Forschung, d. h. insbesondere zu Fernand Braudel, die dominierende Stellung der Städte in der Geschichtsschreibung des Mittelmeerraumes in Frage stellen¹¹. Sie betrachten Städte und Landschaften gleichermaßen als ›microecologies‹, auf deren Analyse ihre Darstellung der Geschichte des Mittelmeerraumes aufbaut: »urban history (...) is indivisible from the broader canvas«¹². Diese neue Sichtweise lenkt die Aufmerksamkeit verstärkt auf die Zusammenhänge zwischen Stadt und Hinterland¹³, die auch bei der städtebaulichen Analyse von Hafenstädten nicht außer Acht gelassen werden dürfen. So gilt es im Fall der Hafenstädte zu fragen, welche Bezüge ihre Planung in Richtung Wasser und Land erkennen lässt und was dies im Verhältnis zu ihrer Einbindung in regionale und überregionale Netzwerke bedeutet.

In den folgenden knappen Ausführungen möchte ich einige Themen und Fragen urbanistischer Hafenforschung anhand ausgewählter Beispiele umreißen. Dabei stehen städtebauliche Aspekte im Vordergrund, die auf funktionaler und gestalterischer Ebene diskutiert werden sollen. Beide Ebenen lassen sich schon in der Analyse häufig nicht scharf voneinander trennen und liefern in der Wahrnehmung der Betrachter weiter zusammen. Während die hier ausgewählten Beispiele der Thematik des Kolloquiums entsprechend

⁸ s. auch S. Feuser, Überlegungen zur Gestaltung von Wegen und Räumen in kaiserzeitlichen Hafenstädten des Mittelmeerraumes, in: U. Wulf-Rheidt (Hrsg.), *Die Architektur des Weges. Gestaltete Bewegung im gebauten Raum*, Kolloquium Berlin 8.–11. Februar 2012, DiskAB 11 (im Druck). Anhand von Beispielen aus der römischen Kaiserzeit diskutiert Feuser das Modell des Geografen B. S. Hoyle zur der Entwicklung Beziehung zwischen Stadt und Hafen. Hoyle geht davon aus, dass die enge räumliche und funktionale Verbindung zwischen Stadt und Hafen später von großen Seehäfen außerhalb der Städte abgelöst wurde: B. S. Hoyle, *The Port-City Interface: Trend, Problems and Examples*, *Geoforum* 20, 4, 1989, 429–435.

⁹ s. u. a. E. Pollegio, *L'urbanistica del Seicento alla prova dei porti*, in: A. Scotti Tosini (Hrsg.), *Storia dell'architettura italiana. Il seicento* (Mailand 2003) 70–99; G. Cherubini, *Impianto urbano e strutture architettoniche della città portuali dell'Italia tirrenica*, in: B. Saitta, *Città e vita cittadina nei paesi dell'area mediterranea, secoli XI–XV. Atti del convegno internazionale in onore di Salvatore Tramontana: Adrano-Bronte-Catania-Palermo, 18–22 novembre 2003* (Rom 2006) 99–112; S. Hanke, »Più libero di qualsivoglia altro luogo«. Die Piazza Bianchi in Genua, in: A. Nova – C. Jöchner (Hrsg.), *Platz und Territorium. Urbane Struktur gestaltet politische Räume, I Mandorli 11* (Berlin 2010) 197–222; s. auch die Sektion »Liminale Räume. Schiffe, Häfen und die Stadt am Meer« auf dem 32. Deutschen Kunsthistorikertag in Greifswald im März 2013.

¹⁰ Abulafia a. O. (Anm. 5) 11–27; s. auch W. V. Harris, *Rethinking the Mediterranean* (Oxford 2005) sowie D. Abulafia, *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean* (London 2011).

¹¹ P. Horden – N. Purcell, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History* 6 (Malden 2005) 90–92. 100 f. Zur Bedeutung der Studie von Horden und Purcell für die archäologische Hafenforschung s. Rickman a. O. (Anm. 3) 13.

¹² Horden – Purcell a. O. (Anm. 11) 91.

¹³ Horden – Purcell a. O. (Anm. 11) 115–122.

aus Kleinasien stammen, möchte ich zum Einstieg einen Blick auf das mittelalterliche und frühneuzeitliche Genua werfen, wo einige der im Folgenden zu diskutierenden Phänomene besonders prägnant hervortreten und sich dank der sehr günstigen Überlieferungssituation einer detaillierten historischen Analyse und Interpretation erschließen.

Genua: Stadt ohne Hinterland?

Genua, Hauptstadt einer der bedeutendsten Seerepubliken Italiens, kann als ›città marinara‹ par excellence gelten, d. h. als eine Stadt, die anders als die ›città marittima‹ oder ›portuale‹ nicht nur in einzelnen, sondern in den meisten Aspekten städtischen Lebens von ihrem Verhältnis zum Meer geprägt ist¹⁴. Als Stadt ohne allgegenwärtiges Hinterland, eingezwängt zwischen der ligurischen Küste und den Bergen des Apennins, ist ihr primäres Territorium das Meer¹⁵. Dementsprechend eindeutig sollte die Orientierung der Stadtanlage auf das Meer ausfallen. Und tatsächlich lässt bereits die Anlage der Stadtmauern im 9. Jahrhundert eine solche Tendenz erkennen¹⁶. So öffnet sich der Südabschluß der Stadt aufs Meer und bezieht diverse Küstenabschnitte mit ins Stadtgebiet ein. Im 10.–11. Jahrhundert bilden sich die Interessen einer wirtschaftlich auf das Meer orientierten Schicht aus, und bereits für das 12. Jahrhundert ist nach Luciano Grossi Bianchi und Eugenio Poleggio eine deutliche Orientierung des Straßensystems auf die Uferzone und die wichtigsten Molen erkennbar. Im 13. Jahrhundert wird der Palazzo del Mare – später Palazzo di S. Giorgio oder Palazzo della Dogana – errichtet, der für kurze Zeit als Regierungssitz diente. Im Zentrum des Hafens gelegen, dominiert er das Ufer und auch die an den Hängen ansteigende Bebauung durch seine Position im geometrischen Zentrum des häufig mit einem antiken Theater verglichenen Stadtbildes. Bis ins 12. Jahrhundert lässt sich auch die Errichtung repräsentativer Skenografien zum Meer hin zurückverfolgen, so z. B. die heute noch erhaltenen Portiken am Sottoripa.

Wie sehr der maritime Aspekt die Stadtplanung bis in Details beeinflusste, konnte kürzlich Stephanie Hanke in einer beeindruckenden Analyse der Piazza Banchi in Genua zeigen (Abb. 1)¹⁷. Dieser Platz zählt zu den wenigen größeren Freiflächen in dem so beengten Stadtgebiet, womit seine Neugestaltung im 16. Jahrhundert zu einem ausgesprochenen Politikum wurde, wie die komplizierten Aushandlungsprozesse zwischen unterschiedlichen politischen, merkantilen und klerikalen Interessen zeigen. Ein wesentliches Element der Neugestaltung war die Loggia di Banchi, die in erster Linie der Abwicklung von Bank- und Handelsgeschäften diente, aber auch andere Arten von Gewerbe und Kleinhandel anzog (Abb. 2). Orientiert auf die Porta Reale, die zum Ponte Reale (Abb. 3) führte, der seinerseits als Landeplatz für Handelsschiffe, aber auch für Staatsgäste diente, war die Loggia di Banchi das erste öffentliche Gebäude, das die vom Ponte Reale kommenden

¹⁴ Cherubini a. O. (Anm. 9) 99 f.

¹⁵ Hanke a. O. (Anm. 9) 197 f. 220–222; s. auch Horden – Purcell a. O. (Anm. 11) 118 f., die im Fall Genuas auf wirtschaftliche Verflechtungen zwischen Hinterland und Seehandel hinweisen.

¹⁶ L. Grossi Bianchi – E. Poleggio, *Una città portuale del medioevo. Genova nei secoli X–XVI* (Genua 1980) passim.

¹⁷ Hanke a. O. (Anm. 9).



Abb. 1 Genua. Piazza Banchi. Links vorne Loggia di Banchi. Antonio Giolfi, 1769
(nach Hanke a. O. [Anm. 9] Abb. 1)

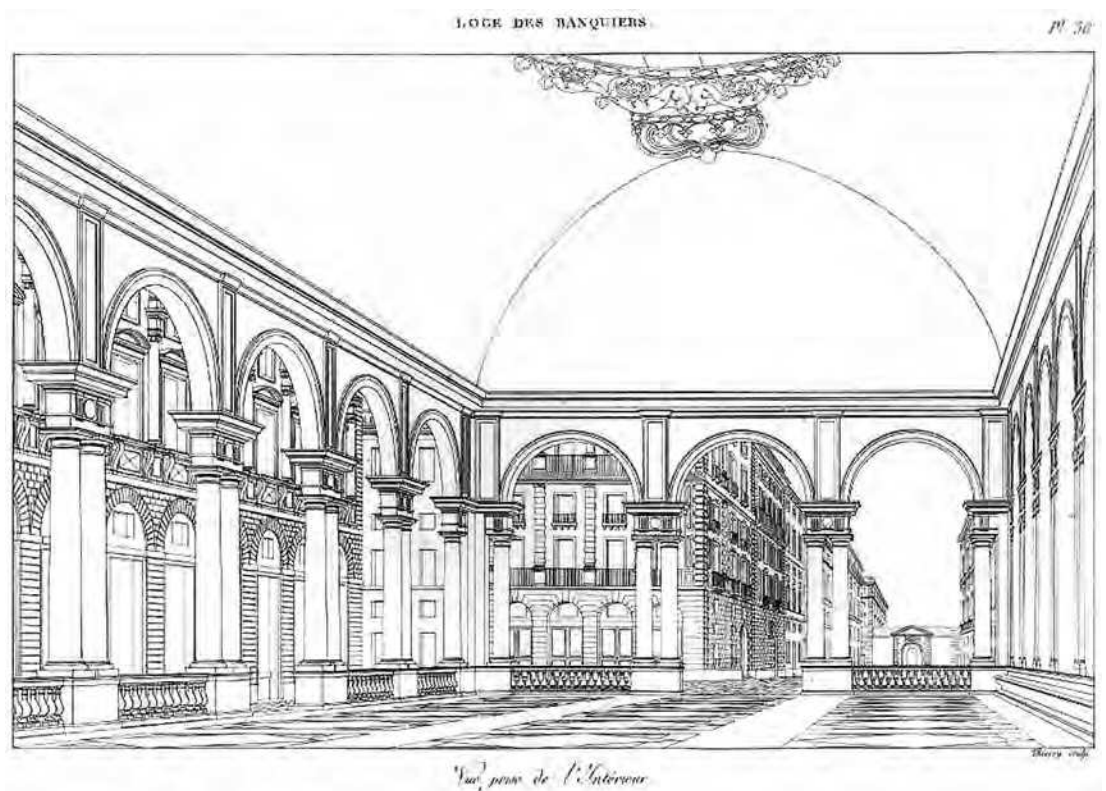


Abb. 2 Genua. Loggia di Banchi. Innenansicht mit Blick zur Porta Reale.
Martin-Pierre Gauthier, 1818 (nach Hanke a. O. [Anm. 9] Abb. 11)



Abb. 3 Genua. Detailansicht Seeseite mit Ponto Reale. Giacinto Maina, um 1800
(Kunsthistorisches Institut Florenz)

Besucher der Stadt ansteuernten. Wie Hanke zeigen kann, spielten bei der Anlage dieser städtebaulichen Achse Bedürfnisse des politischen Zeremoniells ebenso eine Rolle wie die ökonomischen Interessen der in der Loggia vertretenen Bank- und Handelshäuser. In unserem Zusammenhang ist dabei von besonderer Bedeutung, dass durch die Verbindung von Landungsbrücke, Stadttor und Loggia der Bezug zum Meer zu einem wesentlichen Faktor bei Gestaltung der zu ihrer Entstehungszeit wichtigsten Platzanlage Genuas wurde.

Das Beispiel Genua zeigt, dass die Orientierung einer Stadt auf ein ländliches, ein maritimes oder auch auf beiderlei Arten von Territorien wesentliche Auswirkungen auf ihre Gestaltung haben kann. Dies beginnt bei der Form und den Außengrenzen des Stadtkörpers, setzt sich in der Orientierung des Straßennetzes und der Platzierung öffentlicher Gebäude fort und kann bis zur Einrichtung signifikanter Blickachsen und Gebäudefluchten reichen. Hinzu kommt die Präsenz maritimer Ikonografie im städtischen Raum, auf die hier aber nicht weiter eingegangen werden soll. Die scheinbare Kongruenz zwischen dem Meer als primärem politischen und wirtschaftlichen Territorium Genuas auf der einen, der planerischen Ausrichtung auf der anderen Seite sollte freilich nicht dazu verleiten, Städtebau als objektives Abbild politischer und wirtschaftlicher Verhältnisse zu verstehen. So haben Horden und Purcell darauf hingewiesen, dass auch das Hinterland Genuas im Sinne von ›dispersed hinterlands‹ durchaus von wirtschaftlicher Bedeutung war¹⁸. In der Wahrnehmung der Bewohner Genuas und vor allem in der Selbstdarstellung der Stadt

¹⁸ s. Anm. 15.

schien es jedoch keine nennenswerte Rolle gespielt zu haben. So beklagte schon der Doge Andrea Spinola (1629–1631) die »fast völlige Ahnungslosigkeit« des Genueser Adels in Bezug auf das eigene ländliche Territorium¹⁹.

Die Beschäftigung mit antiken Hafenstädten in Kleinasien steht natürlich unter ganz anderen historischen und überlieferungsgeschichtlichen Vorzeichen. Keine der im Folgenden zu besprechenden Städte war eine Seerepublik, ja nicht einmal eine »città marinara«. Wir dürfen also nicht von vornherein eine ähnlich evident maritime Ausrichtung des Städtebaus wie in Genua voraussetzen. Vielmehr wird es darum gehen, im Spannungsfeld zwischen Land und Wasser etwaige Präferenzen in eine Richtung aufzuzeigen und nach den gestalterischen Mitteln zur Herstellung eines Bezuges zum Meer zu fragen. Auch in der Detailliertheit und Tiefenschärfe der Analyse bestehen wesentliche Unterschiede zwischen den Möglichkeiten kunsthistorischer Forschung in Genua und unseren archäologischen Beispielen. Für Letztere stehen weder vollständig erhaltene Architekturensembles noch Bild- oder Schriftquellen zur Verfügung, mit deren Hilfe die Rekonstruktion von Aushandlungsprozessen wie im Fall der Piazza Banchi möglich wäre.

Elaia: Eine bipolare Polis

Die Überlieferung von Elaia, der Hafenstadt Pergamons, steht in völligem Gegensatz zur Situation in Genua. Oberirdisch sichtbare Baureste sind so gut wie nicht vorhanden, weswegen sich die städtebauliche Analyse auf die Ergebnisse eines archäologischen Surveys der Jahre 2006–2011 stützen muß (s. Beitrag F. Pirson, Elaia, in diesem Band). Dennoch bietet das Beispiel Elaia einen guten Ausgangspunkt, um einige grundsätzliche Aspekte hellenistischen Städtebaus im Spannungsfeld zwischen Land und Wasser zu beleuchten. Zwar kann Elaia auch nach den jüngsten Forschungen weiterhin als »maritimer Satellit« Pergamons gelten, der als Handelshafen und Flottenstützpunkt der Residenzstadt diente²⁰. Doch haben die Untersuchungen auch gezeigt, dass Elaia bei der militärischen Sicherung des Kaikostales als innerem Herrschaftsgebiet des Attalidenreiches eine wesentliche Rolle spielte. Hinzu kommt, dass der Ausbau Elaias ab dem 3. Jahrhundert v. Chr. und sein Niedergang in der römischen Kaiserzeit offenbar parallele Entwicklungen in der agrarischen Nutzung des Hinterlandes ausgelöst hat, so dass wir auch bei dieser Hafenstadt von einem engen Zusammenspiel mit dem Umland ausgehen müssen. Die vormals unbedeutende aiolische Polis übernahm damit wichtige Funktionen für die Residenzstadt Pergamon sowohl zu Land als auch zu Wasser.

Betrachtet man die städtebauliche Grundstruktur Elaias, so fällt zunächst ins Auge, dass die Ausdehnung des Stadtgebietes offenbar vollkommen vom Bedürfnis nach einer ausgedehnten Wasserfront bestimmt war²¹. Als Grundlinie eines Dreiecks wird sie zur konstituierenden Größe des Stadtkörpers. Die Gliederung der Seeseite in geschlossenen Hafen, wasserseitige Befestigung mit mutmaßlichem Schiffshaus sowie offenem Strandhafen

¹⁹ Hanke a. O. (Anm. 9) 221 f. mit Anm. 108.

²⁰ s. F. Pirson, Elaia, der maritime Satellit Pergamons, *IstMitt* 54, 2004, 197–213 sowie den Beitrag zu Elaia in diesem Band.

²¹ s. Beitrag F. Pirson, Elaia Abb. 4. 5 in diesem Band.

bestimmt auch die Trennung des Stadtgebietes durch ein Diateichisma in Nord- und Südhälfte.

Diese wenigen Beobachtungen scheinen für eine klare, ja geradezu einseitige Orientierung Elaias auf das Meer zu sprechen. Dabei wird jedoch übersehen, dass der landseitige Verlauf der Stadtbefestigung so gewählt war, dass sich von Elaia aus der südliche Zugang in das Tal des Kaikos, d. h. in das Kerngebiet des Territoriums der Attaliden, an einer Engstelle zwischen der Küste und den Ausläufern des Yüntdağ-Gebirges gut kontrollieren ließ²². Stellten Meer und Häfen einen Hauptbezugspunkt in der Stadtplanung dar, so war auch die Straße nach Pergamon ein weiterer wichtiger Pol. Ihr exakter Verlauf ist zwar nicht bekannt, doch können wir diese Straße mangels Alternativen wenig nordöstlich der modernen Schnellstraße lokalisieren²³. An der Nordostflanke der Stadt gab es ein Tor, das über einen leicht gekrümmten Weg mit dem orthogonalen Straßenraster im Nordteil der Stadt verbunden war. Dieses Raster scheint sich auf die hügelige Zone im Nordteil der Stadt zu beschränken, wodurch der Eindruck entsteht, dass zumindest in hellenistischer Zeit die systematisch angelegten Stadtquartiere nicht unmittelbar an die Küstenzone angrenzten, aber in direkter Verbindung mit dem Landweg nach Pergamon standen. Auch folgt das Straßenraster mit seiner strengen Nord-Süd- und Ost-West-Ausrichtung nicht dem Verlauf von Küstenlinie und Hafenfront, sondern weist zwischen den Ausläufern des Yüntdağ im Osten und dem Bozyertepe im Westen direkt in das Tal des Kaikos, d. h. auf den Weg nach Pergamon²⁴. Diese Orientierung wird offenbar noch durch eine bastionsartige Erweiterung des befestigten Stadtgebietes an dessen Nordspitze akzentuiert, die am ehesten der besonderen Sicherung des Zugangs in das Kaikostal diente²⁵.

So bleibt festzuhalten, dass die städtebauliche Organisation Elaias eine Orientierung sowohl in Richtung Meer als auch Land erkennen lässt, wobei der maritime Faktor für die Grundstruktur des Stadtkörpers die stärkere Prägekraft besaß. Die genannten Bezüge in Richtung Land und Wasser lassen sich alle mit praktischen Notwendigkeiten erklären, hatten aber zumindest das Potenzial, bei Bewohnern und Besuchern Elaias auch auf einer semantischen Ebene das Bild einer Stadt an der Schnittstelle zweier geografischer Räume entstehen zu lassen. Ob dies ursprünglich intendiert war und Städtebau somit gezielt zum Träger pergamenischer Territorialansprüche wurde, können wir in Anbetracht der Überlieferungssituation leider nicht beantworten. Die Platzwahl eines bedeutenden spätklassischen oder frühhellenistischen Grabdenkmals auf dem Bozyertepe im Nordwesten der Stadt, das von Land und Wasser gleichermaßen gut zu kennen war, zeigt jedoch, dass die Bipolarität der Stadt offenbar auch bewusst inszeniert wurde²⁶. Weitere Ebenen städtebaulicher Bezüge auf das geografische Umfeld, wie z. B. durch die Orientierung bedeutender Bauwerke, können im Fall von Elaia ohne Ausgrabungen nicht nachgewiesen werden. Dafür gilt es, den Blick nun auf besser überlieferte antike Hafenstädte zu lenken.

²² Pirson a. O. (Anm. 21) Abb. 9.

²³ s. Anm. 21.

²⁴ s. Anm. 22.

²⁵ Zur Interpretation der Anlage als Bastion, die u. a. auf dem Fund von Geschosskugeln fußt, s. F. Pirson, Pergamon – Bericht über die Arbeiten in der Kampagne 2007, AA 2008/2, 134.

²⁶ s. Beitrag F. Pirson, Elaia Abb. 9. 10 in diesem Band.

Milet: Die städtebauliche Integration des Meeres

Mit der Wahl der Halbinsel von Milet als Siedlungsplatz hatte man eine städtebauliche Grundsatzentscheidung getroffen: Ein wesentlicher Bezugsraum der Stadt sollte das Meer sein, dem Milet als Handelsmetropole und Mutterstadt zahlreicher überseeischer Kolonien seine Bedeutung verdankte. Diese Situation ist heute aufgrund der starken Verlandung in der Schwemmebene des Mäanders nicht mehr zu erkennen. Geoarchäologische Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass Teile des Stadtgebietes in der frühen Bronzezeit Inseln waren. Noch in hellenistischer und römischer Zeit war die Stadt eine Halbinsel, die nach Auskunft des Geografen und Historikers Strabon (14, 1, 6) über vier Häfen verfügte, die sich mittlerweile auch archäologisch nachweisen lassen (s. Beitrag H. Brückner u. a. in diesem Band). Neben den vier Haupthäfen ist noch mit mindestens zwei weiteren kleinen Häfen zu rechnen²⁷.

Der Theater- und vor allem der Löwenhafen sind noch heute gut als ehemalige Buchten zu erkennen, während es sich beim heute oberirdisch nicht mehr sichtbaren Osthafen wohl um den Handelshafen handelte. Die Gliederung des Stadtplans von Milet in zwei Bereiche mit unterschiedlich großen *insulae* und in eine Zwischenzone öffentlicher Zweckbestimmung geht auf die archaische Zeit zurück, als die Stadt ihre größte Blüte und Ausdehnung erreichte²⁸. Schon damals stand offenbar außer Frage, dass die Zentren des öffentlichen Lebens in der Nähe der Häfen liegen mussten. Besonders deutlich ist dies im Fall des Delphinions, dem Hauptheiligtum der Stadt, dessen Kult auch in den Koloniestätten gepflegt wurde (s. Beitrag H. Brückner u. a. in diesem Band). Aber auch die Agora Milets war ausgesprochen günstig zwischen dem Löwenhafen, dem Theaterhafen und dem Hafen an der Ostseite der Landzunge positioniert (Beitrag M. Schupp in diesem Band, Abb. 1)²⁹. Der Einfluss, den die Lage der Häfen und die sie verbindenden ebenen Flächen auf die Planung der Stadtanlage ausübten, kommt besonders deutlich in der L-Form des öffentlichen Zentrums zum Ausdruck. Seit hellenistischer Zeit reihen sich hier auf zwei Achsen Nordmarkt und Südmarkt sowie Stadion und Westmarkt auf und stellen somit eine monumentale Verbindung zwischen den beiden Häfen her³⁰. Demgegenüber liegt der prominenteste landseitige Zugang ins Stadtgebiet, das Heilige Tor, fernab vom Stadtzentrum und wirkt daher – zumindest aus der Perspektive eines modernen Betrachters des gesamten Stadtplans – fast wie ein Hintereingang in das Stadtgebiet. Diese Beobachtungen auf dem städtebaulichen Makro-Level zeugen von der Prägekraft des Verkehrs-, Wirtschafts- und Kommunikationsraums ›Meer‹ auf das Erscheinungsbild der antiken Stadt Milet. Ebenso wie in Genua lassen sich diese Einflüsse auch in Milet bis in den urbanistischen Mikro-Level verfolgen. Dies sollen zwei Beispiele verdeutlichen:

²⁷ s. Beitrag H. Brückner u. a. Abb. 2 in diesem Band.

²⁸ V. von Graeve, Milet in archaischer Zeit, in: O. Dally – M. Maischberger – P. I. Schneider – A. Scholl, Zeiträume. Milet in Kaiserzeit und Spätantike. Katalog Ausstellung Berlin 2009–2010 (Berlin 2009) 25–27 Abb. 1.

²⁹ M. Klinkott, Raster, Raum und Sichtverbindung im Stadtensemble von Milet, *IstMitt* 46, 1996, 180.

³⁰ Für den Zustand des Stadtzentrums am Ende der hellenistischen Zeit s. H. von Hesberg, Milet. Die Stadt vom 5. bis zum 1. Jh. v. Chr., in: Dally u. a. a. O. (Anm. 28) 29–41 Abb. 2.

Der südliche Abschluss des Löwenhafens war seit hellenistischer Zeit an drei Seiten von Hallen eingefasst, so dass ein regelrechter ›Hafenplatz‹ entstand³¹. Dem Komplex aus Nordmarkt und sog. Hallenplatz war eine lang gestreckte Stoa vorgeblendet, deren nach Westen vorspringender Flügel den Hafen rahmte. Sein östliches Pendant war die Westseite des Delphinions mit dem Haupteingang in das Heiligtum. Für die von See Kommenden ergab sich somit der Eindruck eines ›Vestibüls‹³², wobei der Aspekt der Öffnung durch die transparenten Säulenhallen und die weite Öffnung auf die Agora besonders deutlich formuliert wurde. Damit unterschied sich der Südabschluss des Hafens bautypologisch nicht von innerstädtischen Platzanlagen des Hellenismus, d. h. das Meer wurde zu einem Teil des städtischen Innenraums.

Dieser Eindruck wurde in römischer Zeit durch eine einfache, aber sehr wirkungsvolle Baumaßnahme weiter verstärkt. Im Hellenismus war der Hafenplatz offenbar nicht gepflastert, d. h. die Wasserlinie verlief ohne Kaianlagen vermutlich relativ natürlich (Beitrag M. Schupp in diesem Band, Abb. 2). Daraus muss sich eine wahrnehmbare Differenzierung zwischen dem Naturraum ›Meer‹ und dem architektonisch gestalteten Stadtraum ergeben haben. Später wurde der Hafenrand von Marmorblöcken gefasst, an die ein zur See hin leicht abfallendes Marmorpflaster anschloss, wie man es auch von modernen Hafenbauten zum Abfluss von übergeschlagenem Seewasser kennt (Beitrag M. Schupp in diesem Band, Abb. 6)³³. Die konsequente Einfügung des Meeres in den ordnenden Rahmen der Architektur dürfte weiter zu seiner Wahrnehmung als Bestandteil des Stadtraumes von Milet beigetragen haben.

Im Bereich der Theaterbucht wird schon für die archaische Epoche ein bedeutender Hafen vermutet (siehe Beitrag H. Brückner u. a. in diesem Band). In hellenistisch-römischer Zeit entstand um den Theaterhafen ein weiteres Zentrum öffentlichen Lebens, das so prominente Anlagen wie den Westmarkt, das Stadion, die Faustinathermen und eben das Theater (Beitrag M. Schupp in diesem Band, Abb. 4) umfasste³⁴. Letzteres ist an den südwestlichen Ausläufern des Kale-Tepes plaziert, d. h. seine Orchestra öffnet sich direkt auf die Bucht. Waren diese Bezüge noch durch die Vorgaben des Geländes bedingt, stellte man spätestens in römischer Zeit ganz gezielte Verbindungen zum Hafen und zum Verkehrsraum ›Meer‹ her³⁵. Zunächst fällt ins Auge, dass der Ausbau des älteren hellenistischen Theaters ab dem 1. Jahrhundert n. Chr. nicht zur Entstehung eines zusammenhängenden Baukörpers aus Theaterrund und Bühnenhaus führte, sondern dass einzelne Elemente der Anlage weiterhin individuelle optische Akzente setzen konnten. Der Rückseite des Bühnenhauses vorgeblendet ist eine auf den Hafen orientierte Halle mit

³¹ Klinkott a. O. (Anm. 29) 181; s. auch die Beiträge von M. Schupp und von H. Brückner u. a. in diesem Band sowie Feuser a. O. (Anm. 8).

³² Klinkott a. O. (Anm. 31).

³³ G. Tuttahs, Milet und das Wasser – ein Leben in Wohlstand und Not in der Antike, Mittelalter und Gegenwart. Schriften der Deutschen wasserhistorischen Gesellschaft e. V. Sonderband 5 (Essen 2007) 354.

³⁴ s. Hesberg a. O. (Anm. 30).

³⁵ s. I. Blum, Milet in der römischen Kaiserzeit (mit einem Beitrag von E. Altenhöfer), in: Dally u. a. a. O. (Anm. 28) 43–59 sowie den Beitrag von M. Schupp in diesem Band.

Aussichtsterrasse, deren oberer Abschluss von dem bekannten Erosen-Jagdfries gebildet wird. Besonders akzentuiert wurde die westliche, d. h. die Hafen und Meer zugewandte Hälfte der Südfront. Hier liegt die große Freitreppe, die das Theater vom Hafen aus zugänglich machte, und hier wurde in die längere westliche Parodoswand eine Nischengliederung eingebaut, die »den Westflügel des Theaters zum dominierenden Blickfang für die von See her in die Theaterbucht einlaufenden Schiffe« machte³⁶. Für diesen Effekt nahm man bewusste Asymmetrien am Bau in Kauf.

Auch die wohl auffälligste Asymmetrie im Stadtplan Milets, die Schrägstellung der Faustinathermen im Verhältnis zum archaischen Straßenraster, hat man – neben den sonnenenergetischen Bedürfnissen einer Thermenanlage und Fragen des Baugrundes – auch mit einer Ausrichtung zum Meer erklären wollen. So entwickeln die Faustinathermen nach Irene Blum ihre städtebauliche Wirkung mit ihren hoch aufragenden Tonnengewölben erst auf Distanz, was erklären könnte, weswegen man das Gebäude »mit seiner längsten Ausdehnung quer zur Schifffahrtsroute zwischen der Insel Lade und dem milesischen Festland als Gegengewicht zum Theaterhügel konzipiert(e)«³⁷.

Auch wenn sich diese Erklärung der ungewöhnlichen Ausrichtung der Faustinathermen nicht überzeugend belegen lässt, machen die Errichtung einer meeresseitigen Schauffassade am Theater und einer Halle mit Aussichtsterrasse, die wie das Theater selbst primär vom Hafen aus zugänglich war, unmissverständlich deutlich, auf welchen der beiden an die Stadt angrenzenden Naturräume sich die Stadt orientierte. So lässt der Städtebau Milets eine klare Präferenz in Richtung Meer erkennen, was für eine Handelsmetropole und Gründerin zahlreicher Kolonien nicht weiter überraschend ist. Andererseits verfügte die Stadt auf der milesischen Halbinsel und darüber hinaus über ein ausgedehntes und reiches Hinterland³⁸ mit dem bedeutenden Apollonheiligtum von Didyma. Die vom Delphinion ausgehende Feststraße nach Didyma war zweifelsohne ein prägender Faktor in der Ausgestaltung des städtischen Innenraums, der seinen Niederschlag in Bauten wie dem Markttor fand³⁹. Die Orientierung der Feststraße folgte aber zugleich der Nord-Süd-Achse der weiter oben beschriebenen, L-förmigen Anordnung des öffentlichen Zentrums der Stadt, die von der Lage des Löwen-, Theater- und Osthafens bestimmt war. Nach bisherigem Forschungsstand hat die räumliche Beziehung nach Didyma und ins Hinterland im Städtebau Milets also keinen eigenständigen, strukturellen Ausdruck gefunden, sondern wurde nur im Rahmen der bestehenden Grundachsen akzentuiert⁴⁰.

³⁶ E. Altenhöfer in: Blum a. O. (Anm. 35) 53.

³⁷ Blum a. O. (Anm. 35) 49.

³⁸ H. Lohmann in: V. von Graeve, Milet 1992–1993, AA 1995, 294 mit Anm. 161; A. M. Greaves, Miletos. A History (London 2002) 1–38, insbesondere 1–4. 32.

³⁹ s. zuletzt H.-U. Cain – M. Pfanner, Die Agora Milets in der Kaiserzeit und Spätantike, in: Dally u. a. O. (Anm. 28) 83–95.

⁴⁰ Anders Klinkott a. O. (Anm. 29) 180, der davon ausgeht, dass die »Haupttrichtung für Milet durch den altherwürdigen Prozessionsweg festgelegt worden« sei. Damit widerspricht er jedoch seiner wenige Zeilen vorher formulierten Feststellung einer Orientierung der zentralen öffentlichen Zonen im Stadtzentrum an den Häfen, die er als Ausgangspunkte für die außergewöhnliche Platzfolge in Milet bezeichnet.

Knidos: Die Präsentation der Stadt zum Meer

Anders als in Milet hat sich der Eindruck einer völlig auf das Meer orientierten Stadt in Knidos bis heute unverändert erhalten. Die Polis nimmt die äusserste westliche Spitze der Knidischen Chersonnes ein und liegt damit an der seit der Antike belebten Schifffahrtsroute von Ägypten nach Athen zwischen den Inseln Rhodos und Kos⁴¹. Die Stadt umfasst zwei Buchten, große Teile der nach Westen vorgelagerten Halbinsel Kap Krio und ausgedehnte, nach Süden zum Meer hin abfallende



Abb. 4 Knidos. Blick von Kap Krio nach Nordosten auf die beiden Häfen und das Stadtgebiet (© Grabung Knidos)

Hanglagen auf dem Festland (**Abb. 4**). Somit war sie topografisch vollkommen aufs Meer orientiert, während der Zugang ins Landesinnere noch heute beschwerlich ist. Dennoch darf die Bedeutung des agrarischen Hinterlandes der Stadt für die Produktion wichtiger Exportgüter wie Wein und Olivenöl nicht unterschätzt werden⁴². Hinzu kommt eine vor allem in hellenistischer und römischer Zeit blühende Herstellung von Feinkeramik und Tonlampen, die – häufig als Beifracht agrarischer Produkte – auch in größerem Umfang exportiert wurden⁴³.

Wie in Milet, so waren auch in Knidos die Häfen zentrale Elemente der Stadtplanung. Beide Häfen waren in das Stadtzentrum integriert, und die Landzunge, die sie voneinander trennt, war ein wichtiger Bezugspunkt des Straßensystems (s. u.). In der Antike waren der kleinere und flachere Militärhafen im Westen und der große Handelshafen im Osten durch einen Kanal miteinander verbunden⁴⁴. Nur der westliche Hafen war in die über 4 km langen und größtenteils wohl im 4. Jahrhundert v. Chr. errichteten Stadtmauern eingeschlossen⁴⁵.

Das ausgedehnte Stadtgebiet wurde von einem orthogonalen Straßensystem gegliedert (**Abb. 5. 6**)⁴⁶. Die wichtigste Ost-West-Achse verbindet die Heiligtümer oberhalb des

⁴¹ H. Bankel, Knidos. Das Triopion. Zur Topographie des Stammesheiligtums der dorischen Hexapolis, in: E.-L. Schwandner – K. Rheidt (Hrsg.), *Macht der Architektur – Architektur der Macht. Bericht Kolloquium Berlin 2002*, DiskAB 8 (Mainz 2004) 106 f. 110 mit Anm. 43.

⁴² Ch. Bruns-Özgan, Knidos. Ein Führer durch die Ruinen (Konya 2002) 19–21; P. Kögler, *Feinkeramik aus Knidos vom mittleren Hellenismus bis in die mittlere Kaiserzeit* (Wiesbaden 2010) 43.

⁴³ Kögler a. O. (Anm. 42) 35–52.

⁴⁴ Lehmann-Hartleben a. O. (Anm. 4) 127.

⁴⁵ Zu den Stadtmauern s. Bruns-Özgan a. O. (Anm. 42) 33 f.

⁴⁶ Für die Überlassung von drei CAD-Modellansichten (Abb. 6. 8. 9) bin ich W. Erhardt (Freiburg) sehr zu Dank verpflichtet. Sie wurden von V. Hinz und S. Franz (München; <<http://www.hinzundfranz.de/>> [29. 4. 2013]) hergestellt und beruhen auf Angaben von H. Bankel und W. Erhardt.



Abb. 5 Knidos. Ausschnitt Stadtplan mit westlichen Heiligtümern und den Terrassenanlagen oberhalb der Häfen (© Grabung Knidos)

Militärhafens im äußersten Westen der Stadt mit dem übrigen Stadtgebiet. Zielpunkt dieser Achse war das Propylon der mittleren Terrasse mit dem Heiligtum des Apollon Karneios⁴⁷. Das Propylon aus dem frühen 3. Jahrhundert v. Chr.⁴⁸ ist ebenso wie alle Tempelbauten der westlichen Heiligtümer nach Osten orientiert, d. h. auf das Stadtgebiet und darüber hinaus auf die Zufahrtsstraße aus dem Hinterland (Abb. 6)⁴⁹. Unmittelbar vor dem Propylon liegt der Kreuzungspunkt zwischen der erwähnten

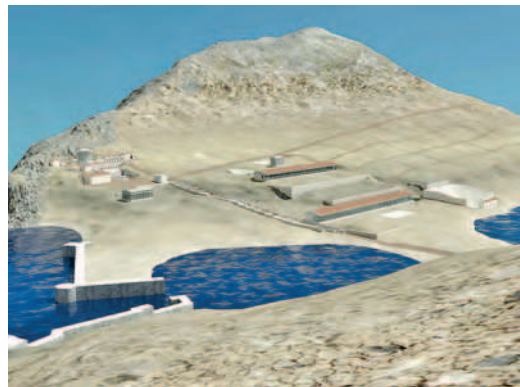


Abb. 6 Knidos. 3-D-Visualisierung des Blicks von Kap Krio auf den westlichen Hafen und das anschließende Stadtgebiet (V. Hinz und S. Franz nach Angaben von H. Bankel und W. Erhardt)

⁴⁷ W. Erhardt, Hellenistische Heiligtümer und Riten: Die westlichen Sakralbezirke in Knidos als Fallbeispiele, in: Matthaei-Zimmermann a. O. (Anm. 1) 95.

⁴⁸ Bankel a. O. (Anm. 41) 103 f. mit Anm. 6 Abb. 7.

⁴⁹ s. auch Bankel a. O. (Anm. 41) Abb. 2.



Abb. 7 Knidos. Hafenstraße. Ansicht von Südwesten (© Grabung Knidos)

Ost-West-Achse und der Hafenstraße (**Abb. 7**)⁵⁰, die beide Häfen mit den westlichen Heiligtümern und – über die erwähnte Kreuzung – mit dem östlichen Stadtgebiet verband. Der Kreuzungspunkt ist durch eine Plattform von 10 × 7 m vor dem Propylon besonders hervorgehoben. Dadurch und durch die Flankierung der 5 m breite Hafenstraße mit Statuenbasen des 4. Jahrhunderts v. Chr. und einem Brunnenmonument wird sie als eine der beiden wichtigsten innerstädtischen Verkehrswege gekennzeichnet. Somit kommt die bedeutende Stellung der Hafenzonen im Stadtbild und in der funktionalen Organisation des Stadtgefüges trotz des in Knidos immer noch sehr lückenhaften topografischen Forschungsstandes deutlich zum Ausdruck.

Durch die Anlage der Stadt auf einem nach Süden zu den beiden Häfen hin abfallenden Hang war die Orientierung der Bauten auf die Häfen von vornherein vorgegeben. Somit könnte man die im Folgenden vorgetragenen Beobachtungen als natürlich determiniert und insofern ohne eigene inhaltliche Aussagekraft abtun. Aber auch für Knidos gilt, dass selbst ohne bewusste Intention entstandene Blickbezüge oder Prospekte in der Wahrnehmung der Betrachter Wirkungen erzielen konnten – in diesem Fall hinsichtlich der Präsentation der Stadt aufs Meer. Wie eine 3-D-Visualisierung sehr eindrücklich zeigt (**Abb. 8**), gilt dies z. B. für die großen, hallengesäumten Terrassenanlagen des Dionysostempels

⁵⁰ Bruns-Özgan a. O. (Anm. 42) 63 f.; Ch. Bruns-Özgan, Knidos, in: W. Radt (Hrsg.), Stadtgrabungen und Stadtforschung im westlichen Kleinasien. Geplantes und Erreichtes. Internationales Symposium 6.–7. August 2004 in Bergama (Türkei), Byzas 3 (Istanbul 2006) 175 f. Abb. 10. 11.

und der dorischen Stoa, die den Hang oberhalb der Landzunge zwischen den beiden Häfen erklimmen und am orthogonalen Raster bzw. an der Ost-West-Straße und der Hafenstraße ausgerichtet sind. Hans Lauter spricht in diesem Zusammenhang von einer »bewusste(n) Förderung«, die »eindrucksvolle Seeseiten« wie in Knidos erfuhren⁵¹. Dass wir gerade für die Epoche des Hellenismus, der zumindest die untere der beiden Stoen zuzurechnen ist⁵², eine hohe Sensibilisierung für Stadtbilder und urbane Strukturen voraussetzen können, hat zuletzt Melanie Heinle gezeigt⁵³. Dabei verweist sie u. a. auf Strabon 14, 2, 19, der den herrlichen Anblick rühmt, den die Stadt Kos jedem Reisenden von See biete⁵⁴.



Abb. 8 Knidos. 3-D-Visualisierung des Blicks vom westlichen Hafenbecken Kap Krio auf die Terrassenanlagen oberhalb der Häfen (V. Hinz und S. Franz nach Angaben von H. Bankel und W. Erhardt)

Die Heiligtümer am äussersten Westrand der Stadt (**Abb. 5**) setzen sich aus vier Terrassen zusammen, von denen nur die mittlere sicher einer Gottheit – dem Apollon Karneios – zugeschrieben werden kann. Wie bereits erwähnt, sind die Tempelbauten nach Osten orientiert, während sich eine Reihe von Schatzhäusern (?) und ein mutmaßliches Bankettgebäude auf der obersten Terrasse nach Süden wenden. Somit war die meerseitige Ansicht zumindest des dorischen Tempels und des Rundtempels gegenüber der Ansicht von Land nicht benachteiligt (**Abb. 9**). Von den Häfen aus waren die »Schatzhausterrasse« frontal und die Tempel übereck sichtbar, sodass auch ihre Tiefenerstreckung voll erfasst werden konnte (**Abb. 8**). Wie Wolfgang Erhardt bemerkt hat, hatte der Aufbau der westlichen Heiligtumsterrassen noch einen weiteren Vorteil für ihre Sichtbarkeit: »Indem die Tempel nicht auf einer Linie angeordnet, sondern gegeneinander verschoben sind, konnte der Besucher schon vom Schiff aus die Vielfalt der knidischen Tempelarchitektur wahrnehmen.«⁵⁵

Die Intentionalität der Ausrichtung des Stadtprospektes von Knidos auf das Meer kommt in einem weiteren baulichen Detail zum Ausdruck, das mit relativ wenig Aufwand eine große Wirkung erzielte: Der mit Abstand größte Turm der insgesamt 40 Türme umfassenden Stadtbefestigung befindet sich südlich oberhalb der Einfahrt des westlichen Hafens und diente vermutlich der Aufnahme von Geschützen zur Sicherung des Vorfeldes der Hafeneinfahrt (**Abb. 9. 10**)⁵⁶. Neben diesem funktionalen Aspekt setze seine ästhetische Gestaltung ein markantes Zeichen in Richtung See und wurde damit zu einem

⁵¹ H. Lauter, *Die Architektur des Hellenismus* (Darmstadt 1986) 89.

⁵² Bruns-Özgan a. O. (Anm. 42) 43.

⁵³ M. Heinle, *Stadtbilder im Hellenismus – Wahrnehmung urbaner Strukturen in hellenistischer Zeit*, in: Matthaei – Zimmermann a. O. (Anm. 1) 41–69.

⁵⁴ Heinle a. O. (Anm. 53) 56.

⁵⁵ Erhardt a. O. (Anm. 47) 111.

⁵⁶ Bruns-Özgan a. O. (Anm. 42) 33.



Abb. 9 Knidos. 3-D-Visualisierung des Blicks von See vor der Einfahrt in den westlichen Hafen auf dessen Befestigung und das Stadtgebiet (V. Hinz und S. Franz nach Angaben von H. Bankel und W. Erhardt)

von weither sichtbaren Orientierungspunkt. Durch die Wahl eines besonders hellen Kalksteins als Baumaterial und durch die feine Oberflächenbearbeitung des isodomen Mauerwerks mit Polsterquadern hebt sich der Turm scharf vom grauen Erscheinungsbild des pseudoisodomen Mauerwerks der anschließenden Kurtinen aus Bossenquadern ab (Abb. 11). Dieses Detail ist in der 3-D-Visualisierung der Einfahrt des westlichen Hafens leider nicht berücksichtigt (Abb. 9), lässt sich in Verbindung mit dem Originalzustand aber problemlos vor dem geistigen Auge rekonstruieren.

Wir können somit auch für Knidos festhalten, dass die bereits von der Wahl des Siedlungsplatzes vorgegebene Orientierung auf das Meer sowohl in der übergeordneten Planung der Stadtanlage und der wichtigsten öffentlichen Bauten und Heiligtümer als auch in Details wie der Gestaltung des zuletzt erwähnten Rundturms zum Ausdruck kommt. Sie bezeugen zusammen eine sehr deutliche Präferenz für den Handels-, Verkehrs- und Kommunikationsraum ›Meer‹. Es ist die Aufgabe



Abb. 10 Knidos. Südlicher Rundturm der Hafenbefestigung. Ansicht von Osten (F. Pirson)



Abb. 11 Knidos. Südlicher Rundturm der Hafenbefestigung mit anschließender Kurtine. Ansicht von Südwesten (F. Pirson)

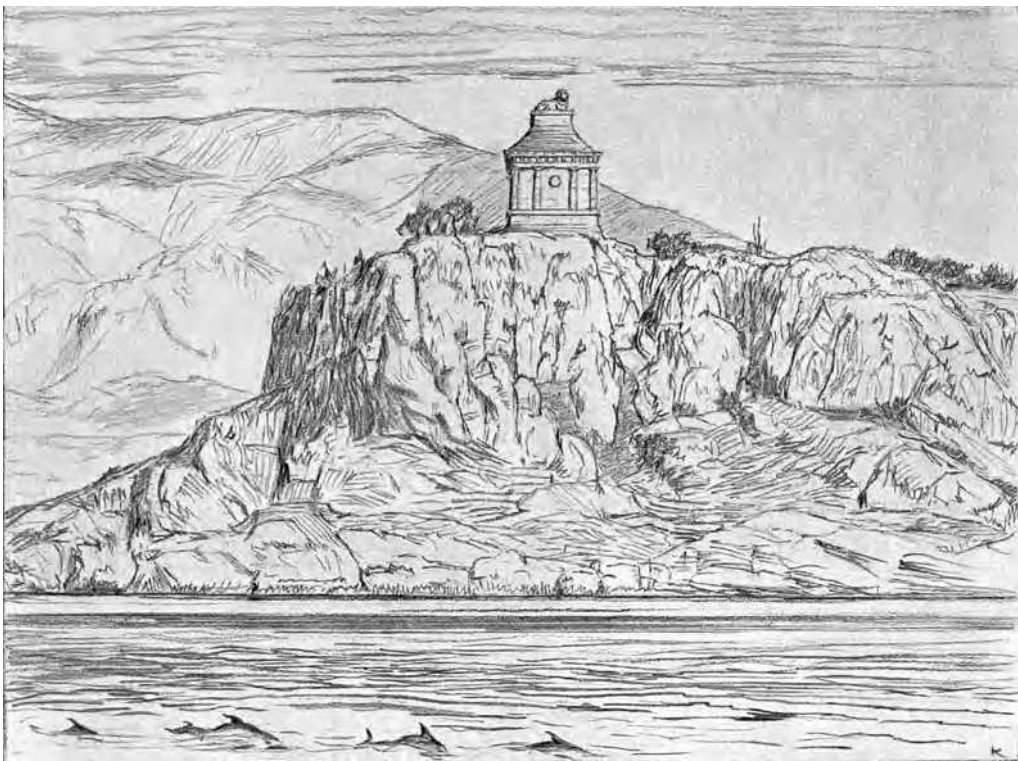


Abb. 12 Knidos. Rekonstruktion des Löwengrabs im landschaftlichen Kontext (nach F. Krischen, Löwenmonument und Maussolleion, RM 59, 1944, 173–181 Taf. 29)

zukünftiger Forschung, diese maritime Selbstdefinition der Stadt vor dem Hintergrund der politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die z. B. durch Surveys in der Chora erst noch zu ermitteln sind, zu interpretieren und dabei zwischen Anspruch und Wirklichkeit zu unterscheiden.

Der Stellenwert des Meeres und seiner Nutzer als Adressat individueller und kollektiver Selbstdarstellung kommt nicht nur in der Architektur der Lebenden, sondern auch der Toten zum Ausdruck. Mit dem berühmten Löwengrab des 3. Jahrhunderts v. Chr. bietet die Nekropole von Knidos dafür ein besonders überzeugendes Beispiel⁵⁷. Das Monument ist Teil der ausgedehnten Ostnekropole, deren Gräber sich auf einer Länge von fast 5 km primär an der antiken Ausfallstraße nach Osten orientierten⁵⁸. Sie verläuft parallel zur Küstenlinie, weswegen es interessant wäre zu prüfen, ob nicht vielleicht auch die Ausrichtung auf das Meer bei der Anlage der Grabanlagen eine Rolle gespielt haben könnte. Dies ist jedenfalls evident im Fall des Löwengrabes, das sich auf einer steilen Klippe 60 m oberhalb des Meeresspiegels erhebt. Der 18 m hohe Grabbau setzt sich aus einem Sockel, einem Hauptgeschoss mit Halbsäulenordnung und einem pyramidenförmigen Dach zusammen, das von einer monumentalen Löwenskulptur bekrönt war, die sich heute im British Museum befindet. Die Augen des Löwen waren wahrscheinlich in Glas eingelassen, »which, flashing in the sunlight, would have caught the attention of the passing ships«⁵⁹. Die enge Beziehung des Monuments zur Landschaft an der Schnittstelle zwischen Land und Wasser bringt die Rekonstruktionszeichnung Fritz Krischens besonders überzeugend zum Ausdruck (**Abb. 12**).

Wegen seiner Position wollte man das Löwengrab als Bestattungsort für die Gefallenen einer Seeschlacht interpretieren⁶⁰. Berücksichtigt man jedoch den Stellenwert des Meeres in der architektonischen Präsentation der Stadt Knidos, so muss m. E. keine konkrete ereignisgeschichtliche Brücke konstruiert werden, um die maritime Orientierung des Monuments zu erklären: Das Meer als Bezugsraum für ein – vielleicht auf städtische Kosten errichtetes – kollektives Grabmonument wäre in Knidos auch unter anderen Umständen eine geeignete Lösung gewesen. Dies umso mehr, als die Orientierung von Grabmonumenten auf Hafenanlagen oder das offene Meer nichts Unübliches war. Als prominentestes Beispiel aus der näheren Umgebung von Knidos sei hier nur das Maussoleion von Halikarnassos erwähnt⁶¹. Aber auch in der römischen Kaiserzeit, der wir uns nun zuwenden, verliert die bewusste Bezugnahme auf das Meer nicht an Bedeutung.

⁵⁷ Zum Löwengrab von Knidos s. I. Jenkins, *The Lion of Knidos* (London 2008).

⁵⁸ Ch. Berns, Ein Säulenmonument in der Nekropole von Knidos, in: M. Şahin – İ. H. Mert, Ramazan Özgan'a Armağan. Festschrift Ramazan Özgan (Istanbul 2005) 29.

⁵⁹ Jenkins a. O. (Anm. 57) innerer Klappentext.

⁶⁰ s. Jenkins a. O. (Anm. 57) 26–29.

⁶¹ W. Hoepfner – E.-L. Schwandner, Haus und Stadt im klassischen Griechenland. Wohnen in der Klassischen Polis I (München 1994) 228 Abb. 220.



Abb. 13 Patara. Tempelgrab D an der Ostseite des äußeren Hafens. Ansicht von Osten.
Im Hintergrund das Granarium und Tempelgrab A (F. Pirson)

Patara und Phaselis: Häfen als Orte sepulkraler Repräsentation

Das lykische Patara war spätestens seit dem Hellenismus ein wichtiger Ankerplatz auf einer der belebten Schifffahrtsrouten in die Levante und nach Ägypten⁶². In der römischen Kaiserzeit erlangte die Stadt als Hauptsitz des Provinzstatthalters und Versorgungshafen für das Militär dann auch überregionale Bedeutung⁶³. Obgleich die Forschungen zu den Häfen Pataras noch am Anfang stehen und auch die Kenntnisse der städtischen Topografie weiterhin große Lücken aufweisen, werden der Aufbau der Hafenzonen und ihre Anbindung an das übrige Stadtgebiet langsam deutlich (s. Beitrag H. Işkan – M. Koçak in diesem Band)⁶⁴.

An dieser Stelle soll nur kurz auf ein Phänomen hingewiesen werden, das in Patara besonders klar zutage tritt: die Attraktivität von Hafenbecken und Hafenkanälen zur Anlage repräsentativer Grabmonumente. Berücksichtigt man den hohen Stellenwert der Selbstdarstellung am Grab in der Antike und die damit verbundene Sorge um die Wahl des

⁶² M. Zimmermann, Die lykischen Häfen und Handelswege im östlichen Mittelmeer. Bemerkungen zu PMich I 10, ZPE 92, 1992, 211–217.

⁶³ Zimmermann a. O. (Anm. 62); H. Brandt – F. Kolb, Lycia et Pamphylia. Eine römische Provinz im Südwesten Kleinasien (Mainz 2005) 29. 45–47.

⁶⁴ Zu Patara allgemein s. jetzt die populäre Darstellung in: F. Işık, Patara. Caput gentis Lyciae – Capital of the Lycian League (Istanbul 2011).



Abb. 14 Patara. Westseite des äußeren Hafens mit Tempelgrab A und *granarium*.
Ansicht von Südosten (F. Pirson)

geeigneten Bestattungsplätze, so wird unmittelbar deutlich, dass die Entscheidung für eine Ruhestätte am Wasser viel über die Wertigkeit von Häfen als soziale Räume mit eigenen Adressaten und Empfängern aussagt.

In Patara liegt die Mehrzahl der insgesamt neun großzügigen kaiserzeitlichen Tempelgräber aus dem 1.–3. Jahrhundert n. Chr. entweder an der West- (Tempelgrab A) oder Ostseite (Tempelgrab C–E) des äusseren Hafens oder am oberen Westhang des Kurşunlutepe mit Blick auf die Hafeneinfahrt (Tempelgrab B) (Abb. 13 [Tempelgrab D]. 14 [Tempelgrab B])⁶⁵. Die Anlagen, die die Spitze der Grabarchitektur in Patara markieren, sind scheinbar isoliert platziert, werden jedoch von mehreren einfacheren Gräbern umgeben⁶⁶. Diese Anordnung, die auf erweiterte Familienverbände schließen lässt, entspricht dem gesellschaftlichen Rang der Grabinhaber: Für Tempelgrab D (Abb. 13) ist z. B. Marcia Aurelia Chryson, Tochter des Lykiarchen Alkimos III., überliefert⁶⁷. So verwundert es

⁶⁵ Zur Lage der Tempelgräber s. S.-G. Bruer – M. Kunze, Der Stadtplan von Patara und Beobachtungen zu den Stadtmauern, Patara 1, 1 (Istanbul 2010) Beil. Zu einzelnen Grabanlagen s. F. Işık, Tempelgräber von Patara und ihre anatolischen Wurzeln, Lykia 2, 1995, 160–186; Işık, a. O. (Anm. 64) 84–92.

⁶⁶ Der 2012 durchgeführte Survey im Hafengebiet hat die Zahl der Gräber insbesondere an der Westseite des äußeren Hafens und am Kurşunlutepe nochmals deutlich vermehrt; s. Beitrag H. Işkan – M. Koçak in diesem Band, Abb. 3.

⁶⁷ H. Işkan, Zwei Privatporträts aus Patara, JdI 117, 2002, 252–283; H. Engelmann, Inschriften aus Patara, ZPE 182, 2012, 196–200 (Nr. 20).



Abb. 15 Phaselis, Nordbucht. Tempelgrab. Ansicht von Südwesten (F. Pirson)

nicht, dass die Tempelgräber mit Grundflächen von bis zu 19×14 m (Tempelgrab B; **Abb. 14**) im Vergleich zu den hellenistisch-römischen Nekropolen an den nördlichen Ausfallstraßen hinsichtlich Größe und architektonischem Aufwand weitaus prächtiger ausfallen⁶⁸. Damit entsteht der Eindruck, die Lage am Wasser sei zumindest in der römischen Kaiserzeit als Begräbnisplatz für die lokale Elite wesentlich attraktiver gewesen als die an der Straße ins Hinterland. Dies hängt sicher mit dem größeren Platzangebot am äusseren Hafen von Patara und der damit verbundenen Möglichkeit zusammen, ausgedehnte Grabbezirke in relativer Nähe zum Stadtzentrum zu errichten. Daneben dürfte aber vor allem der internationale Adressatenkreis, den man für einen wichtigen Hafen wie Patara voraussetzen darf⁶⁹, die Wertigkeit eines Platzes am Wasser gesteigert haben. Zukünftige Untersuchungen zur Oberschicht Pataras in der Kaiserzeit und ihren wirtschaftlichen Grundlagen könnten zeigen, ob deren maritime Präferenzen die ökonomischen Verhältnisse (Handel vs. Landbesitz) reflektieren, oder ob es sich um allgemeine Gesetzmäßigkeiten der Selbstdarstellung ohne individuelle Bezüge zu einzelnen Personen oder Familien handelt.

⁶⁸ Bruer – Kunze a. O. (Anm. 65); Işık a. O. (Anm. 64) 77 f. Zur Nekropolengrabung s. H. Yılmaz in: F. Işık, Patara 1989, KST 12, 2, 1991, 31–33; H. Yılmaz in: F. Işık, Patara 1990 Etkinlikleri, KST 13, 2, 1992, 237–239.

⁶⁹ s. Zimmermann a. O. (Anm. 62).

Solche Überlegungen müssten nicht auf Patara beschränkt bleiben. Sie ließen sich z. B. auf das ostlykische Phaselis ausweiten, eine weitere bedeutende Hafenstadt, deren Stadtzentrum sich entlang der Verbindungsachse zwischen den beiden Häfen aufreißt und damit wiederum primär auf die Zugänge zum Meer bezogen ist (s. Beitrag S. Feuser in diesem Band)⁷⁰. Den Stellenwert des Maritimen für die lokalen Eliten unterstreicht ein großer römischer Grabbau, der auf die auch als Hafen genutzte Nordbucht ausgerichtet ist (**Abb. 15**)⁷¹. Seine Rückseite grenzt an eine Ausfallstraße, die von einfacheren Gräbern flankiert wird. Damit scheint sich auch für Phaselis zu bestätigen, dass die Ausrichtung von Grabanlagen auf das Meer in Hafenstädten als besonders erstrebenswert angesehen wurde.

Ephesos: Der Hafen im Fokus der Stadterneuerung

Am Ende des kurzen Rundgangs durch einige kleinasiatische Hafenstädte steht die Metropole Ephesos. An ihrem Beispiel soll abschließend noch einmal die städtebauliche Prägekraft des Meeres im Verhältnis zu anderen Faktoren erörtert werden. In seinem Beitrag zu Ephesos in diesem Band betont Martin Steskal, dass die Synthese von Stadt und Hafen die Geschichte Ephesos von den Anfängen bis zu ihrem Ende entscheidend geprägt habe. So waren die verschiedenen Wechsel des Siedlungsschwerpunktes und die Vergrößerung des Stadtgebietes immer auch mit der Erschließung neuer Häfen verbunden. Dennoch scheint die Abhängigkeit Ephesos' von seinem Hafen weniger ausschließlich zu sein als beispielsweise in Knidos. So führt Steskal insgesamt drei Hauptgründe für die Prosperität von Ephesos an: (1) das Heiligtum der Artemis, (2) ein fruchtbares und ressourcenreiches Hinterland und (3) den Hafen als Endpunkt einer bedeutenden Karawanenstraße aus Anatolien und dem Nahen Osten⁷². Diese mehrpolige Ausrichtung auf Heiligtum, Hafen und Hinterland kennzeichnet auch die städtebauliche Grundstruktur⁷³: Nach Nordosten führte nicht nur die Prozessionsstraße in das Heiligtum der Artemis, sondern eine Magistrale in das Tals des Kaystros, die sich nach Smyrna oder auf die alte Königsstraße nach Sardes verzweigte. Nach Südosten ging hingegen die wichtige Fernstraße nach Magnesia und in das Tal des Mäander ab⁷⁴. Die Bedeutung dieser Verkehrswege, die sich im Inneren des Stadtgebietes fortsetzen⁷⁵, wurde durch prunkvolle Bauwerke, wie z. B. des Magnesische Tor, unterstrichen. Es gilt also, die Prägekraft des Meeres auf den ephesischen Städtebau im Spannungsfeld zwischen landseitiger und seeseitiger Anbindung der Stadt zu bewerten, was hier allerdings nur in ersten Grundzügen geschehen kann.

⁷⁰ Grundlegend zu Phaselis und seinen Häfen: J. Schäfer (Hrsg.), Phaselis. Beiträge zur Topographie und Geschichte der Stadt und ihrer Häfen, IstMitt Beih. 24 (Tübingen 1981).

⁷¹ Schäfer a. O. (Anm. 70) 44 Taf. 4 ›S. 8, 1.

⁷² s. auch H. Zabehlicky, Die Grabungen im Hafen von Ephesos 1987–1989, in: H. Friesinger – F. Krininger (Hrsg.), 100 Jahre österreichische Forschungen in Ephesos. Akten des Symposions Wien 1995, DenkschrWien 260 (Wien 1999) 480 f.

⁷³ Für Prozessionswege und das extraurbane Straßennetz s. zuletzt S. Groh, Neue Forschungen zur Stadtplanung in Ephesos, ÖJh 75, 2006, 107–109. Zur Illustration s. F. Hueber, Ephesos. Gebaute Geschichte (Mainz 1997) 50 Abb. 59.

⁷⁴ Vgl. Groh a. O. (Anm. 73) 54.

⁷⁵ Dies ist besonders evident im Fall des Prozessionsweges, s. Groh (Anm. 73) 71 f. Abb. 15.

In hellenistischer Zeit lag der Hafen in der Bucht unterhalb des Westhangs des Panayırdağ. Aus schriftlichen Quellen wissen wir von seiner architektonischen Ausgestaltung, während jüngste geoarchäologische Untersuchungen gezeigt haben, dass er schon damals über einen Kanal mit dem offenen Meer verbunden war (s. Beitrag M. Steskal in diesem Band, Abb. 9. 10). Bereits im Hellenismus war der Stadtprospekt mit den Bauten am Westhang des Panayırdağ, wie z. B. das Theate, primär aufs Meer ausgerichtet⁷⁶. Doch erst für die Zeit nach der Erweiterung der Stadt infolge der Verlandung der hellenistischen Hafenbucht nach Westen und der Anlage eines neuen Hafens in trajanisch-hadrianischer Zeit wird der städtebauliche Charakter Ephesos' als Hafenstadt im gesamten Umfang deutlich und drängt die landseitige Orientierung der Stadt in den Hintergrund.

Die Anbindung des riesigen Hafenbeckens – das offenbar die hexagonale Form des trajanischen Hafens in Portus wiederholt und mit 21 ha nur um ein Drittel kleiner ist als das italische Vorbild – an die Stadt hat Stefan Feuser unter infrastrukturellen und repräsentativen Gesichtspunkten analysiert⁷⁷. Die Ostseite des Hafenbeckens war über drei Torbauten mit dem Straßensystem der Stadt verbunden. Herausragend ist die direkte Verbindung über die Hallenstraße ›Arkadiane‹ mit dem Theater der Stadt, von wo aus weitere Wege zur Unteren Agora führten, die aber auch von der südöstlichen Ecke des Hafenbeckens direkt über Straße 33 erreichbar war (s. Beitrag M. Steskal in diesem Band, Abb. 11)⁷⁸. Feuser interpretiert diese aufwendigen städtebaulichen Maßnahmen, die z. T. als Ehrungen für prominente Wohltäter der Stadt wie z. B. den Asiarchen M. Fulvius Publicanus Nicephorus ausgeführt waren, folgendermaßen: »Obwohl der Hafen also durch die Verlandungsprozesse im Laufe von etwas mehr als 100 Jahren von der augusteischen Zeit bis in das frühe 2. Jahrhundert n. Chr. deutlich weiter im Westen errichtet werden musste, war man nach wie vor bestrebt, die Kaianlagen über eine zentrale, repräsentativ gebaute Hallenstraße an die wichtigen Plätze der Stadt anzuschließen.«⁷⁹. Während die Verbindung von Hafen und Agorai zweifelsohne ein zentrales Anliegen war, gerät durch die Fokussierung auf diesen Aspekt ein anderes Phänomen aus dem Blickfeld, das für die Bewertung der urbanistischen Bedeutung des riesigen neuen Hafens mindestens ebenso wichtig ist.

Mit seiner Errichtung ging der Ausbau des versumpften und planierten Gebiets des älteren hellenistischen Hafens einher, wo ein neues öffentliches und wirtschaftliches Zentrum entstand, das auf das Hafenbecken orientiert war. Welche enorme Veränderung diese Baumaßnahmen für das Stadtbild bedeutete, zeigt Abbildung 10 im Beitrag von M. Steskal, die die kaiserzeitliche Stadterweiterung mit einer Rekonstruktion der Topografie in hellenistischer Zeit kontrastiert. Innerhalb des neuen Stadtviertels lagen Großbauten wie das Olympieion, das Hafengymnasion mit den Hafenthermen, die Hallen des Verulanus und das Theatergymnasium. Wie stark sich das politische, religiöse und

⁷⁶ Lauter a. O. (Anm. 51.)

⁷⁷ Feuser a. O. (Anm. 8) sowie S. Feuser, Beitrag in diesem Band.

⁷⁸ Groh a. O. (Anm. 73) 97 Abb. 20.

⁷⁹ Feuser a. O. (Anm. 8).

wirtschaftliche Leben der kaiserzeitlichen Metropole Ephesos in dem Gebiet um den Hafen konzentrierte, macht die grafische Darstellung der verschiedenen Funktionsbereiche (Wohnen – wirtschaftliche Nutzung – öffentliche Gebäude) im Stadtgebiet durch Stefan Groh deutlich. Er folgert daraus, dass »die öffentlichen Einrichtungen und repräsentativen Bauten vor allem im Areal der kaiserzeitlichen Stadterweiterung im Westen um den Hafen situiert (sind) und den neuen Wohlstand der Stadt für jeden ankommenden Besucher (bekunden)«⁸⁰. Für den urbanistischen Stellenwert des Hafens im kaiserzeitlichen Ephesos ist somit ausschlaggebend, dass er selbst zu einem Hauptzugang des neuen öffentlichen Zentrums im Westen der Stadt wurde, das seinerseits mit den älteren Anlagen wie Theater und Untere Agora über die vom Hafen kommenden Straßen in Verbindung stand. Die Wertigkeit des Hafens als Stadtzugang kommt auch in der Attraktivität des Hafenkanals als ›Gräberstraße‹ ab der mittleren Kaiserzeit zum Ausdruck (s. Beitrag M. Steskal in diesem Band), wo sich die Zeitgenossen offenbar eine große und zugleich internationale Öffentlichkeit für ihre Selbstdarstellung am Grab erhofften. Somit gilt für Ephesos ähnlich wie schon für Milet, dass trotz eines wirtschaftlich bedeutenden Hinterlands mit einem überregional bedeutsamen Heiligtum die maritime Orientierung der Stadt ihre Gestaltung spätestens seit der römischen Kaiserzeit besonders stark prägte.

Ausblick

Die zuletzt formulierte Beobachtung müsste in Zukunft auf einer breiteren Materialbasis und durch profundere Analysen, als sie an dieser Stelle möglich sind, überprüft werden. Auf diese Weise könnten sich neue Einblicke in das Verhältnis der antiken Menschen zum Meer ergeben, das offenbar von prägenderer Bedeutung war, als man beim ersten Blick auf die meisten der hier besprochenen Stadtanlagen annehmen würde.

Die Orientierung auf das Meer manifestiert sich auf verschiedenen Ebenen städtebaulicher Gestaltung, die die räumliche Grundstruktur einer Stadt ebenso umfassen wie Bewegungs- und Sichtachsen, die Ausrichtung und Gestaltung einzelner Gebäude bis hin zu ganzen Prospekten oder das Auftreten maritimer Ikonografie im Stadtbild, die hier allerdings nicht berücksichtigt werden konnte. Die genannten Ebenen liefern Belege für die eminente Bedeutung des Maritimen im Alltag der Stadtbewohner und in der Rezeption ihrer Umwelt. **Das Meer wurde nicht ausgegrenzt, sondern ganz im Gegenteil als Teil der Stadt integriert und diese auf das Meer hin inszeniert.** Ausgehend von der Wirkung, die die architektonische Gestaltung von Lebensräumen auf die Wahrnehmung ihrer Nutzer hat, kann man davon ausgehen, dass **schon in der Antike der Städtebau zur Ausprägung einer maritimen Identität von Teilen der Bevölkerung des Mittelmeerraumes beigetragen hat.** Dies ist ein Aspekt, der in Zukunft stärkere Berücksichtigung verdient und einen wichtigen Beitrag der Archäologie zum Diskurs der ›Mediterranean Studies‹ leisten könnte.

⁸⁰ Groh a. O. (Anm. 73) 101 f. Abb. 23. 24.

