

Christina Wawrzinek, **In Portum Navigare. Römische Häfen an Flüssen und Seen**. Akademie-Verlag, Berlin 2014. 517 Seiten, 149 Tafeln.

Antike Hafenanlagen und -städte sind seit einigen Jahren häufig Gegenstand der archäologischen Forschung, wie eine wachsende Anzahl von Publikationen, Tagungen und Forschungsprojekten zu diesem Themenkomplex zeigt. Auch Feldforschungen sind mittlerweile durchaus zahlreich, wobei nicht nur die mediterranen Seehäfen, sondern auch Binnenhäfen in den nördlichen römischen Provinzen untersucht werden. Zusammenfassende Arbeiten stellen allerdings noch ein Desiderat dar. Noch immer wird das grundlegende Werk von Karl Lehmann-Hartleben (*Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres. Beiträge zur Geschichte des Städtebaues im Altertum. Klio Beih. 14*) aus dem Jahr 1923 zu den mediterranen Seehäfen häufig zitiert und ist für manche Häfen auch die einzige greifbare Quel-

le. Dies ist sicherlich kein Zufall, kann die Beschäftigung mit Hafenanlagen doch aufgrund der oft widrigen Umstände Schwierigkeiten bereiten, wie zum Beispiel bei deren Lage im Wasser beziehungsweise unterhalb des Grundwasserspiegels.

Es handelt sich folglich bei dem zu besprechenden Werk um ein sehr ambitioniertes Unternehmen, das Christina Wawrzinek im Rahmen ihrer 2008 abgeschlossenen Marburger Dissertation verfasst hat. Die räumliche Dimension, nämlich die Betrachtung des Römischen Reiches in seiner Gesamtheit, und der gewählte zeitliche Rahmen von der Republik bis zur Reichsteilung im Jahr 395 zeugen von einem umfassenden Anspruch. Auch die Masse der zu berücksichtigenden Sekundärliteratur erweist sich für einen einzelnen Bearbeiter als große Herausforderung.

Der Band ist in einen auswertenden Text einerseits und einen Katalogteil andererseits gegliedert. Das ausführliche einleitende Kapitel (S. 9–21) umreißt Thema, Forschungsgeschichte und Ziel der Arbeit. Dabei werden auch die Schwierigkeiten bei der Abgrenzung von See- und Binnenhäfen am Beispiel von Portus Augusti verwiesen (S. 10). Wichtig sind die Hinweise auf häufig kaum nachprüfbar Angaben in zusammenfassenden Fundberichten und die mitunter nicht reflektierte Wahl von Begriffen wie etwa ›Kai‹ beziehungsweise ›Mole‹. Zusätzlich sind Aussagen zur Chronologie häufig eingeschränkt. Fragestellungen betreffen etwa den Einfluss naturräumlicher Gegebenheiten, die Beziehung zwischen Anlagen und Siedlung, Werften und der Differenzierung ihrer militärischen oder zivilen Natur.

Im Kapitel ›Grundlagen‹ (S. 22–61) erläutert die Verfasserin zunächst ihre Kriterien bei der Aufnahme der Befunde in den Katalog. Die Erörterungen zur Hydrologie, Morphologie und Schiffbarkeit der Flüsse erstrecken sich überwiegend auf Westeuropa und belegen, dass das antike Landschaftsbild sich deutlich von dem heutigen unterscheiden kann, was natürlich Auswirkungen auf die Beurteilung von Anlegestellen hat. Es folgen Überblicke zu künstlichen Wasserstraßen, die schon das hohe technische Niveau des Wasserbaus in römischer Zeit belegen. In den abschließenden Überlegungen zur archäologischen Forschung an Flussläufen, die die Widrigkeiten bei Untersuchungen noch einmal anhand von Beispielen verdeutlichen, sollte ein Punkt herausgehoben werden, der kurz thematisiert wird, nämlich, dass sich »Schiffslandeplätze mit archäologischen Mitteln häufig gar nicht nachweisen« lassen (S. 40). Davon einmal abgesehen, dass der Begriff »Schiffslandeplätze«, soweit ich sehe, von Wawrzinek nicht näher definiert wird und somit wohl Häfen und Schiffsländen bezeichnet, ist dies eine Erkenntnis, die bei jeder Beschäftigung mit Binnenhäfen einkalkuliert werden muss. Die im Binnenmilieu üblicherweise benutzten flachbodigen Fahrzeuge benötigten nicht unbedingt Baulichkeiten, um anlanden zu können. Schon ein Strand oder eine flache Böschung konnten ausreichend sein, was natürlich die Identifi-

zierbarkeit der Anlegestellen maßgeblich einschränkt. Dieser Punkt wird an anderer Stelle (S. 76) im militärischen Kontext thematisiert.

Die Zusammenstellung relevanter ikonographischer und literarischer Quellen berücksichtigt schon Einiges, was nicht zwingend der Binnenschifffahrt zuweisbar ist (S. 42–61). Trotzdem erweist sich das Erkenntnispotential als eher gering. Allerdings werden papyrologische Zeugnisse nicht gewürdigt, die mutmaßlich für Lokalisierung und Funktion von Häfen in der römischen Provinz Ägypten Aufschlüsse liefern könnten. Die Betrachtung der Schiffe und Flöße (S. 71 f.), die auf den Flüssen unterwegs waren, bildet eine wichtige Voraussetzung zum Verständnis der Anforderungen an die Anlegestellen. Allerdings wäre hier eine Konzentration auf die archäologisch in durchaus größerer Zahl nachgewiesenen Wasserfahrzeuge zielführender gewesen; der Versuch, die lediglich literarisch bekannten Kriegsschiffklassen hier einzuordnen, bleibt vage. Zudem vermisst man Verweise auf Schiffe und Boote, die bei Ausgrabungen in italischen Hafenanlagen (Portus Augusti, Pisa) dokumentiert und publiziert wurden (vgl. z. B. A. Camilli / E. Setari, *Ancient shipwrecks of Pisa. A guide* [Mailand 2005]; G. Boetto In: J.-P. Descœudres [Hrsg.], *Ostia, port et porte de la Rome antique*. Ausst. Genf [2001] 121–129).

Den Kern der Arbeit bildet das folgende Kapitel »Die Häfen« (S. 73–175), das die Analyse und Deutung der im Katalogteil erfassten Anlegestellen präsentiert. Dabei stehen die baulich-konstruktiven sowie funktionalen Aspekte im Vordergrund. Die Kaianlagen, die dank relativ häufiger Nachweisbarkeit eine umfangreiche Betrachtung erfahren (S. 77–92), unterscheiden sich hinsichtlich der Wahl des Baumaterials und der Ausführung. Es folgen Überlegungen zu den seltener nachgewiesenen Piers, Duckdalben und Rampen zum Aufslippen als Konstruktionen, die mit dem Anlanden von Wasserfahrzeugen verbunden werden können. Problematischer erscheinen die Interpretationen zu Hafenbecken und Molen (S. 96–99), die sich maßgeblich auf Einschätzungen aus der älteren Literatur stützen. Einige Befunde hätten einer kritischeren Betrachtung bedurft. Auch die Berücksichtigung von Flügelmauern spätrömischer Ländeburgi an dieser Stelle erscheint zumindest diskussionswürdig.

Die ausführlicher besprochenen und als Schiffshäuser gedeuteten Befunde (S. 99–110) sind letztlich nicht eindeutig zu interpretieren. Kräne stellen für den Betrieb auch von Binnenhäfen potentielle, wenn auch kaum eindeutig nachzuweisende Konstruktionen dar (S. 111–113), während Leuchttürme (S. 113) wohl nicht anzunehmen sind. Dass die in den vorherigen Abschnitten behandelten Elemente auch in Kombination vorkommen, wird im folgenden Abschnitt erörtert und gut nachvollziehbar durch eine Tabelle veranschaulicht. Schwierig ist der Nachweis von Werften (S. 117–121), die nicht zuletzt aufgrund literarischer Belege auch im Binnenland vorauszusetzen sind. Die wichtige chronologische Einordnung der Betriebssein-

richtungen (S. 121–129), die wiederum durch eine Tabelle übersichtlich dargestellt wird, bietet Belege für bauliche Aktivitäten bis in die Spätantike hinein.

Ein längerer Teilabschnitt (S. 129–163) widmet sich den Charakteristika von Handels- und Militärhäfen, wobei sich zeigt, dass die Unterscheidung anhand baulicher Kriterien – abgesehen von den spätantiken Ländeburgi – kaum möglich ist und auch das Fundmaterial in der Regel keine eindeutigen Hinweise liefert. Die im Folgenden angestellten Vergleiche zwischen verschiedenen Binnenhäfen sowie zwischen diesen und Landeplätzen an Seen und am Meer erlauben zumindest die Definition einer Gruppe von Binnenhäfen in Italien und möglicherweise auch Südgalien, die durch steinerne Kaianlagen mit einem Kern aus Gussbeton (*opus caementitium*) gekennzeichnet ist. Dies ist letztlich wenig überraschend.

Allerdings sei an dieser Stelle noch auf eine ähnliche Verbreitung technikgeschichtlicher Merkmale bei den Wasserfahrzeugen hingewiesen. Die im mediterranen Milieu üblichen Plankenverbindungen mit Nut und Feder kommen lediglich in Südgalien noch gehäuft vor, während weiter nördlich gallorömische Traditionen im Schiffbau vorherrschen (vgl. R. Bockius, *Schiffahrt und Schiffbau in der Antike*. Arch. Deutschland, Sonderh. 2007 [Stuttgart 2007] 67 Karte 6).

Das Kapitel »Der Kontext der Häfen« (S. 176–200) bezeugt das Bemühen der Autorin, eine über die Betrachtung der baulichen Ausführung hinausgehende Deutungsebene zu erreichen. Dabei wird zunächst die Aussagekraft der erstellten Verbreitungsbilder besprochen (S. 177 f.). Diese geben vor allem den Forschungs- und Publikationsstand wieder. Allerdings würde man sich noch detaillierte Verbreitungskarten wünschen, etwa zu unterschiedlichen Bautechniken beziehungsweise Baumaterialien.

Der Abschnitt »Landstraßen und Wasserwege« (S. 179–190) setzt sich mit den Transportkosten auf Land- und Wasserwegen (S. 179–182) sowie der Organisation der Binnenschiffahrt eingedenk des Zollwesens auseinander. Zwar berühren alle diese Aspekte den Fernhandel und Flusstransport, allerdings gelingt es der Verfasserin nicht, dies gewinnbringend für die Interpretation der Häfen zusammenzuführen. Auffällig ist zudem die fast überwiegende Nutzung älterer deutschsprachiger Sekundärliteratur, die kaum eine angemessene kritische Auseinandersetzung mit diesem komplexen Thema erlaubt. So hätte beim Zollwesen die Möglichkeit bestanden, anhand der Funde von Bleiplomben, die zum Teil in großer Zahl als Funde aus Flüssen bekannt sind, etwa in Lyon, Überlegungen zu Standorten von Zollstationen anzustellen. Im folgenden Teilabschnitt »Hafen und Siedlung« (S. 190–194) werden Verkehrsachsen, insbesondere in Relation zu den Fora, sowie repräsentative Gesichtspunkte bei Hafenanlagen behandelt. Dies sind zwei wichtige Aspekte, die zuletzt häufiger hinsichtlich mediterraner Hafenstädte thematisiert werden (vgl. die Beiträge von C. Bouras, St. Feuser, F. Pirson und

M. Schupp im Tagungsband S. Ladstätter / F. Pirson / Th. Schmidts [Hrsg.], *Häfen und Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum von der Antike bis in byzantinische Zeit*. Harbor Cities in the Eastern Mediterranean from Antiquity to the Byzantine Period, Byzas 19 [Istanbul 2014] 619–704). Völlig zu Recht verweist Wawrzinek auch auf repräsentative Elemente bei den Binnenhäfen sowie Größe und Ausführung als Gradmesser der Bedeutung einer Anlage. Für »Häfen und Handel« (S. 194–199) ergibt sich zumindest ein bemerkenswerter Zusammenhang zwischen Steinbrüchen und gut ausgebauten Hafenanlagen in nahegelegenen Siedlungen.

Der auswertende Teil des Bandes wird von einer »Schlussbetrachtung« (S. 201–209) abgeschlossen, die eine ausführliche und gut strukturierte Zusammenfassung der Ergebnisse und einen kurzen Ausblick bietet.

Den Großteil des Werks (S. 210–440) bildet der Katalog, der sich in den Teil A mit gesicherten Befunden und den Teil B mit vermuteten Häfen aufteilt. Besonders der Ersterer bietet eine ausführliche Beschreibung und Interpretation relevanter archäologischer Befunde. Der Katalog versammelt Angaben zu 291 (davon 92 in Teil A) gesicherten beziehungsweise potentiellen Hafenanlagen. Zusammen mit den Karten und Abbildungen von Befunden auf 149 Tafeln bilden sie eine bislang nicht verfügbare Datenbasis. Die Einträge (Teil A) bieten neben den Beschreibungen der Befunde Angaben zum jeweiligen Kontext, der sich zum Teil auf topographische, zum Teil auf funktionale oder historische Gegebenheiten bezieht. Hinzu kommt fallweise noch ein eigener Abschnitt zur Geschichte, der allerdings keinem erkennbaren Muster folgt. Hilfreich wären indes bei jedem Beitrag Angaben zum Siedlungstypus, der Größe und dem Siedlungsbeginn und -ende gewesen. Wenn zum Beispiel für Eburacum (York; S. 396–398 Kat. A 89) zwar auf die Inschrift eines Gubernator der Sechsten Legion verwiesen, die Existenz des Legionslagers selbst aber nicht erwähnt wird, so ergeben sich Zweifel, ob dieser Ort seiner Bedeutung entsprechend gewürdigt wird.

Auf den Katalog folgen Zusammenstellungen wichtiger Testimonia und Inschriften, ein ausführliches Literaturverzeichnis, ein Glossar sowie ein Fundortregister. Während erfreulicherweise die Testimonia im Original mit zumeist deutscher, fallweise auch englischer Übersetzung präsentiert werden, erscheinen die Inschriften lediglich als Kopien aus den CIL-Bänden und zudem auch noch ohne Angaben zum Fundort oder zum Inhalt.

Das große Verdienst der Autorin liegt zweifellos in der Zusammenstellung und Auswertung einer Kategorie von Bauten, deren Bearbeitung – wie bereits eingangs geschildert – mit diversen Schwierigkeiten verbunden ist. Die Erfassung der relevanten Befunde ist vor allem für die nordwestlichen Provinzen und Norditalien ohne erkennbare Lücken gelungen. Allerdings dürfte das nahezu vollständige Fehlen von Binnenhäfen in den östlichen Provinzen – abgesehen von denje-

nigen an der Donaugrenze – nicht nur eine Folge des Forschungs- und Publikationsstandes sein. Erinnert sei hier an Ägypten, für das sich entsprechende Baulichkeiten sicherlich anhand archäologischer oder auch papyrologischer Evidenz anführen ließen. Die entsprechende Beschränkung des Arbeitsgebietes wäre sinnvoll und ohne Erkenntnisverlust möglich gewesen.

Auf eine Auflistung einzelner Monita für den Text- oder Katalogteil wird an dieser Stelle bewusst verzichtet (s. die Rezension von P. Kritzing in: *H-Soz-Kult*, 02.02.2015). Es sei lediglich angemerkt, dass zuweilen kritische Distanz bei der Bewertung von Befunden fehlt, insbesondere, wenn sich die Interpretationen auf ältere Arbeiten von Detlev Ellmers und Olaf Höckmann stützen. Die detaillierte Betrachtung einzelner Befundkategorien, wie zum Beispiel Kai oder Pier, gehört zu den vorrangigen Zielen dieser Arbeit. Allerdings erscheinen die Ergebnisse hier, wie auch in dem Bemühen, zivile und militärische Hafenanlagen zu trennen, in Relation zum Aufwand eher enttäuschend. Dies zeigt letztlich, dass die Aussagefähigkeit der bekannten relevanten archäologischen Zeugnisse mitunter wohl überschätzt wird.

Es gäbe allerdings auch alternative Vorgehensweisen: So hätte etwa eine stärkere Fixierung auf die gut erforschten Häfen und ihre Einbindung in die jeweilige Siedlung weiterführende Ergebnisse liefern können. Auch die Frage, ob der Grad des Ausbaus von Hafenanlagen mit dem Status einer Zivilsiedlung oder auch der dauerhaften Anwesenheit von Militäreinheiten zu erklären ist, wäre unter Umständen ein lohnender Ansatz. Zukünftige Forschungen zu den Häfen des Römischen Reiches werden sicherlich weitere Antworten liefern und das hier besprochene Werk intensiv nutzen.