



1 Benidorm, West Beach Promenade von
Carlos Ferrater und Xavier Martí Gali, 2009

AN DER SCHWELLE ZWISCHEN STADT UND MEER FRÜHNEUZEITLICHE UFERPROMENADEN IN MESSINA, PALERMO UND NEAPEL

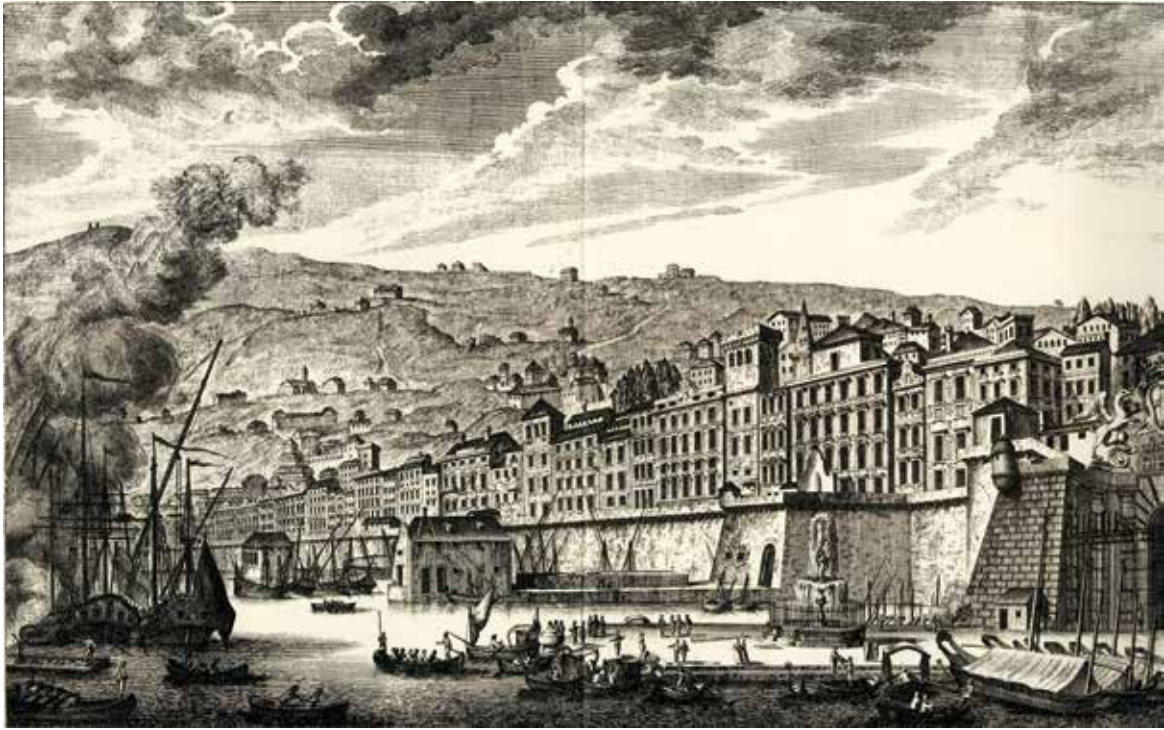
Stephanie Hanke

Das Flanieren an der Schwelle zwischen Land und Wasser und die damit einhergehende Ausbildung der Uferpromenade als urbaner Raum prägt in der Gegenwart touristische Seebäder wie moderne Hafencities. Ob im Norden oder Süden: Licht und Luft, weite Blicke oder imposante Fracht- und Passagierschiffe locken Stadtbewohner wie Touristen allenthalben an den Rand des Meeres und der großen Flusshäfen. Wenn der moderne Containerhafen als ein weitgehend von der Stadt abgetrennter Bereich der Öffentlichkeit auch versperrt bleibt, so werden historische Hafenanlagen doch zunehmend als Freizeitorte des städtischen Publikums neuen Nutzungsfunktionen zugeführt und die Uferzonen der Städte mit anspruchsvollen Neubauten prominent besetzt. Als Beispiele seien Renzo Pianos Umgestaltung des Genueser Hafenbeckens, das Hamburger Elbufer mit der derzeit entstehen-

den Elbphilharmonie oder die vor wenigen Jahren im spanischen Ferienort Benidorm von Carlos Ferrater und Xavier Martí Galí angelegte Uferpromenade erwähnt, die mit ihren schillernden Regenbogenfarben die Grenzlinie zwischen Stadt und Strand als einen kunstvollen, architektonisch-plastisch erfahrbaren Baukörper artikuliert (Abb. 1).¹ Doch muss man sich vor Augen halten, dass es sich bei der Nutzung der Ufer als Flanier- und Freizeiträume in seiner gegenwärtigen Verbreitung um ein jüngeres Phänomen in der Geschichte der Seestädte handelt. Gemeinhin werden die Anfänge der Uferpromenade auf das späte 18. Jahrhundert zurückgeführt, als man die Küste zunächst englischer und dann französischer Seebäder für ein erholungsbedürftiges Großstadtpublikum mit entsprechenden baulichen Maßnahmen herrichtete. Die Marine Promenade in Brighton oder die berühm-

¹ Office of architecture in Barcelona, 2005–2009, URL: http://wp.ferrater.com/?oab_proyecto=benidorm&idioma=_en#. Siehe auch "Carlos

Ferrater: Paseo Marítimo de la Playa de Poniente, Benidorm, España, 2003", in: *Lotus international*, 125 (2005), S. 88–91.



te Promenade des Anglais in Nizza gehören dabei zu den bekanntesten historischen Beispielen ihrer Art.²

Im Folgenden soll anhand der süditalienischen Städte Messina, Palermo und Neapel gezeigt werden, dass sich bereits sehr viel früher Vorformen für diese Art von gesellschaftlicher Aneignung sowie architektonischer Gestaltung urbaner Uferzonen nachweisen lassen. In allen drei Städten kam es im Verlauf des 16. und 17. Jahrhunderts zu grundlegenden Veränderungen der Uferbereiche, die zu einer weitgehenden Neudefinition des Verhältnisses von Stadt und Meer führten. Die dem Habsburgerreich unterstellten und von Vizekönigen regierten Städte entwickelten dabei unterschiedliche, aber aufeinander Bezug nehmende Gestaltungen ihrer Hafentfronten, die durch Uferstraßen, repräsentative Bauwerke sowie eine skulpturale Besetzung eine neue Prägung erhielten. Diese ging mit einer verstärkten sozialen Aneignung des Schwellenbereiches zwischen Land und Wasser einher, so dass sich die Frage nach dem Zusammenspiel von gestalterischem und funktionellem Wandel ergibt. Dabei geht es auch um das Verhältnis

von Ansicht und Aussicht, also die Selbstdarstellung der Stadt zum Meer hin wie auch um dessen ästhetische Wahrnehmung in den Augen der Zeitgenossen.

Vorab ist festzuhalten, dass dem Hafen als Scharnierstelle zwischen dem Binnenraum der Stadt und dem Außenraum des Meeres in der frühen Neuzeit eine ambivalente Rolle zukam. Im Gegensatz zum geeinten Mittelmeer der römischen Kaiserzeit, in der die Hafenstädte ihrer militärischen Funktion weitgehend entoben waren, bildete die Küste in Zeiten von Seekriegen und Korsarentum, die das westliche Mittelmeer gerade im 16. Jahrhundert prägten, einen sensiblen Grenzbe- reich der Stadt. Die Häfen waren einerseits zentrale Handelsumschlagplätze, was eine enge Anbindung an die innerstädtischen Strukturen erforderte; andererseits boten sie eine Angriffsfläche für feindliche Flotten und mussten daher ein Außenraum bleiben, gegen den sich die Stadt gegebenenfalls verschließen konnte. Die historischen Ansichten zahlreicher Hafenstädte führen vor Augen, dass in der Regel mächtige Hafenmauern das städtische Bild zur See hin prägten (Abb. 2). Da-

bei bildeten die Mauern nicht nur eine Grenze nach außen, sondern definierten zugleich eine innerstädtische soziale Schranke, sollte doch die Stadtbevölkerung nicht mit eingeschleppten Krankheiten sowie den “maniere vitiose”, den lasterhaften Sitten, der Galeerensklaven und Seeleute in Berührung kommen.³ Dementsprechend bemühte man sich, die Besatzungen im Hafenraum zu halten, indem man ihnen beispielsweise verbot, die Stadt als Gruppe zu betreten.⁴

Überlegungen, Hafen und Stadt gleichwohl enger aneinander zu binden, sind uns durch die architektonische Traktatliteratur der frühen Neuzeit in vielfacher Form überliefert. Sie bezeugen den Wunsch nach repräsentativen Stadtfronten zum Meer hin ebenso wie nach weitläufigen Platzanlagen in der Nähe des Ufers, die schon Vitruv als vorteilhafte Lösung für Hafenstädte postulierte.⁵ Zahlreiche frühneuzeitliche Hafentwürfe lassen dabei ein Experimentieren mit den Grenzen der Stadt erkennen, die man auf künstliche Molen in den Meeresraum hinaus zu verschieben suchte, um damit das Hafenbecken in die Stadt hineinzunehmen. Aufschlussreich ist hier der Vergleich der von imposanten Hafenmauern geprägten Genueser Stadtansicht mit einer Zeichnung des Sienesen Teofilo Gallaccini aus seinem um 1600 entstandenen Traktat *Sopra i porti di mare*⁶ (Abb. 2, 3): Gallaccini rückt auf seinem Entwurf die städtische Bebauung mit repräsentativen Palästen und Kirchen dicht an den Kai heran und lässt den Hafen damit gleichsam als eine Platzanlage erscheinen, deren Eingang torartig zwei schlanke Leuchttürme auf der Mole flankieren. Der Wehrcharakter des Ufersaums tritt zugunsten seiner urbanen Funktion zurück; der Hafen ist kein Außenvor der Stadt mehr, sondern urbanistisch aufs engste in diese integriert.



2 Gianlorenzo Guidotti nach Antonio Giolfi, Hafensicht von Genua, Kupferstich, 1769

3 Teofilo Gallaccini, Hafentwurf, aquarellierte Federzeichnung, um 1600. Siena, Biblioteca Comunale degli Intronati, Ms. L IV.3, fol. 34r

Messina – der Hafen als Theater

Die Öffnung der städtischen Bebauung auf das Wasser, wie sie Gallaccinis Hafendarstellung wiedergibt, fand in Messina, dem aufgrund seiner natürlichen Gegebenheiten wohl meistgerühmten Hafen Italiens, im späten 16. und beginnenden 17. Jahrhundert eine frühe, schrittweise Realisierung.⁷ Die von einer sichelförmigen Landzunge von den gefährlichen Strömungen zwischen Sizilien und dem Festland abgeschirmte Bucht ermöglichte aufgrund ihrer außergewöhnlichen Tiefe ein An-

² Siehe Spiro Kostof, *The City Assembled*, London 1992, S. 46.

³ Vincenzo Scamozzi, *L'idea della architettura universale*, Verona 1997 (Faksimile der Ausg. Venedig 1615), I, S. 162: “I porti deono havere non molto scosto la piazza per traffico delle cose necessarie a’ naviganti, accioche non si meschino col popolo più civile, delle Città, & indur maniere vitiose.”

⁴ Siehe Bartolommeo Capasso, “La fontana dei Quattro del molo di Napoli”, in: *Archivio Storico per le Provincie Napoletane*, V (1880), S. 158–194: 172.

⁵ Vitruv, *De architectura*, II, 7, I: “Et si erunt moenia secundum mare, area, ubi forum constituatur, eligenda proxime portum [...]”

⁶ *Sopra i porti di mare: il trattato di Teofilo Gallaccini e la concezione architettonica dei porti dal Rinascimento alla Restaurazione*, hg. von Giorgio Simoncini, Florenz 1993.

⁷ Zur Stadtentwicklung Messinas allgemein Amelia Ioli Gigante, *Messina*, Rom/Bari 1980 sowie insbesondere zu den Uferzonen Nicola Aricò, *Illimi-*

legen der Schiffe direkt an der Kaimauer. Die Stadt ordnete sich halbkreisförmig um den Hafen, blieb von diesem jedoch zunächst noch durch den entlang der Uferzone errichteten normannischen Stadtmauergürtel getrennt (Abb. 4). Am geschützten südlichen Ende der Bucht befand sich der ebenfalls auf die Normannenzeit zurückgehende festungsartige Palazzo Reale, der unter den Habsburgern als Verwaltungsgebäude, Kaserne und temporärer Wohnsitz der ansonsten in Palermo residierenden Vizekönige genutzt wurde. Auf der gegenüberliegenden Spitze der Landzunge erbaute man 1546 unter Karl V. die Fortezza di San Salvatore, die die Hafeneinfahrt schützte und damit die Voraussetzung für eine Reihe von künstlerischen Maßnahmen zur Aufwertung der Uferzone bildete.

Hier kam zunächst – noch vor jedem architektonischen Eingriff – der *Skulptur* als verbindendem Element zwischen Hafen- und Stadtraum eine Vorreiterrolle zu: In den 1550er Jahren errichtete Giovanni Angelo da Montorsoli im Auftrag der Stadt den berühmten Neptunbrunnen vor der Porta della Dogana, das heißt im unmittelbaren Bereich des Hafens und außerhalb der Stadtmauern (Abb. 5).⁸ Der Brunnen ist heute versetzt und um 180 Grad gedreht; in seiner ursprünglichen Position richtete sich Neptun mit ausgestreckter Hand ruhegebietend zum Stadttor hin, in das er – aus der dortigen Straßenachse schon von weitem sichtbar – hineinzuweisen schien. Seine Geste spielt auf den berühmten Passus der *Aeneis* an – das „Quos ego...“ –, in dem der Meeresgott die stür-

mischen Wogen besänftigt.⁹ Entsprechend krümmen sich links und rechts die von ihm unterjochten, personifizierten Naturgewalten des Felsens Skylla und des Strudels Charybdis; Abbilder der sizilianischen Meerenge wie auch Metaphern für die durch Karl V. und Philipp II. bezwungenen nordafrikanischen Korsaren und türkischen Kriegsflotten. Der Gegensatz zwischen den kauernenden, sich windenden Naturgewalten und der klaren, statischen Position Neptuns, dessen ausgestreckter Arm zur Körperachse nahezu einen 90-Grad-Winkel ausbildet, betont seine Rolle als Gebieter über die niederen Naturkräfte, die erst recht im Raum des Hafens unter seine Ordnung gestellt sind. Es scheint, dass Neptun soeben an der Kaimauer gelandet ist und die hinter ihm vertauten Schiffe gelangt sind.¹⁰ Der Brunnen wirkt damit zugleich monumental und narrativ; Skulptur und Umgebung fügen sich zu einem erzählerischen *tableau* zusammen.¹¹ Dabei konnte sich der neue Brunnentypus mit einer monumentalen Dreifigurengruppe in formaler Hinsicht vor dem unruhigen Hintergrund der Schiffe und Mastwerke zweifelsohne besser behaupten als etwa ein traditioneller Kandelaberschalenbrunnen mit kleinteiligem Dekor, wie ihn Montorsoli wenige Jahre zuvor auf dem Domplatz in Messina errichtet hatte. Neuartig für den urbanen Kontext am Hafen waren auch die Inschriften am Neptunbrunnen, die ihn als des Apoll und der Musen würdige Quelle wie auch als Zufluchtsort der Diana und der Nymphen

te Peloro: interpretazioni del confine terracqueo. Montorsoli, Del Duca, Ponzello, Juvorra, D'Arrigo, Messina 1999.

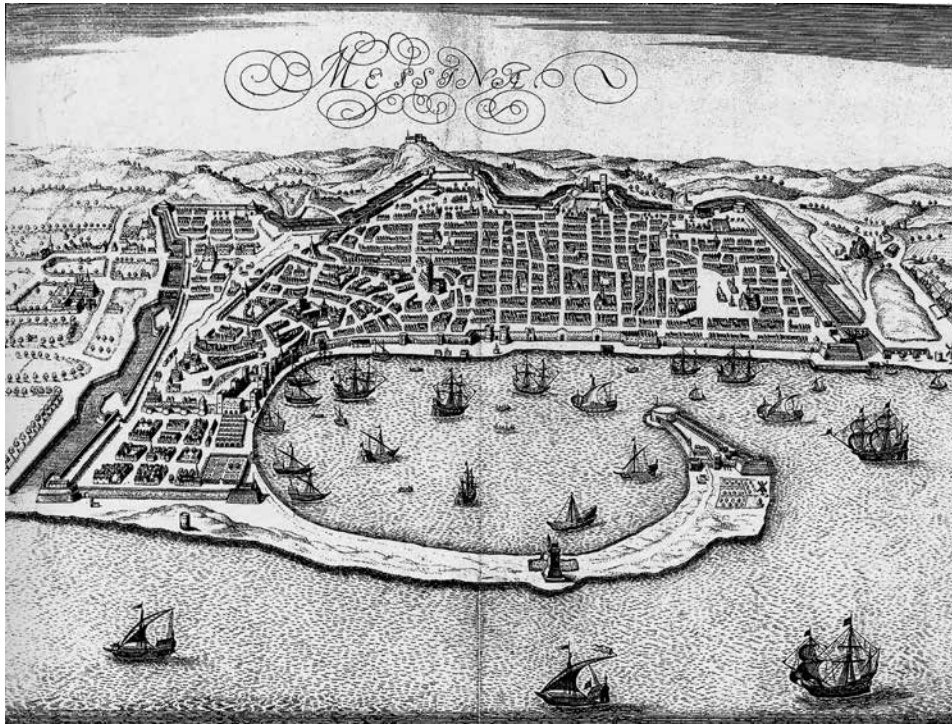
⁸ Zum Neptunbrunnen siehe die grundlegenden Studien von Karl Möseneder, Sheila Ffolliott und Birgit Laschke, von denen im Folgenden die in für uns wesentlichen Punkte kurz zusammengefasst werden: Karl Möseneder, *Montorsoli: Die Brunnen*, Mittenwald 1979, S. 99–128; Sheila Ffolliott, *Civic Sculpture in the Renaissance: Montorsoli's Fountains at Messina*, Diss., Univ. of Pennsylvania, Pittsburgh, 1979, Ann Arbor 1984, S. 139–177; Birgit Laschke, *Fra Giovan Angelo da Montorsoli: Ein Florentiner Bildbauer des 16. Jahrhunderts*, Berlin 1993, S. 107–112; *eadem*, „La fontana di Nettuno a Messina: un modello per l'allegorismo politico monumentale nel Cinquecento“, in: *Aspetti della*

scultura a Messina dal XV al XX secolo, hg. von Gioacchino Barbera, Messina 2003 (= *Quaderni dell'attività didattica del Museo Regionale di Messina*, XIII [2003]), S. 99–108; *eadem*, „Quos ego oder wie der Meeresgott Neptun die Plätze eroberte“, in: *Skulptur und Platz: Raumbesetzung – Raumüberwindung – Interaktion*, hg. von Alessandro Nova/Stephanie Hanke, Berlin/München 2014, S. 97–124: 102–109.

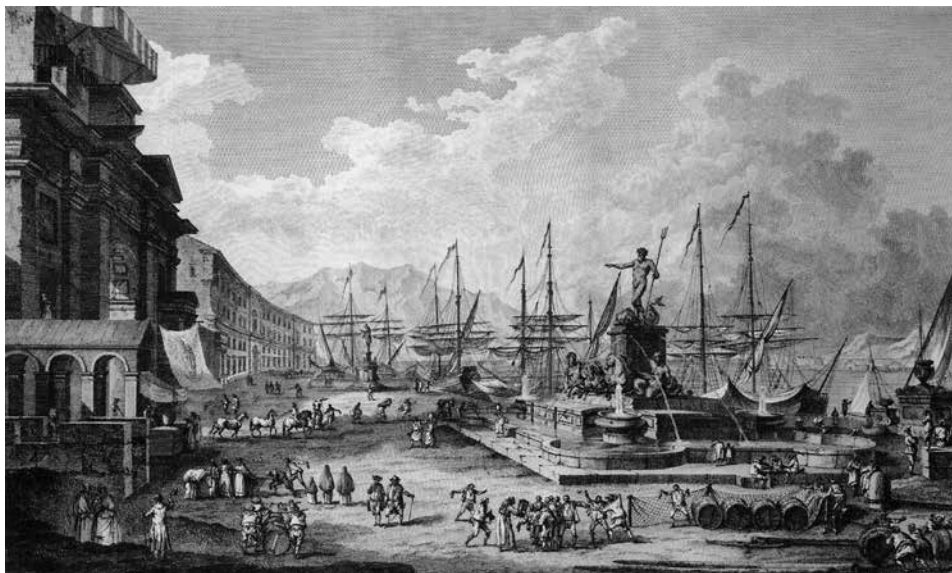
⁹ Vergil, *Aeneis*, I, 124–155.

¹⁰ Siehe Ffolliott (Anm. 8), S. 177.

¹¹ Siehe *ibidem*, S. 163; Laschke 1993 (Anm. 8), S. 108. Zur Einheit von Brunnen und maritimem Hintergrund vgl. auch Möseneder (Anm. 8), S. 120.



4 Jan Jansson, Messina, Kupferstich,
1657 (nach einer Vorlage des
16. Jahrhunderts)



5 Jean Duplessis-Bertaux,
Hafenansicht von Messina vor dem
Erdbeben 1783, Kupferstich, 1785

bezeichnen.¹² Die hier anklingende, bis dato nur bei Gartenbrunnen übliche Assoziation des *locus amœnus* stand in krassem Gegensatz zum genuin merkantilen und militärischen Charakter des Hafentraumes. Man gewinnt den Eindruck, dass der Uferzone eine neue Dimension als ein zum müßigen und friedvollen Verweilen einladender Ort verliehen werden sollte.

Doch war die Türkengefahr damit keineswegs gebannt, und die Geschichte Messinas blieb auch in den folgenden Jahrzehnten aufs engste mit den von Krieg geprägten Geschehnissen des Mittelmeerraumes verknüpft. Keine zwanzig Jahre nach der Errichtung des Neptunbrunnens starteten von hier aus die Kriegsflotten des spanischen Königshauses, des Papstes und der Venezianer, um 1571 vor Lepanto einen symbolisch bedeutenden Sieg über die Osmanen zu erringen. Dem obersten Kommandanten und Halbbruder Philipps II., Don Juan de Austria, widmete der Messineser Senat das zweite große Denkmal am Hafen, das gegenüber dem Ufer zurückgesetzt auf einer Freifläche neben dem Palazzo Reale errichtet wurde (Abb. 6, 7). Die von Andrea Calamecca 1573 fertiggestellte, heute an der Piazza dei Catalani befindliche Ehrenstatue zeigt den über einen besiegten Korsaren triumphierenden Flottenführer mit dem Kommandostab in der erhobenen Rechten, die in der ursprünglichen Aufstellung der Figur zum Hafen hin wies.¹³ Dass man die Skulptur weder auf die Stadt noch auf den Königspalast, sondern zum Wasser hin ausrichtete, lag in der Natur der Sache, sollte das Ehrenmal doch der Erinnerung an Don Juans Leistun-

gen als oberster Flottenkommandant der Liga dienen: Der Kommandostab und die Blickrichtung der Figur verewigten den Capitano hier in seiner Rolle als Befehlshaber über die im Hafen versammelte Flotte. Während im Falle des Neptunbrunnens die Meeresbucht und ihre Schiffe als Hintergrund des Brunnens mitbedacht waren, bildeten sie im Falle Don Juans ein bedeutungsträchtiges Visavis der Statue. Diese verlieh im Gegenzug auch dem Hafenbecken einen neuen Charakter, verwandelte sich doch im Angesicht der Figur die Wasserfläche der Bucht gleichsam dauerhaft in eine *piazza d'armi* des vereinten Heeres der Heiligen Liga.

Dieser unmittelbare Bezug zwischen Skulptur und Hafentraum musste um so deutlicher hervortreten, als zeitgleich verschiedene architektonische und städtebauliche Veränderungen an der Uferzone vorgenommen wurden. 1573 begann man mit Restaurierungsarbeiten am Palazzo Reale, der bis zum Ende des Jahrhunderts eine auf den Hafen geöffnete neue Hauptfassade mit aufwendigen Marmorportalen, Loggien und Eckrisaliten erhielt (Abb. 7).¹⁴ Der ehemalige Festungscharakter des Gebäudes wurde dabei zugunsten der zivilen Architektur eines zeitgemäßen Palastes enormen Ausmaßes aufgegeben. Zudem bemühte man sich um eine Livellierung der gesamten Uferstraße, die nach und nach gepflastert und unter Vizekönig Marcantonio Colonna 1578 deutlich verlängert wurde.¹⁵ Der neue, nach ihm benannte nördliche Abschnitt des Kais erhielt dabei eigens eine ausreichende Breite "per il passaggio delle carrozze,

¹² Zu den Inschriften siehe *ibidem*, S. 109–111; Ffolliott (Anm. 8), S. 164–175; Laschke 1993 (Anm. 8), S. 109f.

¹³ Zum Denkmal des Don Juan de Austria siehe Domenico Puzzolo Sigillo, "Rievocando D. Giovanni d'Austria per restituire all'originaria sede la statua messinese", in: *Archivio Storico Messinese*, XXII/XXIII (1921–1922), S. 137–248; Nicola Aricò, "La statua la mappa e la storia: il Don Giovanni d'Austria a Messina", in: *Storia della città*, XIII (1988), 48, S. 51–68; Pietro Paolo Gemelli, *Monumenti di Messina: la statua di Don Giovanni d'Austria*, Cosenza 1999. Zur Verortung des Denkmals im Kontext des Hafens siehe jüngst Stephanie Hanke, "Monumente am Wasser: Ehrenstandbilder in Ha-

fenanlagen der Frühen Neuzeit", in: Nova/Hanke (Anm. 8), S. 223–250: 234–239.

¹⁴ Vgl. Angela Mazzé, "L'iconografia del Palazzo Reale di Messina: un segno della memoria nell'Archivio di Stato di Palermo", in: *Scritti in onore di Alessandro Marabottini*, hg. von Gioacchino Barbera/Teresa Pugliatti/Caterina Zappia, Rom 1997, S. 293–304. Für eine frühe Beschreibung siehe Giuseppe Buonfiglio Costanzo, *Messina città nobilissima*, Venedig 1606, fol. 35r und v.

¹⁵ Zu den Pflasterarbeiten, die sich bis etwa 1620 hinzogen, siehe Nicola Aricò, "La Palazzata di Messina", in: *Il sistema delle residenze nobiliari: Italia meridionale*, hg. von Marcello Fagiolo, Rom 2009, S. 351–362: 352f.

della gente à cavallo e à piedi”.¹⁶ In den 1590er Jahren folgte schließlich der Neubau der an der Marina gelegenen Loggia dei Mercanti in Form eines doppelgeschossigen, marmorverkleideten Bauwerks mit Pilasterordnungen, in dessen Obergeschoss zunächst der Banco Pubblico und bald darauf der Senat einziehen sollten (Abb. 8).¹⁷ Damit zeigten nun neben den Vizekönigen im Palazzo Reale auch die Kaufleute sowie die wichtigste städtische Vertretung am Hafen Präsenz, die sich im Neubau der Loggia architektonisch anspruchsvoll manifestierte. Die an dieser Stelle bereits punktuell durchbrochenen meeresseitigen Stadtmauern wurden außerdem von ihren hölzernen An- und Aufbauten befreit und zur Verschönerung einheitlich weiß getüncht; ja im Jahr 1600 lassen sich sogar erste Überlegungen im Stadtrat fassen, die gesamte Hafentfront mit einer einheitlichen zivilen Architektur zu versehen.¹⁸

Dieses Projekt dürfte das Vorbild für die Initiative des Vizekönigs Emanuele Filiberto di Savoia gewesen sein, unter dem die Aufwertung der Uferzone ihre höchste Vollendung erreichen sollte. Er ließ zwischen 1622 und 1625 anstelle der meeresseitigen Stadtmauern die sogenannte *Palazzata*, eine knapp anderthalb Kilometer lange Palastfassade aus nahezu gleichförmigen Fassadenmodulen mit zahlreichen Stadttoren errichten (Abb. 9).¹⁹ Die privaten Besitzer oder Neuankäufer der Grundstücke verpflichteten sich, ein vorgegebenes Schema für die Gliederung der meeresseitigen Fassade einzuhalten und an deren Fuß umlaufende Sitzbänke aufzumauern. Dabei verbar-



—
6 Andrea Calamecca, Ehrenstatue des Don Juan de Austria in Messina, 1573

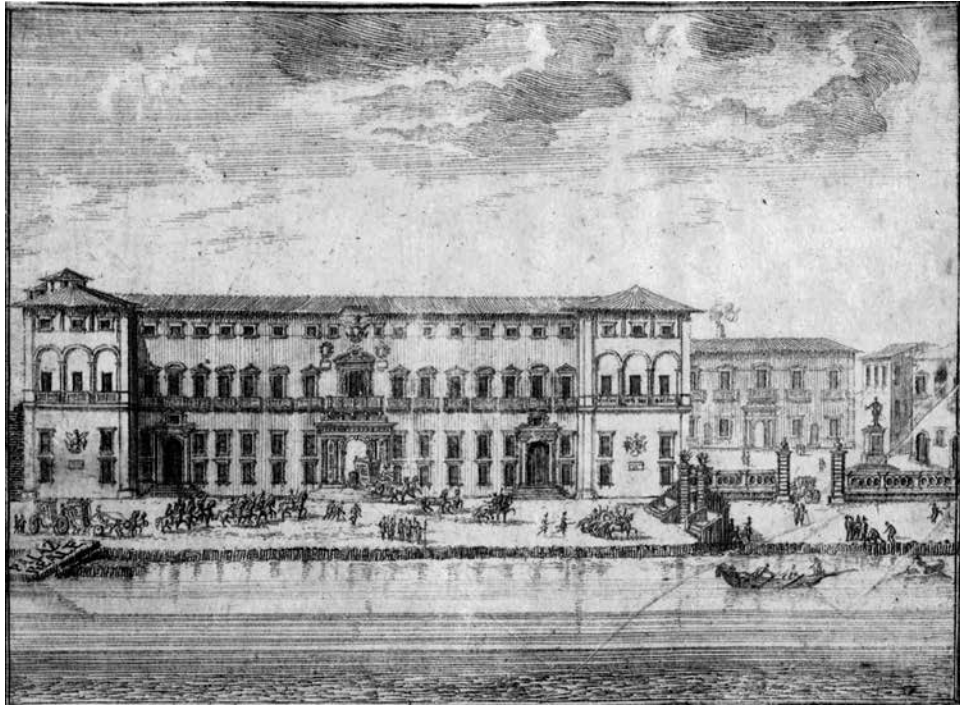
¹⁶ Buonfiglio Costanzo (Anm. 14), fol. 38r.

¹⁷ Vgl. *ibidem*, fol. 37v. Zu dem Gebäude siehe Francesca Paolino, *Giacomo Del Duca: le opere siciliane*, Messina 1990, S. 45–53; Laura Marcucci/Gabriella Tozzi, “Su Giacomo Del Duca, architetto del Senato di Messina”, in: *Palladio*, XI (1993), S. 71–92: 72f.

¹⁸ Palermo, Archivio di Stato, Tribunale del Real Patrimonio, Memoriali, 440, fol. 131 (21. 8. 1600): “si sdirrupassiro tutti li timpagnoli et ballaturi di lignami [...] acciò si dovesse portare una architettura per tutta quella marina”; zit. nach Aricò (Anm. 7), S. 76. Vgl. dazu auch Nicola Aricò, “Un’opera postuma di Jacopo Del Duca: il Teatro Marittimo di Messina”,

in: *Lurbanistica del Cinquecento in Sicilia*, Akten der Tagung Rom 1997, hg. von Aldo Casamento/Enrico Guidoni, Rom 1999 (= *Storia dell’urbanistica: Sicilia*, III [1999]), S. 172–193, der die Hypothese einer Anfang des 17. Jahrhunderts nach Entwürfen von Jacopo Del Duca entstandenen neuen Hafentfront formuliert.

¹⁹ Siehe Aricò (Anm. 18); Aricò (Anm. 15). In ähnlicher Weise hatte Emanuele Filiberto zuvor in Turin mit einer Vereinheitlichung der straßenseitigen Fassaden an herausgehobenen Orten der Stadt, etwa der Piazza Castello, begonnen. Siehe Enrico Guidoni/Angela Marino, *Storia dell’urbanistica: il Seicento*, Rom/Bari 1979, S. 81, 151.



7 Francesco Sicuro, Palazzo Reale
in Messina, Kupferstich, 1768

gen sich hinter der einheitlichen Hafenfront gänzlich heterogene Bauten, wie größere und kleinere Privatpälaste oder Klöster. Außer den vergitterten Fenstern im Erdgeschoss erinnerte bei dieser 1783 dem Erdbeben anheimgefallenen Architektur nichts mehr an die früheren Fortifikationen. Mit der in einer Inschriftentafel²⁰ über einem der Stadttore als “theatrum maritimum” gepriesenen Stadtansicht verwandelte sich die Hafenfront Messinas in eine im Halbrund umbaute Platzanlage,²¹ die der Stadt zur Meerenge und nach Kalabrien hin ein spektakuläres Gesicht verlieh. Ihre Schaufront wurde als achtes Weltwunder und als “or-

chestra” beschrieben, deren Gleichmaß man mit der Ansicht eines einzigen monumentalen Palastes assoziierte.²² An die Stelle der hafenseitigen Stadtmauern trat eine Fassadenarchitektur, die hier die straßenseitige Schaufront nicht eines einzelnen Gebäudes, sondern der gesamten Stadt kennzeichnete. Albertis Metapher der Stadt als großes Haus fand sich damit in Messina gewissermaßen auf den Bereich der Fassade übertragen.²³ Dabei verkehrte sich der frühere Außenraum des Hafens in einen urbanen Binnenraum, was sich auch darin äußerte, dass die Stadttore offenbar des Nachts nicht mehr regelmäßig verschlossen

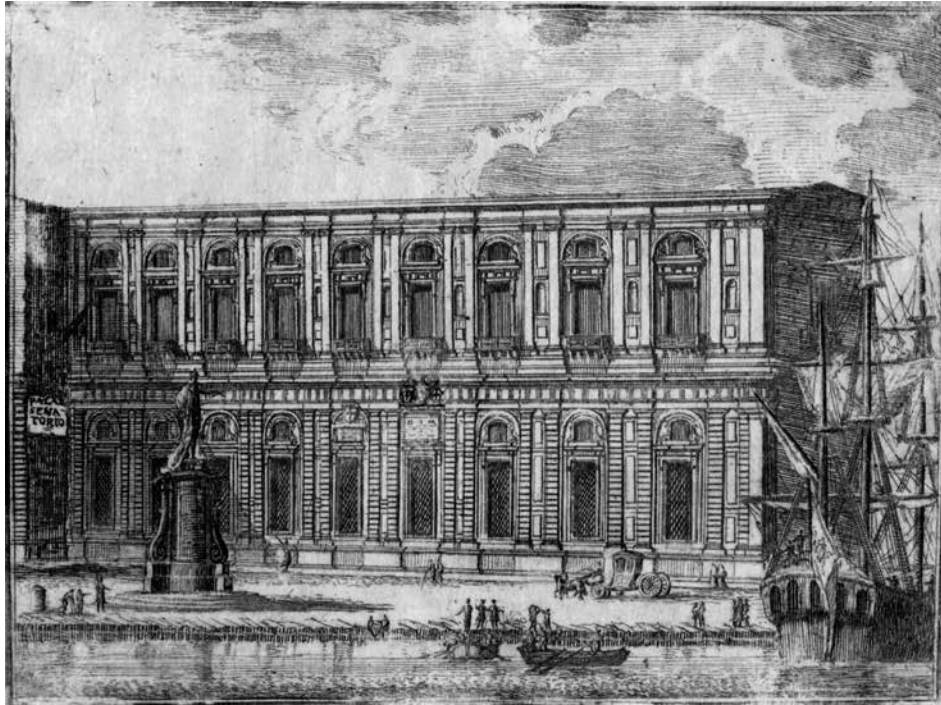
²⁰ Publiziert bei Aricò (Anm. I5), S. 351.

²¹ Bereits Cesare De Seta, *Luoghi e architetture perdute*, Rom/Bari 1986, S. 115, hat in der Messineser Palazzata einen Vorläufer der englischen *crescent* gesehen.

²² Placido Samperi, *Iconologia della Gloriosa Vergine Madre di Dio Maria Protettrice*

di Messina, Messina 1644, S. 19; Cajo Domenico Gallo, *Annali della città di Messina, Capitale del Regno di Sicilia dal giorno di sua formazione fino ai Tempi Presenti*, Messina 1756, I, S. 274.

²³ Leon Battista Alberti, *L'architettura [De re aedificatoria]*, hg. von Giovanni Orlandi/Paolo Portoghesi, Mailand 1966, I, S. 65 (Buch I, Kap. 9).



8 Francesco Sicuro, Palazzo Senatorio
in Messina, Kupferstich, 1768

wurden.²⁴ Der Hafen ähnelte nun einer vom Theaterhalbrund umfängenen Bühne, von deren Rand aus man das Spektakel der ein- und ausfahrenden Schiffe beobachten konnte.

Die Bezeichnung der Messineser Hafenfront als “*theatrum maritimum*” gibt Anlass, den Hafen als sozialen Raum sowie sein Publikum näher in den Blick zu nehmen. Wie Klaus Schwager gezeigt hat, wurde der Begriff des *teatro* im 16. Jahrhundert immer öfter von dem um eine Bühne angeordneten Zuschauerraum auf halbkreisförmige Strukturen schlechthin übertragen, ohne dass letztere funktionell noch mit Theater-

aufführungen zusammenhängen mußten.²⁵ Auch für die Landschaft des Halbpanoramas findet sich regelmäßig die Metapher des *amphiteatrum mundi*,²⁶ weshalb nicht erstaunt, dass auch andernorts am Hang um eine Bucht gruppierte Städte wie Genua oder Ancona von den Zeitgenossen als *teatro* charakterisiert wurden. Ja selbst beim kleinen Hafen des korsischen Bastia findet sich in einer Chronik von 1660 die Beschreibung des Hafenbeckens als “*gran teatro di piazza*”, was sich auf die geschlossene Form, aber wohl auch auf das Spektakel des lebhaften Handelsgeschehens an diesem Ort bezogen haben dürfte.²⁷

²⁴ Siehe John Ray, *Observations, Topographical, Moral, and Physiological Made in a Journey through Part of the Low-Countries, Germany, Italy and France [...]*, London 1673, S. 279: “The City Gates stand open all night, so that it is free for any man to enter in and go out at pleasure.”

²⁵ Klaus Schwager, “Kardinal Pietro Aldobrandinis Villa di Belvedere in Frasca-

ti”, in: *Römisches Jahrbuch für Kunstgeschichte*, IX/X (1961/62), S. 289–382: 380f.

²⁶ Dazu Peter Fidler, “Loggia mit Aussicht – Prolegomena zu einer Typologie”, in: *Wiener Jahrbuch für Kunstgeschichte*, XL (1987), S. 83–101: 91.

²⁷ *Cronichetta: manuscrit anonyme. Bastia 1660*, hg. von P. André-Marie [Claude Valleix], Bastia 1973, S. 75.



9 Antonio Joli, Ansicht des Hafens von Messina, Öl auf Leinwand, ca. 1760. Beaulieu, Sammlung Lord Montagu

In diesem Zusammenhang ist vor allem Vitruvs berühmte Beschreibung des antiken Hafens von Halikarnassos als “*theatri curvaturae similis*” von Bedeutung,²⁸ die in der frühen Neuzeit sowohl räumlich interpretiert als auch auf die Rolle des Hafens als eine Art Bühne übertragen wurde. Schon Alberti riet dazu, im Hafen eigens Raum für den *passaggio* miteinzuplanen, und auch Filarete erwähnte in der Beschreibung der fiktiven Hafenstadt Plusiapolis die Anlage eines mit Balustraden versehenen Umganges über Portiken, damit man dort zum Vergnügen umherwandeln könne.²⁹ Ebendies scheint eine Hafenskizze Antonio da Sangallos d. J. wiederzugeben, auf der man einige Gestalten am Geländer von oben auf die Schiffe hinunterblicken sieht (Abb. 10). Ähnlich zeigt auch eine schematische Darstellung des Hafens von Neapel aus dem Jahr 1665 eine Vielzahl von Betrachtern, die der Begegnung zwei-

er Schiffe an der Hafeneinfahrt beiwohnen (Abb. 11). Das Ein- und Auslaufen der bedeutenderen Schiffe in den Hafen war ein allorts genau reglementiertes, kontrolliertes und ritualisiertes Prozedere, das schon aufgrund der Größe der sich hier bewegenden Körper und der majestätischen Langsamkeit ihrer Manöver ein theatralisches Spektakel bot. Bereits die Sichtung der Schiffe am Horizont wurde mittels aufgehängter Ketten oder Fahnen am Leuchtturm signalisiert, während die Einfahrt selbst durch das Abschließen von Kanonensalven begleitet wurde, also ein in der gesamten Stadt wahrnehmbares akustisches Moment beinhaltete. Wer hier wen zuerst und mit welchen Huldigungszeichen begrüßte, gab Auskunft über politische Hierarchien, die im Zeremoniell an der Grenze zwischen Stadt und Meer verhandelt und in den Stadtannalen akribisch protokolliert wurden.³⁰ Dass den Manövern

²⁸ Vitruv, *De architectura*, II, 8, 10. Vgl. auch Cesare Cesariano, *Di Lucio Vitruvio Pollione De architectura Libri Decem traducti de latino in Vulgare [...]*, Como 1521, fol. 41r: “Ma quello loco è simile alla curvatura de uno teatro” sowie die bildliche Darstellung des Hafens auf fol. 41v.

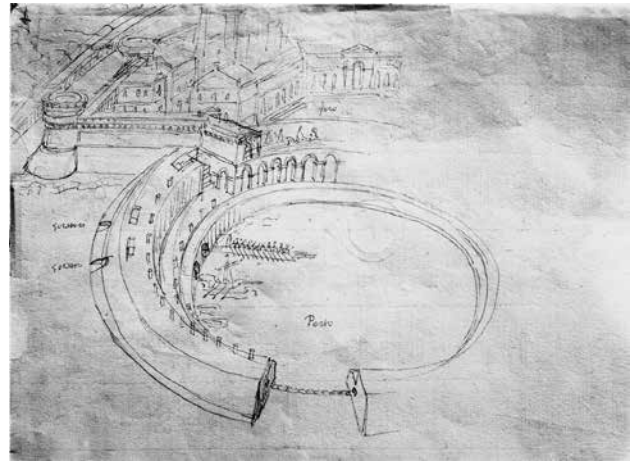
²⁹ Alberti (Anm. 23), I, S. 329 (Buch IV, Kap. 8); Antonio Averlino detto Il Filarete, *Trattato di Architettura*, hg. von Anna Maria Finoli/Liliana Grassi, Mailand 1972, S. 397: “Il [...] portico di sopra era scoperto con uno parapetto dinanzi, che si poteva andare di sopra l’uomo a suo piacere, e questo

seguita intorno intorno al porto con una scala da l’una e da l’altra parte che si potea salire su questo portico.”

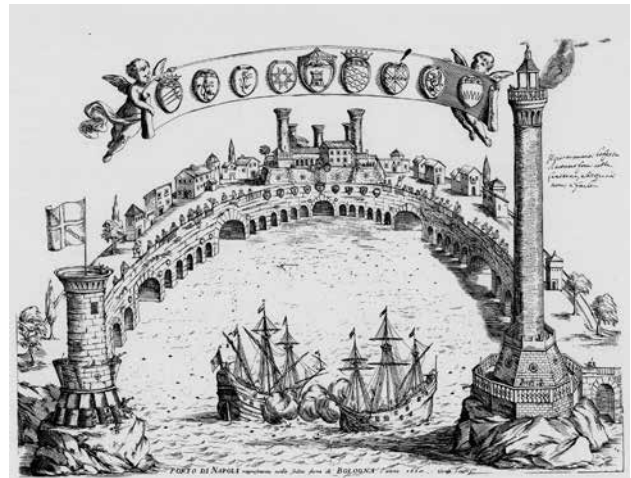
³⁰ Anschaulich beschrieben etwa im Falle Genuas bei Antonio Roccatagliata, *Annali della Repubblica di Genova dall’anno 1581 all’anno 1607*, Genua 1873, z. B. S. 100–104, 114. Vgl. auch *Inventioni di Giulio Pallavicino di scriver tutte le cose accadute alli tempi suoi (1583–1589)*, hg. von Edoardo Grendi, Genua 1975, S. 141f., 163, 181. Für Savona siehe Giovanni Vincenzo Verzellino, *Delle memorie particolari e specialmente degli uomini illustri della città di Savona*, Savona 1891, bes. II, *passim*.

der Schiffe von den Zeitgenossen dabei zugleich auch eine ästhetische Dimension beigemessen wurde, belegen sowohl ihre zahlreichen malerischen Darstellungen auf Hafenveduten als auch die Kommentare der Zeitgenossen. Pietro Cataneo etwa erwähnte in seinem 1554 erschienenen Architekturtraktat eigens das Vergnügen, das die Beobachtung der ein- und ausfahrenden Kriegsflotten in Hafenstädten hervorrufe und das dem Anblick herannahender Reitercharen, wie man sie vor den Toren der Städte im Landesinnern sehen könne, bei weitem überlegen sei.³¹

Es liegt also nahe, dass die Bezeichnung der Messineser Palazzata als *teatro* über die formale Analogie hinaus auch die Rolle des Hafens als Schau- und Bewegungsraum miteinschloss. Die zuvor als unansehnlich beschriebene, von Abwässern verschmutzte Uferzone³² wurde nun in Form eines gepflasterten Kais in den Augen der Zeitgenossen als “piazza et strata della marina” ambivalent als Straße wie auch als Platz wahrgenommen.³³ Die zu Füßen der Palastfassaden errichteten Sitzbänke wie auch die dem Kutschenverkehr angemessene Uferbreite deuten darauf hin, dass die Marina nun nicht mehr allein dem Hafenvolk der Arbeiter, Sklaven und Seeleute vorbehalten war, sondern auch ein sozial höhergestelltes Publikum ansprechen sollte: In der Tat lassen sich schon ab Ende des 16. Jahrhunderts am Kai die abendlichen Kutschfahrten der “gentiluomini” belegen, die nicht zufällig gerade in der Nähe des Neptunbrunnens stattfanden.³⁴ Neben ihrer merkantilen und militärischen Funktion



10 Antonio da Sangallo d. J., Darstellung eines Hafens. Florenz, Gabinetto Disegni e Stampe degli Uffizi, A 1302



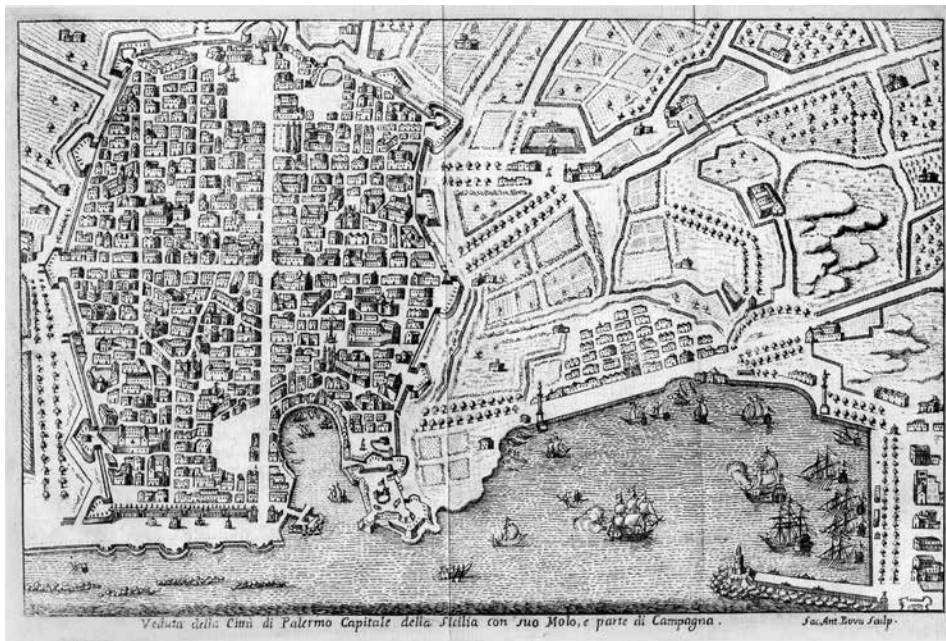
11 Gioseffo Longhi, Porto di Napoli rapresentato nella solita fiera di Bologna l'anno 1665, Kupferstich. Neapel, Collezione Majello

³¹ Pietro Cataneo/Giacomo Barozzi da Vignola, *Trattati con l'aggiunta degli scritti di architettura di Alvise Cornaro, Francesco Giorgi, Claudio Tolomei, Giangiorgio Trissino, Giorgio Vasari*, hg. von Elena Bassi et al., Mailand 1985, S. 239: “E parmi che più contento si riceva veder venir di lontano una moltitudine di legni in conserva a uso di guerra navale che veder correre quantità di cavalli [...]”

³² Palermo, Archivio di Stato, Tribunale del Real Patrimonio, Memoriali, 175, fol. 209–224, zit. nach Aricò (Anm. 18), S. 176.

³³ Brief des Messineser Senats vom 25. 6. 1622 an den Vizekönig (Palermo, Archivio di Stato, Tribunale del Real Patrimonio, Lettere Viceregie, vol. 1269, fol. 333), zit. nach Aricò (Anm. 15), S. 360.

³⁴ Alfonso Crivella, *Trattato di Sicilia (1593)*, Caltanissetta/Rom 1970, S. 76.



gewann die Uferzone mit der rein dem Vergnügen dienenden Schau auf die Hafengebucht und ihre Schiffe damit eine neue gesellschaftliche Bedeutung.

Palermo – die Via Colonna “per littus maris extra urbem”³⁵

Anders als in Messina wurde die Stadtküste in Palermo, der eigentlichen Hauptstadt Siziliens, in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts gleich an zwei Fronten neu strukturiert. Da die ursprüngliche Hafengebucht immer wieder versandete, hatte man Mitte der 1560er Jahre mit dem Bau des Porto Nuovo im Norden außerhalb des Stadtzentrums begonnen, der mit einer Mole, einem Leuchtturm und dem Arsenal

ausgestattet wurde (Abb. 12).³⁶ Auf der anderen Seite des alten Hafenbeckens hingegen entstand eine allein auf Repräsentation ausgerichtete, vor den Toren der Stadt neu aufgeschüttete Uferzone, die sich in ihren Anfängen wiederum der Initiative Marcantonio Colonnas verdankte. Der 1577 bis 1584 amtierende Vizekönig ließ unmittelbar nach seinem Amtsantritt “per littus maris extra urbem” eine wie in Messina nach ihm benannte Straße anlegen, sodann die städtische Hauptachse des Cassaro zum Meer hin verlängern und dort die monumentale Porta Felice als neuen meeresseitigen Stadtzugang errichten (Abb. 13).³⁷ Die jenseits des Tores gelegene Strada Colonna diente dabei nicht etwa vorrangig als neue Stadtausfahrt

³⁵ Der folgende Abschnitt ist eine leicht gekürzte Fassung meiner auf die Herrscherbilder fokussierten Ausführungen in Hanke (Anm. 13), S. 244–248.

³⁶ Vgl. Maria Clara Ruggieri Tricoli, *Palermo e il suo porto*, Palermo 1986; Giovanni Cardamone/Maria Giuffrè, “La città e il mare: il sistema portuale di Palermo”, in: *Sopra i porti di mare*, III: *Sicilia e Malta*, hg. von Giorgio Simoncini, Florenz 1997, S. 159–192.

³⁷ Siehe den Senatsbeschluss vom 21. Juli 1577, zit. nach Camillo Filan-

geri, “Centri storici messaggi organici di cultura”, in: *Palermo: ieri, oggi, domani, dopodomani*, Palermo 1975, S. 27–36: 32. Zur Strada Colonna siehe Marcello Fagiolo/Maria Luisa Madonna, *Il Teatro del Sole: la rifondazione di Palermo nel Cinquecento e l’idea della città barocca*, Rom 1981, S. 36–38; Maria Giuffrè, “Lo stradone Colonna e l’area portuale di Palermo alla fine del Cinquecento”, in: *L’urbanistica del Cinquecento in Sicilia*, Akten der Tagung Rom 1997, hg. von Aldo Casamento/Enrico Guidoni, Roma 1999 (= *Storia dell’Urbanistica: Sicilia*, 3 [1999]), S. 194–199.



12 Antonino Bova, Veduta della Città di Palermo, Kupferstich, 1759

13 Ansicht der Strada Colonna in Palermo, Kupferstich nach einer Zeichnung von Herman Moll, 1762

entlang des Ufers, vielmehr handelte es sich um einen für die Palermitaner geschaffenen Raum vor den Toren der Stadt, der in erster Linie für das Lustwandeln bestimmt war. Ein Gesandter Neapels berichtete im Jahr 1593 über das gesellschaftliche Leben an der Strada Colonna, “ove generalmente tutti i cavalieri, gentil’huomini, mercanti ed altri escono la sera chi a piede et chi a cavallo et vagheggiando et regalando le Dame et Signore de quella città che similmente compariscono in cocchio per goder l’aere et amenità di quella marina”.³⁸ Ähnlich charakterisierte auch Vincenzo Di Giovanni um 1615 in seiner Stadtbeschreibung *Palermo restaurato* die neue Uferzone nicht als Straße, sondern als “piazza, che servisse per passeggio per diletto del popolo”, und betonte, wie unter Colonna hier eine Art Flaniermeile für sommerliche

Abendstunden entstanden war: “v’introdusse egli nel tempo dell’està il passeggio, verso la sera, di tutta la gente patrizia e plebea; ché di quella si veggono e dame belle e bene ornate, e cavalieri politici, parte in cocchi e parte a cavallo, andarsi vagheggiando e darsi in quel loco diletto, con saluto al passaggio di piferi ed altri strumenti musicali per onorarli; e di questa se ne vede gran quantità spettatrice”.³⁹ Mit der erst 1637 vollendeten Porta Felice wurde zudem ein prachtvoller Stadteingang geschaffen,⁴⁰ dessen Monumentalität um so mehr erstaunt, als man den eigentlichen Hafenbereich an die entgegengesetzte Seite der Stadt verlagert hatte. Nur besonders privilegierte Gäste, die an der Ecke der alten Hafenufer anlegen konnten, dürften Palermo tatsächlich durch dieses Tor betreten haben. Bei solchen herausragenden Anlässen, wie dem Einzug

³⁸ Crivella (Anm. 34), S. 68.

³⁹ Vincenzo Di Giovanni, *Palermo restaurato*, hg. von Mario Giorgianni/Antonio Santamaura, Palermo 1989, S. 151f.

⁴⁰ Zur Planung und Realisierung der Porta Felice siehe Enrico Scaglione, “Ricerche su Porta Felice e la sua zona monumentale”, in: *Atti del VII Congresso*

Nazionale di Storia dell’Architettura, Akten der Tagung Palermo 1950, Palermo 1956, S. 313–327; Maria Sofia Di Fede, “Il cantiere di Porta Felice a Palermo (1582–1637)”, in: *Storia e restauro di architetture siciliane*, hg. von Salvatore Boscarino/Maria Giuffrè, Roma 1996 (= *Storia architettura*, N. F., II [1996]), S. 49–60.

der Vizekönige, verwandelten sich Stadttor und Strada Colonna dann allerdings in einen Schauplatz aufwendigster Festapparate.⁴¹ Wie eine Inschrift an der Porta Felice verlautet, sollte mit dem Tor der berühmten Hauptstraße des Cassaro ein “geradezu unvergleichlicher Zugang und Anblick” (“aditus, prospectusque paene incomparabilis”) gegeben werden.⁴² Über diese Achse wurde somit ein *Ausblick* aus der Stadt geschaffen und gleichzeitig deren *Anblick* vom Meer her verbessert. Ganz offensichtlich verdichtete sich hier die Selbstdarstellung Palermos im Bild des prächtigen Tores, das Zugang auf den die gesamte Stadt durchquerenden Cassaro gewährte und damit geradezu eine Abbeviatur der meeresseitigen Stadtansicht wurde.

Doch nicht allein die Porta Felice, sondern auch die vorgelagerte Uferzone war auf die visuelle Wahrnehmung vom Meer her ausgerichtet. Colonna statete sie mit der prächtigen Fontana della Sirena aus, auf die im frühen 17. Jahrhundert Nischenfiguren der Stadtheiligen mitsamt zwei kleineren Brunnen am Stadttor folgten. Vor allem aber in den 1680er Jahren unter der Herrschaft des spanischen Königs Karl II. sowie seines Vizekönigs Francisco de Benavides erfuhr die Strada Colonna eine umfassende und programmatische skulpturale Ausstattung: 1681 wurde ein Konzertpavillon, das sogenannte Teatro della Musica (Abb. 14), errichtet, das offenbar eine schon unter Colonna – möglicherweise in provisorischer Form – erbaute Bühne für die Stadtmusiker dauerhaft ersetzte.⁴³ 1687 folgten ein Ceres-Brunnen und ein freistehendes

Ehrenstandbild Karls II., während die Stadtmauern im Hintergrund mit zwanzig Statuen der Könige Siziliens von den Normannen bis hin zu den spanischen Habsburgern besetzt und damit als bildhafte, zum Meer hin gewandte Schaufront sizilianischen Königtums gestaltet wurden.⁴⁴ Eine Inschrift am Sockel Karls II. betonte seine Rolle an der Grenze von Land und Wasser als Wächter wie auch als Herrscher über die Stadt und das Reich, der seinen Untergebenen Milde entgegenbrachte, Staatsfeinde jedoch durch “terrore” in Schrecken versetzte.⁴⁵ Das Standbild ließ sich somit als ein Zeichen herrscherlicher Gewalt verstehen, die vor dem Hintergrund der statuenbesetzten Stadtmauern aus der Tradition einer langen Königsreihe heraus zusätzliche Legitimation erhielt. Das laut Inschrift offiziell vom Senat gestiftete Denkmal erscheint als eine Huldigung der Stadt an ihren König und als ein demonstrativer Ausdruck von Loyalität. Dem architektonischen *teatro marittimo* Messinas setzte Palermo an der Via Colonna somit ein skulpturales *teatro regio* entgegen,⁴⁶ das an der Rolle der Stadt als königlichem Hauptsitz Siziliens keinen Zweifel ließ. Die auf das offene Meer gerichteten Königsstatuen formulierten dabei aus ihrer Grenzposition heraus den Anspruch der Habsburger auf ein über das Festland hinausgehendes Herrschaftsgebiet, in das nun auch das Meer als Territorium miteinbezogen war. Noch im 18. Jahrhundert wussten auch die Bourbonen in ähnlicher Weise diesen Raum für die eigene Selbstdarstellung zu beanspruchen und fügten dem nun als Foro Bor-

⁴¹ Dazu Fagiolo/Madonna (Anm. 37), S. 134–153; *Memoria iconografica del '700 palermitano: la città rivisitata in stampe d'epoca (collezione La Duca)*, Kat. der Ausst., hg. von Rosario La Duca, Palermo 1992, Nr. 22–32.

⁴² VRBIS VNDIQVE FELICIS PORTAM RE E NOMINE / FELICEM, QVA INTRORSVM AD PERCELEBREM VIAM / ADITVS, PROSPECTVSQVE PAENE INCOMPARABILIS / EXTORSVM, ORA MARITIMA LAXE MAGNIFICEQVE / CONSTRVCTA, FONTES SYMPHONIAE, CIVIVM AESTIVAE DELICIAE. Mit leichten Abweichungen auch transkribiert bei Maria Clara Ruggieri Tricoli, *Le fontane di Palermo*, Palermo 1984, S. 112.

⁴³ Letztere erwähnt bereits 1588/89 ein anonymer französischer Reisender: “ung lieu auquel se mestoint les joueurs d'instruments du temps de Marc Anthoine Colonne pour donner plaisir aux dames qui se venoint

promener en ce lieu”, *Discours viatiques de Paris à Rome et de Rome à Naples et Sicile (1588–1589)*, hg. von Luigi Monga, Genf 1983, S. 127, zit. nach Giuffrè (Anm. 37), S. 197.

⁴⁴ Dazu Fagiolo/Madonna (Anm. 37), S. 150–153; Diane H. Bodart, “La piazza quale ‘teatro regio’ nei regni di Napoli e di Sicilia nel Seicento e nel Settecento”, in: *Platz und Territorium: urbane Struktur gestaltet politische Räume*, hg. von Alessandro Nova/Cornelia Jöchner, Berlin/München 2010, S. 223–248: 228f.

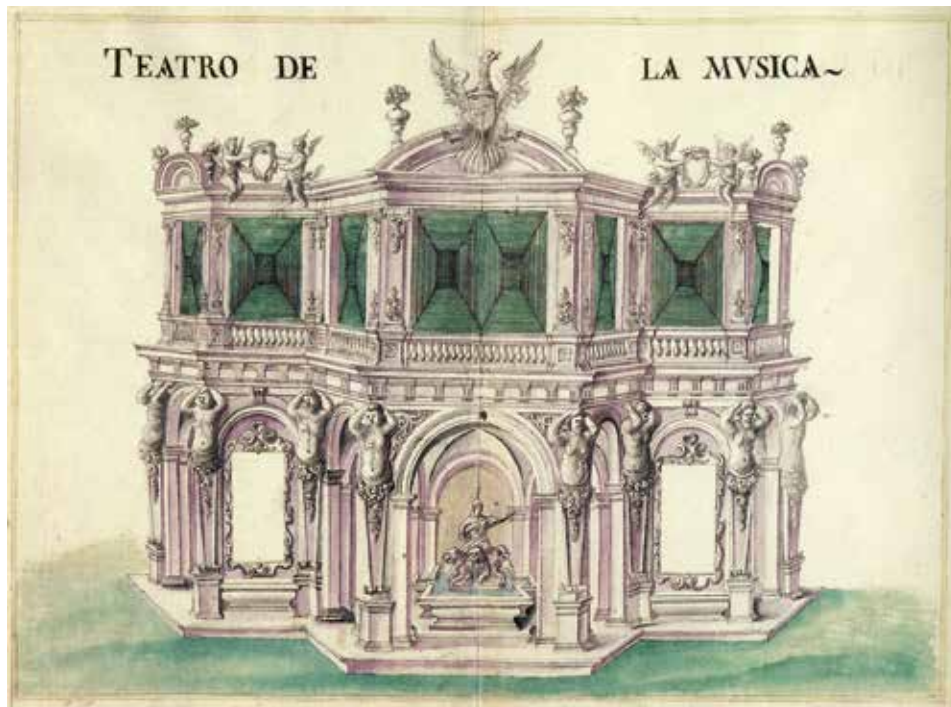
⁴⁵ Die Inschrift transkribiert Vincenzo Auria, *Historia cronologica delli signori vicere di Sicilia*, Palermo 1697, S. 182.

⁴⁶ Fagiolo/Madonna (Anm. 37), S. 153.

bonico bezeichneten Platz die allesamt zum Meer hingewandten Königsstatuen Philipps V., Karls III. und Ferdinands IV. hinzu.

Die Ende des 16. Jahrhunderts als *passeggiata* ins Leben gerufene Strada Colonna wurde damit in den folgenden zwei Jahrhunderten zu einem auf königliche Repräsentation ausgerichteten Ort, der herrschaftliche wie auch traditionell im Gartenbereich angesiedelte Elemente in sich vereinte.⁴⁷ Die Figur der Ceres, die Vielzahl der Brunnen sowie der Musikpavillon verliehen ihr den Charakter eines semi-urbanen Raumes, der für die Sommerfrische geschaffen war. Das Teatro della Musica bot eine Bühne für die Stadtmusiker, die im Sommer

sogar alltäglich konzertierten, und kann als Vorläufer der im 19. Jahrhundert weit verbreiteten Musikpavillons öffentlicher Parkanlagen gelten. Die Aufnahme des Bauwerks in den vom Vizekönig in Auftrag gegebenen Atlas des *Teatro geográfico antiguo y moderno del Reyno de Sicilia* (1686) unterstreicht seine Besonderheit.⁴⁸ Im Gegensatz zu den mit Königsstatuen besetzten innerstädtischen Plätzen war die herrscherliche Repräsentation an der Via Colonna in die Umgebung eines gartenähnlichen Ambientes eingebunden, das sich spätestens seit dem Settecento auch in seinen Dekorumsregeln von den übrigen Plätzen der Stadt unterschied. Zahlreiche Reiseberichte überliefern die nächtliche Sittenfreiheit



14 Palermo, Teatro de la musica, aquarellierte Federzeichnung, 1686. Madrid, Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores

⁴⁷ Vgl. auch Crivella (Anm. 34), S. 68: “la strada Colonna [...] non meno delitiosa della pianura et giardini”.

⁴⁸ Madrid, Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores, publ. in Vincenzo Consolo/Cesare De Seta, *Sicilia, teatro del mondo*, Turin 1990, S. 252.



an der Marina,⁴⁹ wo man mit dem Austritt aus der Porta Felice offenbar eine klare Grenze überschritt und sich aus dem Gefüge der Stadt hinaus in einen anders konnotierten, den sozialen Zwängen weniger stark unterworfenen Raum begab. Die doppelte Beanspruchung einerseits als königliche Schaufront mit einer geballten Präsenz an Herrscherbildern, andererseits als *passeggiata* der Stadtbevölkerung aller Schichten verwandelte die Strada Colonna dabei in einen komplexen polyvalenten Bereich der Stadt, in dem sich verschiedene Interessen überlagerten. So ließ sich die Schaffung einer dem Lustwandeln gewidmeten Straße durch die Vizekönige und ihre Ausstattung mit Brunnen und Königsstatuen als Zeichen herrscherlicher Macht wie auch als Akt der Fürsorge gegenüber der Stadtbevölkerung begreifen. Deren Akzeptanz und Nutzung der *passeggiata* wiederum bedeutete im Gegenzug eine inszenierte Unterordnung unter eben diese königliche Herrschaft, in deren Schutz man sich hier begab.

Vom Molo Angioino nach Chiaia: Neapels Räume des *passeggio*

Noch bevor in Messina und Palermo die Uferzonen mit ihrer neuen architektonischen und künstlerischen Gestaltung für den *passeggio* attraktiv wurden, hatte sich in Neapel die große angioinische Mole bereits als fester Ort für das gesellschaftliche Spazieren am Hafen etabliert (Abb. 15). In seinem 1562 publizierten Dialog *Il Rota overo dell'Imprese* beschreibt Scipione Ammirato die neapolitanische Mole keineswegs als reinen Handels- oder Militärraum, sondern vielmehr als einen Ort der Muße und rühmte ihre Vorzüge für Kutschfahrten und Spazierritte: Von hier aus böten sich prächtige Blicke auf die Stadt, ließen sich nachts die Sterne betrachten, gelehrte Gespräche führen, Reiter auf kostbar gezäumten Rassepferden bewundern und Neuigkeiten aus aller Welt erfahren.⁵⁰ Zugleich wird erwähnt, dass der amtierende Vizekönig für die Mole eine prachtvolle Brunnenanlage in Auftrag gegeben habe, bei der es sich



15 Bastian Stopendael, Neapel, kolorierter Kupferstich, 1653, Ausschnitt. Wien, Österreichische Nationalbibliothek, Atlas Blaeu-Van der Hem, Bd. 9:53, fol. 150-151
 Legenda: 1. Via Guzman, 2. Strada di Santa Lucia, 3. Passeggiata di Chiaia

16 Domenico Antonio Parrino, Ansicht von Chiaia, Kupferstich, 1700

vermutlich um die 1560–1562 an der äußersten Spitze errichtete Fontana dei Quattro del Molo handelte.⁵¹ Dieser heute verlorene, mit vier Flussgöttern und einem antiken Marmorrelief zweifelsohne elaborierte Brunnen dürfte über die reine Wasserversorgung der Schiffe hinaus auch der Zurschaustellung repräsentativer Ansprüche der Stadt an vorderster Front zum Meer hin gedient haben. Die Positionierung eines nicht nur funktionalen, sondern auch künstlerisch anspruchsvollen Brunnens an so prominenter Stelle im Hafenraum mag dabei von Montorsolis zwei Jahre zuvor fertige-

stelltem Neptunbrunnen am Messineser Kai angeregt worden sein. Auch bei der Errichtung eines neuen oder veränderten Neptunbrunnens Ende der 1590er Jahre am *Arsenale Nuovo* unter Vizekönig Enrico de Guzman, Graf von Olivares, dürfte die Bedeutung des Brunnens in Messina vor Augen gestanden haben.⁵² Dies erscheint um so plausibler, als Guzman – bezeichnenderweise ehemaliger Vizekönig Siziliens – noch weitere an Sizilien orientierte Arbeiten im Hafenbereich vornehmen ließ. So beklagte der mit der Hafensanierung betraute Architekt Domenico Fontana um 1600 den Zustand

⁴⁹ Siehe Vincenzo Bonaventura, *La Sicilia al tempo del Grand Tour: l'isola vista dai viaggiatori stranieri della seconda metà del Settecento*, Messina 2009, S. 53–57.

⁵⁰ Scipione Ammirato, *Il Rota overo dell'Imprese*, Neapel 1562, S. 161f.: "[...] di qual luogo si possono [...] contemplar meglio le stelle nelle fresche notti dell'ardentiss. state, che di questo? Dei legni spalmati qui se ne mirano tanti, e di tante sorti [...], si veggono passeggiar cavalieri sopra corsieri e ginetti agili, e belli, e riccamente guarniti [...]. Ma se in parte veruna doviamo aspettar grate novelle di nostre faccende, o d'altrui, chi mi negherà; che qui sopra ciascun'altra non ne vengano ogni giorno [...]? Et passeggiandosi per questo belliss. molo a cavallo da i cavalieri, e da i gentilhuomini [...]; over in cocchio; [...] qui l'un l'altro ragioni d'amore, racconti le sue poesie, legga le sue lettere, e faccia in somma un tribunale, e una vicheria amorosa? [...] che prospettiva è questa di questa città; di questo castel Nuovo; di quel di Sant'Elmo; della Torre di San Vincenzo; di quel Pizzifalcone miracoloso, e della tazza, over cerchio della spiaggia di questo mare dolcissimo [...]." Auch ein zur Einweihung des neuen Hafenbeckens 1668 gedrucktes Heft *Il nuovo molo dell'Ecc.mo Signore D. Pietro d'Aragona Vicerè di Napoli* feiert die Mole als Ort

der Musen und der Dichter. Siehe Capasso (Anm. 4), S. 187–189 sowie auf S. 172f. der Hinweis auf Scipione Ammirato.

⁵¹ Ammirato (Anm. 50), S. 93. Zu dem von Annibale Caccavello und Giovan Domenico d'Auria ausgeführten Brunnen siehe Capasso (Anm. 4); Felice De Filippis, *Piazze e fontane di Napoli*, Neapel 1957, S. 66f.; Francesco Starace, "Studi sulle fontane pubbliche di Napoli nei secoli XV e XVI", in: *L'acqua e l'architettura: acquedotti e fontane del regno di Napoli*, hg. von *idem*, Lecce 2002, S. 239–248: 240.

⁵² Zum Neapolitaner Neptunbrunnen siehe *idem*, "Da Nettuno a Medina: una fontana errante nei 'larghi' di Napoli", *ibidem*, S. 253–295: 262–277; Nicoletta Di Blasi, "La Fontana Medina attraverso la documentazione dell'Archivio storico municipale di Napoli", in: *Napoli nobilissima*, 5. Folge, X (2009), S. 173–194. Ob schon ein am alten Arsenal durch Quellen überlieferter Neptunbrunnen durch Montorsoli inspiriert wurde oder möglicherweise anderherum für Messina als Vorbild diente, bleibt hingegen aufgrund der fraglichen Entstehungszeit dieser teils um 1550, teils in die 1570er Jahre datierten Anlage offen. Vgl. dazu Starace, S. 262–264; Ffolliott (Anm. 8), S. 144.



17 Gaspar van Wittel, Die Darsena in Neapel, Öl auf Leinwand, 1718. Privatsammlung

der durch Schiffsladungen und Schutt kaum passierbaren Uferstraße und damit das Fehlen einer “strada notabile presso al mare”.⁵³ Der Vizekönig beauftragte ihn daraufhin mit der Anlage einer neuen Straße als meeresseitiger Begrenzung des merkantilen Quartiers della Dogana, welche explizit nach dem Vorbild Palermos gestaltet sein sollte (“una strada simile a quella che è in Palermo”) und ebenfalls einen Sirenenbrunnen erhielt.⁵⁴ In seinem Architekturtraktat betonte Fontana 1604 eigens die doppelte – gesellschaftliche wie merkantile – Funktion dieser nach dem Vizekönig als Via Olivares benannten Straße, “potendovisi camminare commodamente con cocchi, e con cavalli, con molta

commodità anco di scaricare le mercantie”.⁵⁵ Weiterhin sorgte Guzman für den Ausbau der weiter westlich gelegenen Marina di Santa Lucia (Abb. 15), an der auf einer unteren Ebene eine mit dem Arsenal verbundene “strada coperta” für das Militär angelegt wurde, oberhalb davon jedoch eine langgestreckte Platzanlage, die sich schnell als Ort des sommerlichen *diletto* für das Volk etablierte.⁵⁶ Unter Guzmans Nachfolgern entstanden hier drei große Brunnenanlagen, die in Form von triumphbogenartig durchbrochenen Schauwänden ikonographisch wie formal auf das Meer hin bezogen waren. Eine der Brunneninschriften aus dem Jahr 1620 charakterisiert dabei die Funktion der neu ange-

⁵³ Domenico Fontana, *Della trasportazione dell’obelisco vaticano, libro secondo: di alcune fabbriche fatte in Roma et in Napoli*, Mailand 1978 (Faksimile der Ausg. Neapel 1604), fol. 23v.

⁵⁴ *Ibidem*. Zum Sirenenbrunnen siehe Francesco Starace, “Angelo Landi, Nicola Antonio Stigliola e il disegno di una fontana nel porto di Napoli”, in: *Napoli nobilissima*, 5. Folge, II (2001), S. 177–194.

⁵⁵ Fontana (Anm. 53), fol. 24r. Zur Via Olivares, später Via del Piliero

(heute Via Cristoforo Colombo), siehe Paolo Mascilli Migliorini, “Il palazzo Reale di Napoli e la città vicereale”, in: *Studi su Domenico Fontana: 1543–1607*, hg. von Giovanna Curcio/Nicola Navone/Sergio Villari, Mendrisio 2011, S. 185–195: 189.

⁵⁶ *Ibidem*, S. 189f. Fontana (Anm. 53), fol. 24r: “La strada di Santa Lucia [...] si è accommodata et allargata in modo, che hoggi tutta la città quando vuole andare a spasso, và per questa strada, massimamente nel tempo



18 Willem Schellinks, Ansicht von Messina, lavierte Federzeichnung, 1664. Wien, Österreichische Nationabibliothek, Atlas Blaeu-Van der Hem, Bd. 10:17, fol. 113-114

legten Straße dezidiert als “viam hanc ambulatione ac gestatione”.⁵⁷

Gegen Ende des Jahrhunderts sollte dann neben dem Molo Angioino, der Via Olivares und der Strada di Santa Lucia (zunächst Via Guzman) noch ein letzter Abschnitt der Küste Neapels dem *passaggio* zugeführt werden. Im Jahr 1697 begann Vizekönig Don Luigi de la Cerda den Ausbau des Strandstreifens in dem noch hauptsächlich von Fischern bewohnten Vorort Chiaia (Abb. 16). Die hiesige Uferstraße wurde gepflastert, mit zahlreichen Brunnen sowie einer Reihe von Weidenbäumen versehen, “per far ombra l’estate, riducendola deliziosissima per lo passeggio”.⁵⁸ Damit war der Vorläufer des unter den Bourbonen 1778 bis 1780 angelegten “Real Passeggio di Chiaia” geschaffen,⁵⁹ der

als öffentliche Parkanlage mit Baumalleen, zahlreichen Brunnen und Antiken weit über Neapel hinaus Berühmtheit erlangen sollte und in seiner stadtauswärts gelegenen Position vielleicht am deutlichsten das Modell der Strada Colonna erkennen lässt.

Die Bedeutung dieser neuartigen Stadträume, die dem geselligen Flanieren am Ufer dienten, spiegelt sich schließlich auch im Interesse der Vizekönige, eine herrscherliche Kontrolle über sie zu gewinnen. So versuchte um 1670 der wenig beliebte Pietro Antonio d’Aragona das von ihm neben dem Arsenal neu ausgehobene Hafenbecken, die sogenannte Darsena, als attraktiven Ort für die *passaggiata* des Adels zu etablieren (Abb. 17). Neben verschiedenen Brunnen sowie einer Statue des spanischen Königs Karl II. ließ er eigens

dell’estate quando vogliono andare a pigliare il fresco”. Domenico Antonio Parrino, *Napoli città nobilissima, antica e fedelissima, esposta agli occhi et alla mente de’ curiosi: parte prima*, Neapel 1700, S. 94: “[...] alla Strada di Santa Lucia vi è un bastione che serve per delizia del passeggio.”

⁵⁷ Die gesamte Inschrift transkribiert bereits Giuseppe Sigismondo, *Descrizione della città di Napoli e suoi borghi*, III, Sala Bolognese 1989 (Nachdruck der

Ausg. Neapel 1789), S. 174.

⁵⁸ Parrino (Anm. 56), S. 132f.

⁵⁹ Dazu Renato Penna, “La Villa Comunale di Napoli”, in: *Napoli nobilissima*, 3. Folge, V (1966), S. 19–33.

über der Einfahrt des Hafenbeckens eine Holzbrücke für die Kutschen anlegen und hier musikalisch untermalte Feste sowie am Geburtstag der Vizekönigin einen spektakulären Fischfang organisieren.⁶⁰ Um den Adel an die von den Zeitgenossen als “*peschiera*”⁶¹ verspottete Darsena unterhalb des Palazzo Reale und damit in die Nähe seines Einflussbereiches zu locken, sollte sogar die attraktivere Uferstraße in Chiaia im Sommer vorübergehend nicht mehr, wie bis dato üblich, gegen Staub und Hitze bewässert werden. Ein Zeitgenosse kommentierte den Zweck dieser Maßnahmen als eine forcierte Huldigung an den Vizekönig: “*accioché [...] si corteggiasse il Palazzo, con porsi Sua Eccellenza nel balcone a vedere il passeggio*”.⁶² Man erhält den Eindruck, dass das adlige Stadtpublikum und seine gesellschaftlich geprägten Bewegungsgewohnheiten instrumentalisiert und die Darsena in eine Art Vorplatz zu Füßen des königlichen Palastes transformiert werden sollte. Dem Projekt, die durch Arsenal und Kasernen stark militärisch geprägte Darsena als Vergnügungsraum des Adels zu etablieren, sollte allerdings langfristig kein Erfolg beschieden sein – man verspottete die Initiative des Vizekönigs⁶³ und privilegierte weiterhin das auswärts gelegene luftige Chiaia.

Der Hafen als Schnittstelle

Messina, Palermo und Neapel nahmen mit ihren auf das Wasser ausgerichteten Uferzonen eine Entwicklung vorweg, wie sie später für zahlreiche Hafenstädte charakteristisch werden sollte. Messina verdankte seine Pionierrolle hier vor allem den na-

türlichen Gegebenheiten einer außergewöhnlich geschützten Hafengebucht, während Palermo das Modell einer klaren Funktionstrennung zwischen dem eigentlichen Hafen und der davon abgekoppelten *passeggiata* realisierte. Dieses wiederum sollte später auf Messina zurückwirken, wo sich neben dem Hafenkai auch der nördlich der Stadtmauern gelegene Ufersaum im 17. Jahrhundert als alternativer Ort für die sommerlichen Kutschfahrten etablierte. Verschiedene historische Veduten zeigen hier einen baumbestandenen Uferbereich (Abb. 18), an dem der französische Reisende Albert Jouvin 1672 “*une belle allée de plusieurs rangées d’arbres*” beschrieb, “*où nous allions souvent [nous] promener au soir, pour prendre le frais au bord de la belle grande fontaine*”.⁶⁴ Neapel schließlich verfügte im Vergleich zu Messina und Palermo über einen besonders langen und stark artikulierten Küstenstreifen, an dem sich mit der Mole, der Via Olivarez und Via Guzman, dem Arsenal sowie dem Strand von Chiaia verschiedenartige und in ihrem Publikum sozial differenzierte Orte des *diletto* und der *passeggiata* herausbilden konnten. Dabei entwickelte sich vor allem der eigentliche Hafenbereich als Schnittstelle merkantiler, militärischer und gesellschaftlicher Funktionen immer mehr zu einem polyvalenten Raum der Stadt.

Die Aufwertung der Uferzonen, wie sie sich in den drei süditalienischen Städten im späten 16. und 17. Jahrhundert darstellt, erfolgte als Neuinszenierung eines dreifachen, nämlich eines natürlichen, urbanen und territorialen Grenzraumes. Hier ging es um die Markierung der Schwelle zwischen Land und Wasser,

⁶⁰ Innocenzo Fuidoro (Vincenzo D’Onofrio), *Giornali di Napoli: dal MDCLX al MDCLXXX*, II, hg. von Antonio Padula, Neapel 1938, S. 220 (25. Juli 1671). Die Königsstatue mitsamt Inschrift erwähnt Sigismondo (Anm. 57), III, S. 178f.

⁶¹ *Apologia di Giulio Cesare Isolani alla Lettera stampata sotto nome di Fra Evangelista De Benedetto a 15 di novembre 1671*, Bologna 1672, S. 12.

⁶² Fuidoro (Anm. 60), S. 217 (Juli 1671): “Non pretendeva il viceré quest’anno dar ordine che si adacquasse nelli liti di Chiaia, [...] affinché il passeggio di carrozze, che vanno, la festa, a Mergogliano l’estate, non pigliassero la polvere ed il caldo del sole di quella strada, ed accioché il passaggio fusse

nella Tarcena nuova, e si corteggiasse il Palazzo, con porsi Sua Eccellenza nel balcone a vedere il passeggio, avendo perciò fatto fare un ponte di legnami nella bocca della Tarcena, affinché avessero attorniato con replicato passeggio le carrozze; il che non intendendo le dame di fare, hanno proseguito di andare a Mergogliano, ed anco ottenuta l’adacquata solita”. Vgl. auch Giulio di Montemayor, “Il gigante di Palazzo”, in: *Napoli nobilissima*, VII (1898), S. 1–4: 4.

⁶³ Vgl. *Apologia* (Anm. 61), S. 6: “Mà qual diletto può mai trovarsi in un luogo, circondato da carceri di Soldati, e da fucine di fabbri?”

⁶⁴ Albert Jouvin, *Voyage d’Italie et de Malthe, 1672*, hg. von Liliane Dufour, Catania 1995, S. 179.

zwischen der Stadt und ihrem Außenraum wie auch der Grenzen des Habsburgerreiches im Mittelmeer. Als Bollwerk gegen die Türken kam den italienischen Territorien der Habsburger im westlichen Mittelmeer eine Schlüsselstellung zu. Dabei mag es kein Zufall sein, dass die Öffnung der drei Städte auf das Meer sich verstärkt gegen Ende des Cinquecento vollzog, als nach den ersten Friedensverträgen zwischen Philipp II. und dem türkischen Sultan trotz anhaltenden Korsarentums Hoffnung auf eine zurückgehende Bedrohung von der See her bestand. Damit wurde die Stadtküste zu einem für die königliche Repräsentation privilegierten Ort, der zur Aufstellung anspruchsvoller Brunnenanlagen und Herrscherbilder bestimmt war. Diese skulpturale Bereicherung des Ufersaumes offenbart das Interesse der spanischen Könige und Vizekönige, ihre Grenzen mit deutlichen Herrschaftszeichen zu besetzen, die sich zugleich aber auch an die Stadtbevölkerung richteten. Denn die Aufwertung der Hafenzonen mit Brunnen und Königsstatuen wie prachtvollen Architekturen führte dazu, dass es auch die Menschen an den nobilitierten Ufersaum der Stadt zog. Seine Attraktivität als Ort des *passaggio* erklärt sich durch den Reiz der Schwelle als ein Bereich des Überganges, an dem sich soziale Ordnungen durchmischten, wie auch des Hafens als einer Bühne, auf der Fremdes und Neues in die Stadt getragen wurde. So begeisterte sich der schon zitierte französische Reisende über die Kurzweiligkeit der Promenade am Messineser Hafenkai, wo man Schiffe aus aller Herren Länder betrachten und Neuigkeiten aus aller Welt – “des nouvelles de toutes les parties du monde” – erfahren könne.⁶⁵ Für Jouvin war der Hafen damit nicht Grenze der Stadt, sondern das Tor zur Welt.

⁶⁵ Jouvin (Anm. 64), S. 182f.: “je ne trouve rien de plus agreable que la promenade du grand quay de ce port couvert d’une multitude de vaisseaux de toutes les Nations du monde [...] on ne s’ennuye jamais de se promener [au bord du quay], quand ce ne seroit que d’un costé vous avez ces grands Palais qui le bordent, et de l’autre un nombre innombrable de toutes sortes de barques, et de vaisseaux; et par ce moyen on entend des nouvelles de toutes les parties du monde, et on la [sic] commodité de s’embarquer pour y aller.”

Abstract

The development of seafronts on the threshold between land and water is, in its present state, a recent phenomenon in the history of maritime cities. However, precursors for this type of social appropriation of urban littoral zones were already developed in the southern Italian towns of Messina, Palermo and Naples in the sixteenth and seventeenth centuries. In all three towns the littoral areas underwent fundamental changes, which led to a far-reaching redefinition of the relationship between the city and the sea. The towns, which all belonged to the Habsburg Empire, developed different but mutually referential harbor fronts that obtained a new character through the construction of quays, representative buildings as well as sculptural ornamentation. This progress was accompanied by an increased social appropriation of the littoral zone, which was discovered as an attractive space for the *passaggiata*. The article discusses the interplay between artistic and functional development and addresses the relationship between the view of and from the city, i.e. between the self-representation of the city towards the sea and the latter’s aesthetic perception through the eyes of contemporaries.

Bildnachweis

Office of Architecture, Barcelona (Alejo Bague): Abb. 1. – Nach *Genova nel Settecento e le vedute di Antonio Gholfi*, hg. von Ermio Poleggi, Mailand 1986: Abb. 2. – *Biblioteca Comunale degli Intronati, Siena*: Abb. 3. – Nach *Nel Mediterraneo una città e un’isola: Messina e la Sicilia*, Ausst.-Kat. Messina 2003, Messina 2003: Abb. 4. – Nach Jean-Claude Richard, *Abbé de Saint-Non, Voyage pittoresque ou description des royaumes de Naples et de Sicile, IV*, Paris 1785: Abb. 5. – Giuseppe Allegrino, Florenz: Abb. 6. – Messina, *Biblioteca regionale universitaria ‘Giacomo Longo’*: Abb. 7, 8. – By kind permission of Lord Montagu of Beaulieu: Abb. 9. – *Gabinetto Fotografico del Polo Museale fiorentino, Florenz*: Abb. 10. – Nach *La città di Napoli tra vedutismo e cartografia: piante e vedute dal XV al XIX secolo*, hg. von Giulio Pane/Vladimiro Valerio, Neapel 1987: Abb. 11. – Nach Cesare Barbera Azzarello, *Raffigurazioni, vedute e piante di Palermo dal sec. XV al sec. XIX*, Caltanissetta 2008: Abb. 12, 13. – Nach Consolo/De Seta (Anm. 48): Abb. 14. – Österreichische Nationalbibliothek Wien: Abb. 15, 18. – Nach Parrino (Anm. 56): Abb. 16. – Nach Nicola Spinosa/Leonardo Di Mauro, *Vedute napoletane del Settecento*, Neapel 1996: Abb. 17.