
Stefan Feuser, *Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum vom Hellenismus bis in die römische Kaiserzeit. Städtebau, Funktion und Wahrnehmung*, Berlin (De Gruyter) 2020 (URBS 8), 391 S., 136 Abb., ISBN 978-3-11-058032-7 (geb.), € 119,95

Besprochen von **Johannes Fouquet**, E-Mail: j.fouquet@uni-heidelberg.de

<https://doi.org/10.1515/klio-2021-2030>

„Mit seinen Straßen, seinen Häusern, seinen überdachten Fischerbooten, wo sie Fisch verkaufen, wo sie Reis aufhäufen, – mit dem geräuschvollen Durcheinander eines lärmenden Flussufers, wo Säcke mit Pfeffer aufgestapelt werden, – mit seinen Goldlieferungen, getragen von Seeschiffen und von den Booten der Lagune zum Flussufer gebracht, [...] ja, dieses Muziris, wo der grollende Ozean dröhnt, hat man mir wie ein Wunder, wie einen Schatz gegeben.“¹ Dem Phänomen ‚Hafenstadt‘ kann man sich unter verschiedenen Gesichtspunkten nähern, wie dieses vage in die römische Kaiserzeit datierte Zeugnis alttamilischer San-

¹ Puram 343, Z. 1–11; nach der franz. Übers. von P. Méile, *Les Yvanas dans l’Inde tamoule*, JA 232, 1940, 93. Cf. R. McLaughlin, *Rome and the Distant East. Trade Routes to the Ancient Lands of Arabia, India and China*, London 2010, 48–50.

gam-Dichtung illustriert. Entworfen werden Szenen der Lebenswelt im südwestindischen Muziris, dem an der Malabar-Küste gelegenen Haupthafen für den Handel zwischen Mittelmeer und Mittlerem Orient. Zu Fragen der Urbanistik, etwa nach der Anlage und Gestalt der Straßen, Häuser und dem Flussufer, treten die menschlichen Akteure, die mit ihren unterschiedlichen ethnischen wie sozialen Hintergründen den Hafen mit Leben füllen und dort ihren Alltag bestreiten. Römische Frachtschiffe, deren Kaufleute u. a. aus Alexandria stammten, wie der Wiener Muziris-Papyrus bezeugt, werden mit fremden Gewürzen beladen.² Nicht zuletzt vermittelt das Städtelob von Muziris einen gleichwohl punktuellen Eindruck von einem kulturspezifischen Ideal von Urbanität im Zusammenspiel mit dem peripheren Naturraum.

Städtebau, Funktion und zeitgenössische Wahrnehmung sind jenseits dieses Zeugnisses vom Rande der antiken Welt denn auch die Leitfragen, mittels derer sich Stefan F(euser) in seiner überarbeiteten Rostocker Habilitationsschrift aus dem Jahr 2016 den Hafenstädten im östlichen Mittelmeerraum zwischen Hellenismus und römischer Kaiserzeit annimmt. Im Kielwasser der „Mediterranean Studies“, vertreten etwa durch P. Hordens und N. Purcells einflussreiches Werk „The Corrupting Sea“ aus dem Jahr 2000, haben Häfen in den letzten Jahrzehnten vermehrt Aufmerksamkeit in der archäologischen Forschung erfahren. Allein, nach der inzwischen fast 100 Jahre alten grundlegenden Arbeit von K. Lehmann-Hartleben mangelte es bislang an einer aktuellen Untersuchung, die das bunte Kaleidoskop an neuen Forschungsergebnissen zum antiken Städtebau im Hafenbereich einer vergleichenden Analyse unterzieht.³ In diese Forschungslücke stößt F. mit seinem gewichtigen Werk vor. Ihr legt der Verfasser in Anlehnung an Hordens und Purcells Modell der ‚connectivity‘ das Verständnis eines eng miteinander vernetzten Mittelmeerraumes zugrunde, in dem Hafenstädten die Rolle von „dynamische[n] Knotenpunkte[n]“ zufällt (13).⁴ Konnektivität wird von F. damit nicht im Sinne von Horden und Purcell als Konstante der ‚longue durée‘ in der Braudelschen ‚Méditerranée‘ begriffen, vielmehr betont der Verfasser mit Recht ihre fluide Wandelbarkeit, wie sie auch von aktuellen Forschungsansätzen zu einer zunehmenden Globalisierung der römischen Welt perspektiviert wird.⁵

² P. Vindob. G 40822. Cf. F. De Romanis, *The Indo-Roman Pepper Trade and the Muziris Papyrus*, Oxford 2020.

³ K. Lehmann-Hartleben, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres*, Leipzig 1923.

⁴ Zu den maritimen Netzwerken im östlichen Mittelmeerraum jüngst auch J. Leidwanger, *Roman Seas. A Maritime Archaeology of Eastern Mediterranean Economies*, Oxford 2020.

⁵ S. etwa M. Pitts – M. J. Versluys (Hgg.), *Globalisation and the Roman World. World History, Connectivity and Material Culture*, Cambridge 2015.

Der auf die Einleitung folgende Aufbau des Buches ist dem Umfang nach zweigeteilt: In der ersten Hälfte untersucht F. fünf exemplarisch ausgewählte Hafenstädte, nämlich Milet, Alexandria, Ephesos, Caesarea Maritima und Leptis Magna, im Hinblick auf ihre städtebaulichen wie funktionalen Bedingtheiten (Kap. II, 23–228). Ungeachtet der unterschiedlichen historischen, soziopolitischen und ökonomischen Voraussetzungen dieser Fallbeispiele richtet sich der Fokus damit auf einen spezifischen städtebaulichen Typus von Hafenstadt, bei dem die maritime Infrastruktur im weitesten Sinne Teil des Stadtgebiets war und nicht wie z. B. im Falle des Piräus ein sekundäres Funktionszentrum bildete. In der zweiten Hälfte des Buches folgen schließlich aus einer komparatistischen Perspektive Kapitel zum Städtebau (229–282), zur Hafenstadt als Lebensraum (283–322) sowie zur zeitgenössischen Ästhetik und Wahrnehmung des Hafens (323–340). Hier fließen auch Befunde aus anderen Hafenstädten des östlichen Mittelmeerraumes mit ein, wobei ein Schwerpunkt auf Kleinasien liegt. Photos, Pläne und Rekonstruktionszeichnungen bieten reichhaltiges und qualitativvolles Anschauungsmaterial.

Wesentlich für die Auseinandersetzung des Verfassers mit den zuvor genannten Fallbeispielen sind die durch geoarchäologische Untersuchungen dokumentierten Veränderungsprozesse des Naturraumes im Küstenbereich, die mit der öffentlichen Bautätigkeit und den im Wandel begriffenen Stadtbildern korreliert werden. Gut bekannt sind etwa die massiven Probleme, welche die sukzessive Verlandung des Mündungsgebiets des Kaystros für den Hafenbetrieb von Ephesos mit sich brachte. Zugleich zeigt sich beispielhaft an der frühhellenistischen Konstruktion des sogenannten Heptastadion von Alexandria, einem circa 1,2 km langen Damm zwischen dem Festland und der Insel Pharos, der die östliche Hafenbucht vor Sedimentation schützen sollte, zu welcher aufwendigen und die Küstenmorphologie nachhaltig beeinflussenden Gegenmaßnahmen im Einzelfall gegriffen wurde.

Wenig überraschend fällt die von F. anschaulich nachgezeichnete urbanistische Entwicklung der ausgewählten Hafenstädte, soweit fassbar, im Einzelnen recht unterschiedlich aus. Den von Herodes dem Großen initiierten Ausbau des immensen Hafens von Caesarea Maritima in augusteischer Zeit etwa, ein frühes Beispiel für die Verwendung von hydraulischem *opus caementicium* im östlichen Mittelmeerraum, deutet F. über die Loyalitätsbekundung an den Princeps hinaus schlüssig im Licht der hellenistischen Herrscherrepräsentation. Umso bezeichnender ist, dass die offenbar bereits im ausgehenden 1. Jahrhundert n. Chr. baufällig gewordene Hafenanlagen trotz des neuen Status der Stadt als *colonia* nicht instandgesetzt wurde. Neben einem möglichen Mangel an finanziellen Mitteln stellt sich die Frage, inwieweit Herodes' prestigeträchtiges Bauprojekt schlichtweg zu überdimensioniert war, um von der Stadt wirtschaftlich rentabel

genutzt zu werden. Eine ähnliche Entwicklung zeichnet sich bemerkenswerterweise auch für den Hafen von Leptis Magna ab. Bis zu seinem monumentalen Ausbau durch das severische Kaiserhaus hatte er keine größere Bedeutung für die agrarisch geprägte städtische Ökonomie besessen und dementsprechend war er, wie F. überzeugend darstellt, auch kaum im Stadtbild präsent. Auch in diesem Fall zeigen sich bereits nach wenigen Jahrzehnten, nämlich im späteren 3. Jahrhundert n. Chr., Anzeichen einer baulichen Vernachlässigung. Neben solchen großmaßstäblichen herrscherlichen Initiativen, wie sie auch in Alexandria aufscheinen, dürften gerade aber auch lokale Euergeten, wie die vom Verfasser zusammengestellten relevanten Inschriften aus Ephesos zeigen, eine wichtige Rolle beim Ausbau der Häfen und ihrer Instandhaltung gespielt haben.

Allen Unterschieden im Baubestand und in den zeitlichen Rhythmen der Bautätigkeit zum Trotz geben die Fallbeispiele doch auch kohärente städtebauliche Entwicklungslinien zu erkennen, die im Kapitel III herauspräpariert werden. Nach einem Überblick über hafenspezifische Bauwerke nimmt sich F. zunächst der Gestaltung des Übergangs zwischen Meer und Hafenbecken unter repräsentativen, fortifikatorischen wie ordnungspolitischen Aspekten an⁶, sodann der baulichen Gliederung der Hafenbecken selbst, mit der unter anderem eine Steuerung der Verkehrsströme bezweckt wurde, und schließlich dem Zusammenhang zwischen Hafen und städtischem Raum bzw. der Ausrichtung des städtischen Raumes auf das Meer. Die dabei vom Verfasser beobachtete allgemeine Tendenz einer sich wandelnden städtebaulichen Stellung der Häfen wird etwa am Beispiel des Löwenhafens von Milet deutlich: Gegenüber der engen räumlichen Verbindung zwischen Hafen und Agora, die in hellenistischer Zeit nach F. eine „*Scharnierfunktion* als Verbindung zwischen Hafen und Stadtgelände“ ausübte (252), lässt sich in der Kaiserzeit allgemein eine dezidierte Separierung des städtebaulich nunmehr als autonome Entität konzeptualisierten Hafengebiets mittels von Torbauten und Säulenstraßen beobachten. Eine derartige Monumentalisierung bzw. die Hinwendung zu kompakten, von Fassaden eng umschlossenen Bauensembles stand freilich ganz im Zeichen des zeitgenössischen Städtebaus im Osten des Imperiums, man denke nur an die hochkaiserzeitliche Agora von Philippi.⁷ Die von F. in Kapitel V dargelegte

6 Dem von F. dargestellten Phänomen, dass Hafenzufahrten von Statuen markiert wurden, lassen sich überdies die ursprünglich zwei hochkaiserzeitlichen Kolossalstatuen anschließen, die auf den beiden vorgelagerten kleinen Inselchen des ostattischen Hafens von Porto Raphti standen, s. C. Vermeule, *The Colossus of Porto Raphti. A Roman Female Personification*, *Hesperia* 45, 1976, 67–76.

7 Cf. C. Dickenson, *On the Agora. The Evolution of a Public Space in Hellenistic and Roman Greece (c. 323 BC–267 AD)*, Leiden 2017, 343–354.

ästhetische Annäherung der Hafenterrassen an Platzanlagen erscheint nur folgerichtig.

Von kaiserzeitlichen Transformationsprozessen waren auch die Schiffshäuser der einstigen Kriegsflotten betroffen. Sie hatten mit ihren anderen öffentlichen Bauten in nichts nachstehenden aufwendigen Ausstattungsdetails das Bild vieler hellenistischer Hafenstädte geprägt, waren nun aber ihrer militärischen Nutzung verlustig gegangen. Neben ihrer Auflassung bzw. funktionalen Umwidmung lässt sich in einigen Fällen eine bewusste Bewahrung im Kontext erinnerungskultureller Diskurse der Kaiserzeit beobachten, wie F. aufzeigt. Irrtümlich ist aber die Annahme, dass die von Pausanias im Piräus gesehenen Schiffshäuser kaiserzeitlichen Ursprungs sind, da ihre vermeintlichen klassischen Vorgänger bei der Eroberung Athens durch Sulla 86 v. Chr. vollständig zerstört worden seien (266). Vielmehr bezeugt eine wohl in augusteische Zeit zu datierende Inschrift die Renovierung von Schiffshäusern im Zea-Hafen, die im Rahmen eines umfangreicheren Instandsetzungsprogramms verschiedener attischer Heiligtümer und Monumente durchgeführt wurde.⁸ Umso mehr wird ihre Signifikanz als ‚lieu de mémoire‘ der athenischen Thalassokratie unterstrichen.⁹

Mit Blick auf die Funktion der Häfen als Wirtschaftsraum konstatiert F. gegenüber dem Hellenismus eine signifikante Zunahme des Bautypus der Taberne, der zusammengefasst zu langrechteckigen Gebäudekomplexen im unmittelbaren Rückraum der Kais errichtet wurde. Will man F. darin folgen, dass sich in diesen Architekturen ein eher kleinteiliges Wirtschaften mit einem an Ort und Stelle erfolgenden Handel und Gewerbe widerspiegelt, erscheint der Vergleich mit den weitläufigen *horrea* der beiden Häfen Roms, Ostia und Portus und der daraus resultierende Schluss auf eine grundsätzlich andersartige Wirtschaftsform im östlichen Mittelmeerraum aber schwierig (280, 344 f.).¹⁰ Denn unweigerlich drängt sich die Frage auf, inwieweit in diesem Zusammenhang weniger Regionalität denn Skalierung von Belang ist, zumal die Magazinbauten der Großstadt Alexandria und gerade auch die Speicherbauten für den Getreideexport nach Rom in ihrem archäologischen Befund unbekannt bleiben. Überdies bezeugt der eingangs erwähnte Muziris-Papyrus etwa auch ein offizielles Zolllager, für das

⁸ IG II² 1035, Z. 43; cf. G.C.R. Schmalz, *Inscribing a Ritualized Past. The Attic Restoration Decree IG II² 1035 and Cultural Memory in Augustan Athens*, *Eulimene* 8–9, 2007–2008, 9–46.

⁹ Cf. J. Fouquet, *Bauen zwischen Polis und Imperium. Stadtentwicklung und urbane Lebensformen auf der kaiserzeitlichen Peloponnes*, URBS 7, Berlin 2019, 316.

¹⁰ Zu den *horrea* in Ostia und Portus jüngst A. van Oyen, *The Socio-Economics of Roman Storage. Agriculture, Trade, and Family*, Cambridge 2020, 122–157.

vielleicht mit einer entsprechenden Größe gerechnet werden darf.¹¹ Ein Vergleich mit Hafenanlagen aus dem westlichen Mittelmeerraum hätte in diesem Punkt womöglich weitere Aufschlüsse bieten können.

Im Kapitel IV zur Hafenstadt als Lebensraum nimmt F. zunächst die mit dem Meer verbundenen Akteure selbst in den Blick, nämlich u. a. die Händler und Schiffsbesitzer, Schiffsbauer, Lastenträger, Fährleute und Fischer, sowie ihre berufsorganisatorischen Strukturen und gesellschaftliche Bedeutung. Etwas überraschend bleibt, warum andere Gewerbe wie die Fischverarbeitung, die gleichwohl anders als im westlichen Mittelmeerraum nicht in quasi-industriellen Produktionskomplexen vonstattenging,¹² und insbesondere die Purpurfischerei (und -färberei) in diesem Zusammenhang außer Acht gelassen werden. Letztere stellte immerhin in Milet einen wichtigen Wirtschaftszweig von überregionalem Renommee dar.¹³ Im Folgenden widmet sich F. den Häfen als Orten der herrschlichen, städtischen und privaten Repräsentation in Form von Baustiftungen und Denkmälern. Anders als in anderen rege frequentierten städtischen Räumen wurden sie überraschenderweise aber nicht zur Aufstellung von Ehrenstatuen genutzt.

Im letzten Kapitel lotet der Verfasser u. a., wie zuvor bereits erwähnt, Aspekte einer städtebaulichen Ästhetik von Hafenanlagen aus und diskutiert ihre Wahrnehmung in bildlichen Darstellungen der römischen Kaiserzeit. Von einem architektonisch geprägten Interesse bestimmt, eröffnet sich hier nach F. ein Spektrum, das die Infrastruktur der Häfen, ihre Rolle als Orte des alltäglichen Lebens und Arbeitens oder demgegenüber den gebauten Hafenprospekt als idealisierte maritime Gegenwelt inszeniert.

Alles in allem ist F. ein wichtiger und ansprechend geschriebener Beitrag zur Erforschung antiker Hafenstädte gelungen, der gerade zu Fragen des Städtebaus im Küstenbereich und der sich in ihm manifestierenden Mensch-Umwelt-Beziehungen neue Perspektiven eröffnet. Inwieweit die dabei beschriebenen Phänomene auch auf Hafenstädte in solchen Regionen des östlichen Mittelmeers zutreffen, die wie gerade Griechenland aufgrund des derzeitigen Stands der Feldforschung noch wenig bekannt sind, ist eine offene Frage. Die jüngs-

11 P. Vindob. G 40822 recto, Z. 8: ἐν Ἀλεξανδρείᾳ τῆς τετάρτης παραλημπτικῆν ἀποθήκην. Das Gesamtgewicht der über den Nil in die westliche Hafengebucht verschifften Waren des Muziris-Papyrus, ein Großteil davon Pfeffer, betrug immerhin rund 635 t, s. dazu De Romanis (Anm. 2) 252–254.

12 Zur Fischverarbeitung im östlichen Mittelmeer s. etwa die Beiträge von D. Mylona – T. Theodoropoulou – E. Lytle in: D. Mylona – R. Nicholson (Hgg.), *The Bountiful Sea. Fish Processing and Consumption in Mediterranean Antiquity*, New York 2018.

13 Cf. P. Herrmann, *Milesischer Purpur*, MDAI(I) 25, 1975, 141–147.

ten, bislang noch unpublizierten griechisch-amerikanischen Ausgrabungen im Lechaion-Hafen von Korinth werden dafür sicherlich eine Referenzfolie bilden.¹⁴ Über den geographischen Fokus von Feusers Untersuchung hinaus wäre es wünschenswert, dass künftige Forschung im Sinne der kulturellen Konnektivität auch Hafenstädte im Westen komparatistisch in den Blick nähme.

14 Für erste Informationen zum “Lechaion Harbor and Settlement Land Project” s. die diversen Abstracts zur Sektion 3G „Land and Sea at Lechaion Harbor, Greece“ in: 120th AIA Annual Meeting Abstracts, Boston 2018.