

Martina Seifert und Leon Ziemer (Herausgeber), **North meets East 3. Aktuelle Forschungen zu antiken Häfen**. Ein Workshop veranstaltet von Julia Daum und Martina Seifert an der Universität Hamburg vom 15. bis 17. März 2016. Gateways. Hamburger Beiträge zur Archäologie und Kulturgeschichte des Mittelmeerraumes, Band 6. Verlag Shaker, Aachen 2016. 170 Seiten mit 83 Abbildungen.

Der Sammelband ›North meets East 3‹ dokumentiert die Ergebnisse des gleichnamigen Workshops, der vom 15. bis 17. März 2016 an der Universität Hamburg veranstaltet wurde. Die Tagungsreihe widmete sich bereits in den Jahren 2014 und 2015 den »antiken und mittelalterlichen Häfen als Schnittstellen der Verkehrswege und des Handelsaustausches zu Lande und zu Wasser«. Ausgangspunkt des dritten Workshops war nun die weiterführende Frage nach der Klassifizierung von frühgeschichtlichen Häfen. Allerdings wird bereits im Vorwort auf ein zentrales methodisches Problem der Hafearchäologie hingewiesen: Es habe sich gezeigt, »dass die materiellen Hinterlassenschaften mit ihren regionalen und chronologischen Unterschieden ganz verschiedene Anforderungen an methodische

Herangehensweisen und Interpretationen erfordern«.

Die Heterogenität und die damit verbundene Schwierigkeit der mangelnden Vergleichbarkeit von Häfen spiegeln die acht überleitenden, in englischer Sprache verfassten Abstracts wider. Die acht Aufsätze des Bandes (mit jeweils zehn bis fünfundzwanzig Seiten) befassen sich mit Häfen im Mittelmeerraum, im Schwarzmeergebiet, im türkischen Binnenland und im Rheinland. Der chronologische Rahmen erstreckt sich über die beiden Jahrtausende vor und nach Christus, von der griechischen Kolonisation des Schwarzmeergebietes über die klassische und hellenistische Antike und die Römerzeit bis in das frühe und hohe Mittelalter. Die geringe Anzahl der Aufsätze ist nur als Ergebnis der Auskopplung aus insgesamt siebzehn Vorträgen und zahlreichen Diskussionen zu sehen, wie der Leser allerdings erst in einem abschließenden Resümee mit dem Titel ›Where to go?‹ erfährt. Die Herausgeber bleiben eine Erklärung dafür schuldig, welche Kriterien dieser Auswahl zugrunde gelegt wurden.

Den Anfang machen Łukasz Misk und Ewdoksia Papuci-Władyka, die den Hafen bei Nea Paphos auf Zypern betrachten und eine interessante Perspektive auf die urbane Einbindung eines Hafens und dessen potentielle Ausdehnung eröffnen. Das am Ende des vierten vorchristlichen Jahrhunderts gegründete Paphos ist auf einer Landzunge positioniert und zeigte alle Elemente einer modernen hellenistischen Stadt mit hippodamischem Straßennetz, zentraler Agora, Odeon, Theater und Tempeln. Die Stadtmauer öffnete sich in Richtung Meer und ging dort in zwei molenartige Strukturen über, die eine natürliche, für einen Hafen prädestinierte Bucht schützten. Anhand von Satellitenaufnahmen, auf denen deren Verlauf noch gut zu erkennen ist, versuchen die Autoren, die Aussagen antiker, allerdings römischer Schriftquellen zu diskutieren. Strabon nannte um die Zeitenwende den Hafen von Paphos λιμήν (Strab. 14, 6, 3), was nach seiner Typologie als größte Art eines Hafens mit gut entwickelter Infrastruktur zu deuten wäre. Im ›Stadasmus Maris Magnis‹ (297) wird Paphos als ein Dreifachhafen bezeichnet, der von allen Seiten vor Winden geschützt ist. Die Auslegung dieser Aussage ist die Kerndiskussion des Beitrages. Schon vor Projektbeginn durchgeführte geoarchäologische Untersuchungen bestätigen, dass die Hafengebucht in der Antike größer war als heute und dass sie entweder durch den Eintrag von Flusssedimenten oder durch eingeströmten Meeressand verkleinert wurde. Trotz ausführlicher Diskussion konstatieren die Autoren, dass viele Fragen offenbleiben müssten, wie beispielsweise die genaue Uferlinie und der Ablauf der

Verlandung, die Unterteilung des Hafens in mehrere Becken sowie deren Funktion. Archäologische Untersuchungen seien notwendig, aber aufgrund der modernen Überprägungen und Versiegelungen nicht problemlos möglich. Der Beitrag schließt mit einem Ausblick auf zukünftige Forschungen, die insbesondere auf Basis gezielter Bohrungen Aufschluss über den Sedimentationsprozess liefern sollen. Zudem wolle man mit Hilfe maritimer geophysikalischer Methoden einen Survey durchführen, um eventuelle weitere Architekturreste unter Wasser aufzuspüren. Somit handelt es sich aus hafencharchäologischer Sicht zunächst nur um die Definition eines Forschungsvorhabens auf Basis älterer Untersuchungsberichte und Satellitenbilder.

Dominik Heher beschreibt mit seinem Aufsatz ›Die Hafenlandschaft der östlichen Adriaküste zwischen Spätantike und Mittelmeer‹ eine relativ hohe Varianz von Städten, Villen und Festungen an der dalmatischen Küste. Auffallend häufig wird die Existenz eines Hafens vorausgesetzt, obwohl direkte Nachweise fehlen: ›Die genaue Lage des Flusshafens ist nicht bekannt‹ (Narona); ›Überreste der Anlage wurden noch nicht zweifelsfrei ermittelt‹ (Salona in der Bucht von Kaštela); ›Anlegestellen oder Hafenbauten aus Antike oder frühem Mittelalter wurden bisher noch nicht nachgewiesen. Auch eine zu erwartende Anlegestelle vor dem Südtor des Palastes konnte nicht verifiziert werden‹ (Split, Diokletianspalast); ›Trotz Unterwasserprospektionen konnten bisher keine Spuren einer Hafenanlage gesichert werden‹ (Epidaurum). Bei den Städten bildet das antike Aenona (heute Nin) beziehungsweise eine von dort zwei Kilometer entfernte Anlage mit einer Mole aus dem ersten nachchristlichen Jahrhundert eine Ausnahme hinsichtlich des Nachweises von Hafenstrukturen. Dagegen sind im Umfeld der Villae maritimae bauliche Strukturen von Kai, Pier oder Mole deutlich regelhafter anzutreffen. Daneben gibt es aber auch geschützte Buchten, die sich als einfache Ankerplätze eigneten. Außer dass die Bedeutung einer geschützten Lage und der allgemeine Rückgang der Nutzung im Laufe des sechsten nachchristlichen Jahrhunderts festgestellt wird, gelingt auf der heterogenen Befundlage keine allgemeine Aussage zu den frühgeschichtlichen Häfen an der Adriaküste.

Im Beitrag ›Jenseits von Ephesos. Hafenanlagen an der kleinasiatischen Westküste in spätantiker und byzantinischer Zeit‹ von Andreas Külzer zeigt sich eine deutliche Diskrepanz zwischen der verhältnismäßig guten archäologischen Quellenlage hinsichtlich der Häfen in den Städten Elaia und Ephesos einerseits und den dazwischenliegenden Hafenorten andererseits, deren Position sich nur aus schriftlichen Quellen und einer günstigen naturräumlichen Lage erschließen lässt. Külzer legt

den Schwerpunkt auf die historischen Quellen und belegt die Existenz und die wirtschaftliche Bedeutung der Hafentorte. Was die Archäologie betrifft, so verweist der Historiker hier allerdings etwas zu unkritisch auf die Onlinepublikation ›Ancient Ports and Harbours‹ von Arthur de Graauw (ancientportsantiques.com/the-catalogue/turkey). De Graauw differenziert in der Legende zu seiner Kartierung (1) »Ancient port mentioned by ancient author(s)«, (2) »Ancient port mentioned by modern author(s) only« und (3) »Potential ancient harbour, from a nautical point of view«. Die zweite Kategorie übersetzt Külzer frei als »Orte, die aufgrund des archäologischen Befundes als Häfen ausgewiesen und dergestalt in der modernen Literatur erwähnt sind«. Man vermisst hier die nähere Befassung mit der angegebenen »modernen Literatur«, insbesondere eine Beschreibung und quellenkritische Auseinandersetzung mit den angeblich elf bis vierzehn archäologisch bezeugten Häfen. Zudem wäre die genaue Art des Hafenbefundes und dessen jeweilige Zeitstellung zu erwähnen, um dem Ziel des Workshops, der Klassifizierung von Häfen, Rechnung zu tragen.

Der Bericht ›Underwater Survey in Lake Iznik – 2015‹ beschreibt die Entdeckung und systematische unterwasserarchäologische Aufnahme einer Basilika im See Iznik (Ascanius) bei der antiken Stadt Nicaea, zu deren Areal das Gebäude einst zählte. Neben dem sehr gut erhaltenen dreischiffigen Grundriss mit Apsis wurden auch Teile einer bogenförmig umlaufenden sogenannten Zyklopenmauer dokumentiert, die das Gelände entlang der ehemaligen Uferlinie abgrenzt, wie Mustafa Şahin und Ahmet Bilir vermuten. Zudem wurden rund um die Basilika und innerhalb des Gebäudes einige Gräber (wohl späterer Zeitstellung) registriert sowie – an Funden, die möglicherweise einen Hafen indizieren – ein wenig Schwerkeramik geborgen. Ähnlich wie im ersten Beitrag über Paphos standen hier allerdings weniger konkrete Hafenbefunde als die urbanen Strukturen im Zentrum der Beobachtungen. Es fehlen in diesem Aufsatz entsprechend auch Ansatzpunkte zur Klassifizierung von Häfen. Die Entdeckung des untergegangenen Teils der antiken Stadt kann jedoch als Ausgangspunkt für eine spätere konkrete Suche nach einem Hafen betrachtet werden. Zudem werden exemplarisch die Möglichkeiten der Unterwasserarchäologie als Prospektionsmethode sowie als wichtige Teildisziplin aufgezeigt.

Einer von vornherein gezielteren Suche per Unterwasserarchäologie widmen sich Emre Okan und Cenker Atila in ihrem Beitrag ›The underwater archaeological research on the Western Black Sea shores of Turkey‹. Ihr Schwerpunkt liegt auf den

überlieferten griechischen Kolonien des achten bis siebten vorchristlichen Jahrhunderts. Es handelt sich um drei Beispiele griechischer Koloniestädte an der kleinasiatischen Schwarzmeerküste (Heracleia Pontika, Alapli und Kalpe), in deren Uferzone Wellenbrecher aus großen Steinblöcken nachzuweisen sind. In ihrem Strömungsschatten konnten Schiffe anlegen. Zudem werden verschiedene Steinanker von »unterschiedlichen Plätzen des Schwarzen Meeres« gezeigt, auf deren Typologie und Zeitstellung jedoch nicht näher eingegangen wird. Im Gegensatz zum vorangegangenen Beitrag über Unterwasserarchäologie im See Iznik vermisst man die saubere Befundaufnahme beziehungsweise die systematische Erfassung und Dokumentation der Tauchprospektionen. Lediglich der Wellenbrecher von Alapli ist auf einem Satellitenfoto grob umrissartig skizziert. Eine Vergleichsmöglichkeit mit anderen Wellenbrechern beziehungsweise molenartigen Strukturen wird den Lesern nicht gegeben. Die Autoren sehen sich noch ganz am Beginn einschlägiger Untersuchungen an der türkischen Schwarzmeerküste. Vor diesem Hintergrund ist es positiv zu bewerten, dass sie ankündigen, dabei von vornherein nicht nur die Küstenregion betrachten zu wollen, sondern auch die Funktion der Flüsse, die für die Hafentorte wichtige Transportwege und Korridore für die Zulieferung von Umschlagware darstellten.

Mit den beiden letzten Beiträgen wird der südosteuropäische Untersuchungsraum verlassen. Valeria Selke und Michael Dodt beleuchten die Rolle des römischen Hafens der Colonia Ulpia Traiana (Xanten) und des mittelalterlichen Hafens der Stadt Köln, beide am Rhein. Im Vergleich miteinander widmen sich die beiden Beiträge allerdings vollkommen unterschiedlichen epochalen und archäologischen Schwerpunkten.

Der Beitrag von Valeria Selke nimmt die von den dreißiger Jahren bis in die neunziger Jahre ergrabenen archäologischen Befunde des römischen Hafens von Xanten ins Visier. Während andernorts noch frühgeschichtliche Häfen gesucht werden und ihre Identifikation zum Teil nur mit interdisziplinär verschränkten Methoden und anhand von Plausibilität gelingt, liegt hier ein Flusshafen vor Augen, dessen zahlreiche archäologische Nachweise anscheinend nur noch interpretiert werden müssen. Zu differenzieren ist demnach ein hölzerner Kai und eine nördlich daran anschließende Uferbefestigung. Die erhaltenen Hölzer lieferten absolute Dendrodaten zur Zeitbestimmung mehrerer Bau-, Ausbau- und Ausbesserungsphasen. Selke gibt einen Überblick zur Geschichte der Forschung, die aus einer vergleichsweise reichen archäologischen Quellenlage schöpfen kann. Auf eine besondere Hervorhebung

des massenhaften Importmaterials in Form von Amphoren, Fremdgesteinen und anderen Waren, die weite Strecken bis an den Rhein zurückgelegt haben und die infrastrukturelle Einbindung des Ortes vor allem im zweiten nachchristlichen Jahrhundert indizieren, wird verzichtet. Ebenfalls klingt nur an, welche aufschlussreichen Ergebnisse durch archäogeologische, archäobotanische und strömungsphysikalische Nachuntersuchungen im Abgleich mit den archäologischen Uferbefunden noch zu erwarten wären. Zum Zeitpunkt der Tagung hatte die Autorin die Arbeit zur Auswertung der Grabungsbefunde im Forschungsprojekt ›Der Rhein als europäische Verkehrsachse‹ allerdings gerade erst aufgenommen.

Unter derselben Prämisse ist der Beitrag von Michael Dodt zu betrachten, der auch in seiner Einleitung darauf hinweist, dass nur ein »vorläufiger Stand mit weiterreichenden Überlegungen vorgestellt« werden kann. Der Autor steigt ein mit einem chronologisch strukturierten Überblick zur Entwicklung des Stadt- und insbesondere des Hafengebietes von der frühen römischen Kaiserzeit bis in die Spätantike. Dem Frühmittelalter ist dem Forschungsschwerpunkt entsprechend ein eigenes umfassendes Kapitel gewidmet, das die Fundgruppe der Gläser und deren Werkplätze beleuchtet. Des Weiteren werden einschlägige Funde und Befunde aus dem Hafengebiet, dem restlichen Stadtgebiet, der Umgebung und der Region unterschieden beziehungsweise betreffende Forschungsfragen formuliert, denen unter anderem mit Hilfe naturwissenschaftlicher Analysen (beispielsweise Elektronen-Mikrosonden-Analysen) nachgegangen werden soll. Der Ausblick am Ende des Beitrages verrät, dass die Forschung weit über den lokalen Charakter des Hafens und der Glasproduktion hinausgehen und auch großräumige Betrachtungen von bis in die Ostseeregion hineinreichenden Distributionswegen beinhalten soll. Zudem wird mit dem »Ziel, dem Wandel der Kölner Handelskontakte über den Kölner Hafen im Laufe des frühen Mittelalters« nachzugehen, auch eine diachrone Fragestellung verfolgt, die für eine Stadt mit dieser Bedeutung und Kontinuität durchaus anzuraten und anhand der Fundgruppe Glas offenbar sehr gut nachzuvollziehen ist. Im Reigen der Beiträge des Sammelwerkes wirkt das Thema dieses Aufsatzes allerdings sehr separiert und trägt zu den Leitfragen des Workshops nur wenig bei.

Am Ende stehen acht unterschiedlich aufgebaute Aufsätze nebeneinander, die unterschiedliche Regionen, Gewässerarten, Epochen, Befunde und Methoden vorstellen. Auch nach den zahlreichen Diskussionen während des Workshops hat man in dessen Nachbereitung und Ausarbeitung der einzelnen Beiträge ganz offenkundig nicht auf das gemeinsam formulierte Ziel hingearbeitet, »über ver-

einheitliche Terminologien und Deskriptionen ein umfassendes Bild der einzelnen antiken Häfen zu gewinnen und Parameter für [die] Vergleichbarkeit von Merkmalen und Strukturen zu entwickeln«. Die Texte spiegeln nur Forschungen aus der eigenen Perspektive und Herangehensweise wider und besitzen durchweg Vorberichtscharakter.

Hier wie an weiteren Stellen des Sammelbands wird deutlich, dass die Klassifizierung von Häfen, die in der Einleitung angesprochen wird, nicht nur eine Forschungslücke darstellt, sondern gezwungenermaßen noch weit hinter der Erforschung von Grundlagen rangieren muss. Dennoch wird im abschließenden Beitrag der Herausgeber mit dem Titel ›Where to go?‹ die Notwendigkeit einer vereinheitlichten Terminologie rekapituliert. Präzise Begriffe würden nicht zuletzt für integrative Datenbanken benötigt. Gleichzeitig wird der Sinn solcher verbindlichen Terminologien auch kritisch hinterfragt. Wie sollen uneindeutige Befunde erfasst werden? So gebe es ja mitunter die Möglichkeit, Schiffe nur an einem natürlichen Ufer anzulanden oder vor der Küste zu ankern und mit Booten überzusetzen, ohne dass sich dies in Befunden niederschläge. Der folgende Satz fasst das Dilemma der Hafensprache und -terminologie treffend zusammen: »Die begriffliche Zergliederung einer Hafenanlage in ihre baulichen Bestandteile, und die sich hieraus wiederum ergebende Kategorisierung setzen das Vorhandensein eines vollständigen Ganzen, das seinerseits wieder sprachlich benannt werden muss, voraus« (S. 153). Auch die Begrifflichkeiten im Einzelnen und erst recht im multilingualen Sprachgebrauch – wie beispielsweise im Englischen die Unterscheidung zwischen ›port‹ und ›harbour‹ – sind auf eine ganz unvergleichbare Weise besetzt und bilden Hürden für die Entwicklung einer gemeinsamen Terminologie. So kehrt man in den Diskussionen immer wieder an den Punkt zurück, »in der Archäologie doch mit einer Minimaldefinition des Hafensbegriffs zu arbeiten« (S. 154). Und da der archäologische Befund nur selten die Bedeutung und den Charakter eines Hafens wiederzugeben vermag, muss ein ganzes Kriterienbündel zur Anwendung kommen, das auch Indizien integriert, die weit über rein bauliche Manifestationen hinausreichen. Dies wäre zum Beispiel der Fundniederschlag von Importgütern in einem entsprechenden Verdachtsareal.

Der Workshop schloss den Aussagen im Unterkapitel ›Ausblick‹ zufolge mit der Erkenntnis, dass vor allem an »gemeinsamen Grundlagen gearbeitet werden« müsse, zu denen – wie mehrfach erwähnt – auch eine gemeinsame Terminologie gehöre. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Entwicklung und Anwendung einer Terminologie bereits eine Interpretationsstufe dar-

stellt. Im ersten Schritt wäre es aber nötig, sämtliche Merkmale naturräumlicher, archäologischer, historiographischer und ökonomischer Art systematisch zusammenzutragen, die den Hafentypus indizieren beziehungsweise eine Bestimmung als solchen rechtfertigen. Für diesen ersten Schritt steht ein reiches Fachvokabular zur neutralen Beschreibung sämtlicher Befunde zur Verfügung. Erst in einem zweiten Schritt sollte dann eine hafenspezifische Terminologie im Sinne einer Interpretation der (interdisziplinären) Befunde zur Anwendung kommen beziehungsweise im großen Kreise diskutiert werden. Die Klassifizierung scheidet also weniger an der fehlenden gemeinsamen Terminologie als an der gemeinsamen Diskussion der Befunde. Problematisch ist das Fehlen einer verbindlichen Terminologie besonders bei der Auseinandersetzung mit sekundären Quellen, wenn Interpretationen und Bestimmungen aus fremden Materialvorlagen übernommen worden sind. Dies würde in Zukunft die kritische Überprüfung aller älteren Dokumentationen und Publikationen erforderlich machen.

›North meets East 3‹ kann nur als Zwischenstand der noch mit vielen Fragen behafteten Grundlagenforschung einer recht jungen archäologischen Teildisziplin betrachtet werden. Dies heißt nicht, dass es die Hafentypologie in guten und wichtigen Ansätzen nicht schon seit vielen Jahrzehnten gegeben hat. Aber man hat vieles vorausgesetzt, das beim zweiten Hinschauen nicht ganz einfach nachzuweisen ist. Seit dem Druck des Werkes ist vor allem im Schwerpunktprogramm ›Häfen von der römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter‹ der Deutschen Forschungsgemeinschaft, dem ein Teil der vorgestellten Projekte angehört, mittlerweile vieles vorangeschritten, das hier nur nebenbei erwähnt werden soll. So haben die Arbeitsgemeinschaften ›Terminologie‹ und ›Datenzusammenführung‹ mittlerweile einen umfassenden Katalog an Kriterien und Begriffen entwickelt, der den beteiligten Wissenschaftlern sowie anderen und nachfolgenden Hafentypusforschern an die Hand gegeben werden soll.

Ungeachtet des vorläufigen Charakters kann die Lektüre des Sammelwerkes durchaus empfohlen werden, weil die Beiträge in isolierter Betrachtung sehr spannende Einblicke in die verschiedenen Facetten der Hafentypologie bieten. Darüber hinaus gelingt es den Herausgebern im resümierenden Kapitel, die Forschungsproblematik zu umreißen und die Leserschaft für diese zu sensibilisieren, denn die Auffindung und Definition antiker Häfen wurde bisher in ihrer Komplexität deutlich unterschätzt.