

# Portus neu entdeckt — der Hafen von Rom im Licht multidisziplinärer Untersuchungen

Michael Heinzelmann

SIMON KEAY, MARTIN MILLETT, LIDIA PAROLI, and KRISTIAN STRUTT, *PORTUS. AN ARCHAEOLOGICAL SURVEY OF THE PORT OF IMPERIAL ROME* (Archaeological Monographs of the British School at Rome 15, 2005 [2006]; in collaboration with the Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia). Pp. xvii + 360, ills. 235, foldouts 2. ISBN 0 904152 47 2. £49.50.

Die vorliegende Publikation bildet den seit Jahrzehnten wichtigsten Beitrag zur römischen Hafenstadt Portus. Sie verdient auch aus methodischer Sicht besondere Beachtung, da sie ein mustergültiges Beispiel einer zeitgemäßen Projektstrategie zur großflächigen Untersuchung einer Siedlung mittels nicht invasiver Prospektionsmethoden darstellt.

Portus, der Hafen Roms, war der größte künstliche Hafen der antiken Welt. Von Claudius zur Ergänzung des 3 km südlich gelegenen, älteren Flusshafens Ostia begonnen und schrittweise ausgebaut, erlebt er nach der Anlage des hexagonalen Hafenbeckens und angrenzender Infrastrukturbauten durch Trajan im 2. Jh. seine Blütezeit. In diesem Zeitraum bildet Portus zusammen mit Ostia den grössten Warenumschlagsplatz des gesamten Mittelmeerraums. Während Ostia jedoch bereits im Verlauf des 3. Jhs. seine Bedeutung als Handelsplatz einbüßt, entwickelt sich Portus zu einer eigenständigen Hafenstadt, die bis zum fortgeschrittenen Mittelalter die Versorgung Roms gewährleistet. Doch während der Forschungsstand zu Ostia inzwischen einen verhältnismässig guten Stand erreicht hat, ist unsere Kenntnis von Portus bis heute wesentlich lückenhafter. Grund hierfür ist insbesondere eine unglücklichere Überlieferungssituation. So wurden die monumentalen Gebäudestrukturen der Hafenstadt bereits seit dem Mittelalter systematisch für Baumaterial spoliert, flankiert seit der Renaissance durch immer intensivere Grabungsaktivitäten zur Freilegung von Statuen und Inschriften. Die letzte dieser großflächigen und nur ungenügend dokumentierten Grabungen fand auf Veranlassung der Familie Torlonia 1863-69 statt, deren umfangreiche Sammlung zu großen Teilen mit Funden aus dem Portusgebiet bestückt ist. Weitere Zerstörungen erfolgten Anfang des 20. Jhs. im Rahmen von Landgewinnungsmaßnahmen sowie zuletzt beim Bau des modernen Flughafens. Erschwerend kommt hinzu, dass sich bis heute große Teile des ehemaligen Hafen- und Siedlungsareals in Privatbesitz befinden und hier nur eingeschränkt systematische Untersuchungen möglich sind. Unser bisheriges Bild von Portus beruht vor allem auf unzuverlässigen Beobachtungen und Plänen R. Lancianis (1868), die später durch Untersuchungen G. Luglis und G. Filibecks (1935) und O. Testaguzzas (1970) nur partiell ergänzt und korrigiert wurden. Durch die nun vorgelegten Ergebnisse muss dieses Bild in wesentlichen Punkten revidiert werden.

Die hier besprochene Publikation ist die Frucht eines multidisziplinären Projektes, das im Rahmen des 'Tiber Valley Project' unter Federführung der British School at Rome und in Kooperation mit zahlreichen englischen Universitäten sowie der Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia zwischen 1997 und 2004 durchgeführt wurde. Kern des Projektes sind großflächige Untersuchungen von Portus und seinem Hinterland mittels verschiedener nicht-invasiver Methoden, welche teilweise auch im bislang nicht zugänglichen Privatgelände ausgeführt werden konnten. Eine wichtige Grundlage bildet ein systematischer topographischer Survey sowie großflächige geophysikalische Prospektionen (insbesondere Magnetometrie). Für kleinere Teilareale standen ferner hervorragende Luftbilder zur Verfügung. Desweiteren wurde in einem ausgewählten Bereich südlich des trajanischen Hafenbeckens ein systematischer Oberflächensurvey durchgeführt. Schließlich konnten in die Publikation Zusammenfassungen von laufenden gearchäologischen Untersuchungen und Ausgrabungen der Soprintendenza integriert werden, die wichtige Ergänzungen bieten.

Trotz der Beteiligung zahlreicher Autoren und der Einbindung inhaltlich heterogener Beiträge ist es den Hauptautoren gelungen, eine stringent und durchdacht aufgebaute Publikation vorzulegen, die insbesondere in den zusammenfassenden Schlusskapiteln ein kohärentes und dichtes Bild des neuen Kenntnisstandes entwickelt. Das Buch ist in insgesamt 9 Hauptkapitel und 4 Appendices gegliedert. Im Einleitungskapitel (1-9) werden Ziele und Strategien des Pro-

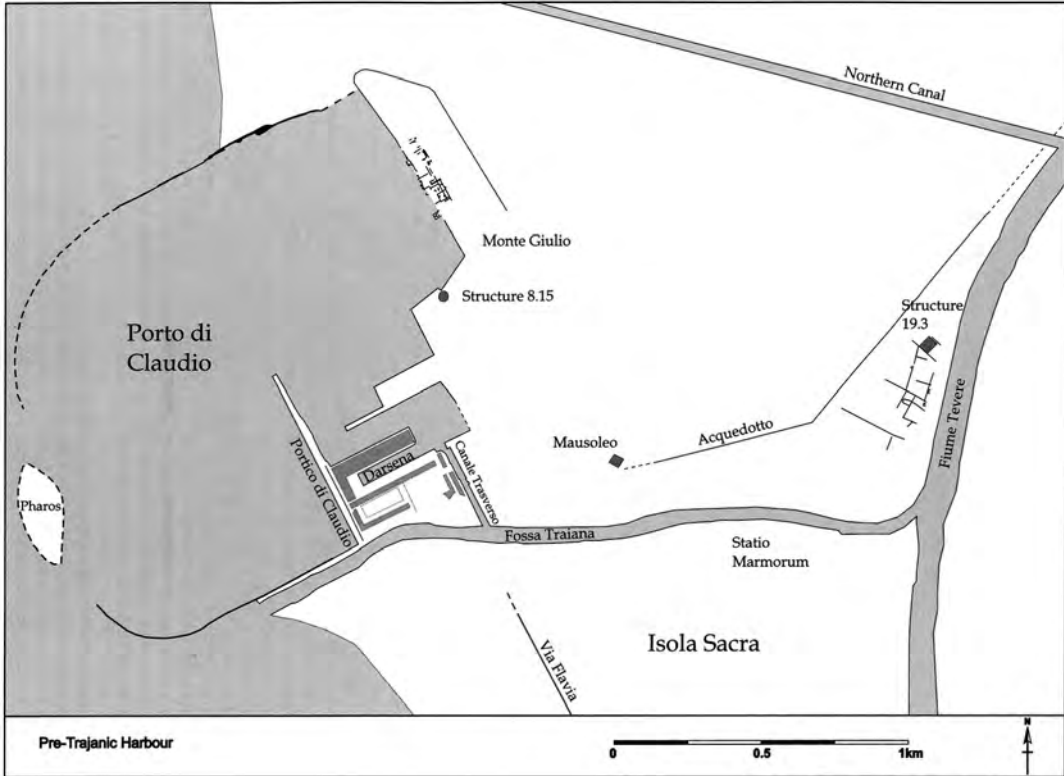


Fig. 1. Summary plan showing the evidence for the Claudian and 1st-c. A.D. layout of Portus (= fig. 8.2).

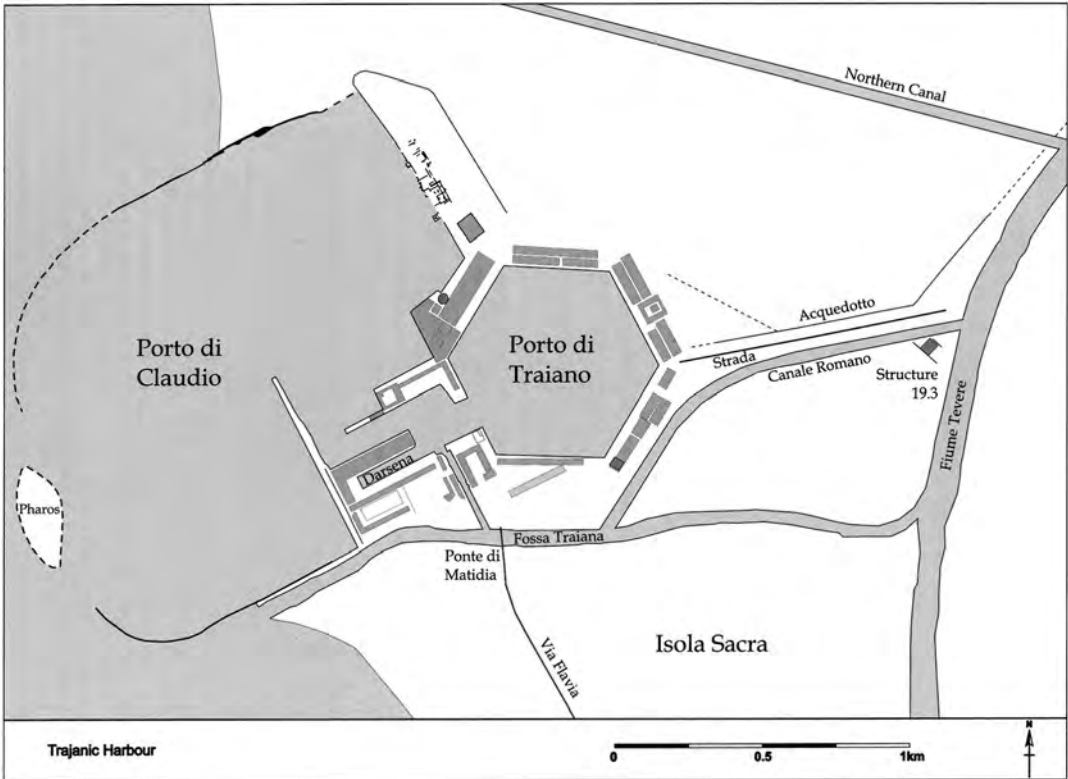


Fig. 2. Summary plan showing the evidence for the Trajanic and mid-Imperial layout of Portus (= fig. 8.4).

jekt es erläutert, gefolgt von einem allgemeinen Abschnitt (11-42) zur Geschichte der Stadt anhand historischer Quellen und zur Entwicklung des geologisch-naturräumlichen Umfeldes von Portus. Das dritte Kapitel (43-60) bietet einen guten Überblick zum Forschungsstand vor Beginn des Projektes. Der besseren Nachvollziehbarkeit der durchgeführten Untersuchungen dient der vierte Abschnitt (61-70), in dem Charakteristika sowie Vor- und Nachteile der angewendeten Methoden kritisch diskutiert werden. Den eigentlichen Kern der Arbeit bildet Kapitel 5 (71-172) mit der Dokumentation und Diskussion der Ergebnisse der verschiedenen Projektkomponenten, ergänzt durch die Vorlage des Fundmaterials des Oberflächen-survey in Kapitel 6 (173-240). Schließlich bietet der Abschnitt 7 (241-68) eine gute Synthese der bisherigen Arbeiten der Soprintendenza im Bereich von Portus, unter denen die Grabungen im Bereich der sog. Basilica Portuense besondere Aufmerksamkeit verdienen. Den Abschluss bilden zwei hervorragende Zusammenfassungen: Einerseits werden die verschiedenen Projektergebnisse zusammengeführt (269-96), andererseits werden die neuen Erkenntnisse zum Portus in einen breiteren Kontext gestellt (297-314). Die Publikation wird durch zahlreiche Pläne, Abbildungen und Tabellen sowie einen neuen Gesamtplan effizient illustriert. Letzterer sollte nun die ungenaueren älteren Pläne ersetzen.

Aus methodischer Sicht verdient insbesondere der großflächige Einsatz geophysikalischer Prospektionen Beachtung. Seit den 1990er Jahren hat vor allem die Magnetometrie einen Entwicklungsstand erreicht, der es erlaubt, ganze Siedlungen zu prospektieren. Hiermit steht der Forschung ein effizientes Instrument zur Verfügung, mit dem in gezielter Weise großflächige urbanistische Fragestellungen verfolgt werden können. Im Fall des Portus-Projektes wurden unter nicht immer einfachen Bedingungen mittels eines Fluxgate FM 36 insgesamt ca. 173 ha prospektiert, was aktuell den größten im Mittelmeerraum durchgeführten Magnetometrie-Survey darstellt. Die Resultate sind unterschiedlich aussagekräftig. Ehemalige Wasserflächen (Hafenbecken und Kanäle) zeichnen sich sehr deutlich als rauscharme Bereiche ab. Im bebauten Areal sind es vor allem die massiven und meist mit Ziegeln errichteten *Horrea* und andere Großbauten, die deutlich in Erscheinung treten. Aufgrund der vielfältigen Störungen, hohen Anschüttungen sowie der stellenweise vielschichtigen Stratigraphie mit Nachnutzungen bis ins Mittelalter sind andere Bereiche wiederum weniger ergebnisreich. Auch ein Test mit elektrischer Widerstandsmessung erbrachte keine weiterführenden Erkenntnisse, weshalb diese Prospektionsmethode kaum zur Anwendung kam. Für die Zukunft könnten Georadar und Electrical Resistivity Tomography zusätzliche Einblicke ermöglichen. Die Ergebnisse der Magnetometrie wurden in zahlreichen Abbildungen vorbildlich der jeweiligen Interpretationszeichnung gegenüber gestellt, so dass ein Vergleich problemlos möglich ist.

Hier müssen zwei kritische Punkte festgehalten werden: Zum einen ist die Qualität der Umzeichnungen nur bedingt befriedigend, Mauern sind häufig nicht rechtwinklig gezeichnet und schließen oft nicht aneinander an, obwohl dies im Magnetogramm deutlich erkennbar ist. Auch die verwendeten Schraffuren und Grautonabstufungen lassen sich nicht immer einfach differenzieren. Hier hätte man sich eine etwas sorgfältigere graphische Umsetzung gewünscht. Schwerwiegender ist jedoch, dass die Interpretation der Magnetogramme nach Angaben der Autoren zwar in enger Absprache zwischen Geophysiker und Archäologen erfolgte, doch lässt das Ergebnis vermuten, dass die Hauptarbeit von einem mit den Baubefunden nicht vertrauten Mitarbeiter ausgeführt wurde. Die Folge sind teilweise unbefriedigende Interpretationen, wie z.B. bei Abbildung 5.17/5.18, wo ein offensichtlich einheitlicher Großbau mit rechtwinkligen und über längere Strecken durchlaufenden Mauern in ein kaum verständliches, kleinteiliges Mauergewirr umgesetzt wurde. Dieses Beispiel zeigt erneut, dass bis heute eine der Hauptschwierigkeiten bei der Auswertung geophysikalischer Prospektionen in dem Vorgang der Interpretation und Visualisierung der Ergebnisse liegt. Zahlreiche Projekte verzichten daher ganz auf Interpretationszeichnungen, doch kann dies keine Lösung sein. Der Rezensent ist hier der Ansicht, dass zur Erzielung bestmöglicher Interpretationsergebnisse die eigentliche Auswertung federführend von Archäologen, die mit dem Befund vertraut sind, durchgeführt werden sollte.

Eine gute Ergänzung der geophysikalischen Prospektionen können theoretisch systematische Oberflächensurveys bieten. Im Idealfall wäre denkbar, dass durch bestimmte Fundkonzentra-

tionen Aussagen zur Datierung, Funktion und Ausstattung zuvor prospektierter Gebäude möglich werden. Leider konnte im Fall des Portus-Projektes nur ein beschränkter Bereich (85 ha) systematisch begangen werden, für den allerdings nur teilweise aussagekräftige Ergebnisse der Magnetometrie vorlagen, so dass kaum eine Korrelation beider Methoden möglich war. Einschränkungen ergaben sich ferner durch die enorme Fundkonzentration an der Oberfläche, die aus arbeitstechnischen Gründen lediglich die Erfassung diagnostischer Scherben und bestimmter Baumaterialien erlaubte. Alle Fundgattungen wurden nach drei Konzentrationsstufen kartiert. Hierbei können die Ergebnisse des Survey jedoch nur begrenzt überzeugen. So legt beispielsweise die gleichmässige Streuung der Marmorwandverkleidungsfragmente (Abb. 6.22), die in keinem Fall ein realistisches Abbild der Ausstattung der darunterliegenden Gebäude bilden kann, nahe, dass das Untersuchungsareal in der Nachantike großflächigen (und angesichts der Überlieferungsgeschichte wenig überraschenden) Erdbewegungen ausgesetzt war. Hinsichtlich der Aussagekraft der übrigen Fundkartierungen ist daher Zurückhaltung geboten. Immerhin konnten bei dem Survey einige Konzentrationen von hellenistischer Keramik beobachtet werden, die erstmals Indizien für Besiedlungsaktivitäten vor dem claudischen Hafenneubau liefern. Angesichts der jeweils eng begrenzten Fundstellen könnte es sich hierbei um Gutshöfe oder Villen gehandelt haben. Demgegenüber bietet die spätere chronologische Entwicklung der Fundkeramik keine Überraschungen (vgl. Abb. 6.84). Sie erlebt ab dem Bau des claudischen Hafens einen sprunghaften Anstieg und erreicht einen Höhepunkt in der mittleren Kaiserzeit (100-300 n.Chr.) und Spätantike (300-500 n.Chr.). Das Keramikaufkommen fällt dann am Übergang von der Spätantike zum frühen Mittelalter (500-700 n.Chr.) stark ab, doch belegt es die kontinuierliche Nutzung des Hafens über diese schwierige Umbruchszeit hinweg. Auch in funktionaler Hinsicht bietet die Keramik keine besonders aussagekräftigen Ergebnisse. Die am stärksten vertretene Fundgattung bilden erwartungsgemäß Amphoren, womit die Autoren allgemein die Bedeutung des Fernhandels unterstreichen, doch sollte dieses Survey-Ergebnis nicht zu spezifisch auf Einzelbauten übertragen werden. So zeigen neuere Grabungsergebnisse in Ostia, dass auch bei Gebäuden, die keine unmittelbare Handelsfunktion (u.a. Thermen, Wohnhäuser) hatten, Amphoren die stärkste Fundgattung bilden. Betrachtet man somit die Survey-Ergebnisse im Verhältnis zum Arbeitsaufwand, fällt die Bilanz trotz einiger guter Einzelbeobachtungen eher ernüchternd aus. Insofern stellt sich die unbequeme Frage, ob innerhalb urbaner Kontexte, die häufig ähnlich intensiven nachantiken Erdverlagerungen ausgesetzt waren, der traditionelle Oberflächensurvey mit seiner verhältnismässig geringen Auflösung tatsächlich eine zielführende Methode darstellt.

Unabhängig von diesen Einzelkritiken kann jedoch der im Rahmen des Portus-Projektes verfolgte methodische Ansatz als vorbildlich angesehen werden. Dies gilt umso mehr, als jeder Arbeitsschritt detailliert dokumentiert und kritisch auf seine Aussagemöglichkeiten hin überprüft wird.

Von den inhaltlichen Ergebnissen können hier nur die wichtigsten Punkte Erwähnung finden. Von Bedeutung sind zunächst die Ergebnisse der geoarchäologischen Studien (A. Arnoldus Huyzendfeld), welche es inzwischen unwahrscheinlich machen, dass bei der Anlage des claudischen Hafens auf eine natürliche Einbuchtung oder Lagune zurückgegriffen wurde. Vielmehr verlief die mit Dünen besetzte Küstenlinie an dieser Stelle bis zur südlich gelegenen Tibermündung gerade. Der claudische Hafen wurde zum Teil in den Strand eingetieft, zum Teil durch Aufschüttung weit in das Meer ausgreifender Molen gebildet. Für die Wahl des Hafengeländes war daher wohl nur die Nähe zum Tiber entscheidend. Aufgrund der geoarchäologischen Untersuchungen scheint sich der Hafen ausschließlich nach Westen zum Meer hin geöffnet zu haben.

Eines der wichtigsten Ergebnisse der vorliegenden Arbeit ist eine weitreichende Aufwertung des claudischen Hafenprojekts. Während sich in der bisherigen Forschung die Ansicht etabliert hatte, dass der von Claudius initiierte Hafenneubau aufgrund fortschreitender Versandung frühzeitig gescheitert war und Portus erst mit der trajanischen Neuplanung tatsächlich in Funktion trat, können die Autoren nun wahrscheinlich machen, dass der Hafen bereits ab claudischer Zeit kontinuierlich benutzt und schrittweise unter Nero und den Flaviern ausgebaut worden ist. Der vortrajanische Hafen scheint wesentlich größere Teile umfasst zu haben als

bislang angenommen. So konnte bei den Prospektionen ein bislang unbekannter Kanal im Norden des Hafens nachgewiesen werden, der wahrscheinlich zum ersten Bauprojekt gehört und der Ableitung von Tiberhochwassern gedient haben dürfte. Auch der traditionell den späteren trajanischen Umbauten zugeschriebene Verbindungskanal zum Tiber, die sog. *Fossa Traiana*, sowie der von ihm ins Hafengelände abbiegende Canale Trasverso scheinen bereits auf die erste Anlage des Hafens zurückzugehen. Neu sind auch die überzeugenden Überlegungen, dass der Bereich der sog. Darsena mit ihrem inneren Hafenbecken und dem Canale di Imbocco del Porto di Traiano bereits unter Nero fertiggestellt gewesen sein müssen. Um die Darsena und den Canale Trasverso scheint sich zudem in diesem Bereich des Hafenareals bereits ab claudisch-neronischer Zeit ein orthogonal organisiertes Wohn- und Lagerviertel entwickelt zu haben, das spätestens ab flavischer Zeit mittels der senkrecht nach Süden führenden *Via Flavia* mit Ostia verbunden worden ist. Ein neu bei den Prospektionen nachgewiesener Aquädukt, der mit einer jüngst bei Ponte Galeria gefundenen Inschrift in Verbindung gebracht werden kann, scheint die Wasserversorgung ab neronischer Zeit gewährleistet zu haben.

Das trajanische Hafenprojekt muss nach den vorliegenden Ergebnissen redimensioniert werden, doch hatte es nichtsdestotrotz gravierende Veränderungen und eine entscheidende Effizienzsteigerung zur Folge, welche letztlich die Verlegung der alexandrinischen Getreideflotte von Puteoli nach Portus ermöglichte. Neu in trajanischer Zeit entstand das berühmte hexagonale Hafenbecken, das jedoch lediglich an die bereits bestehenden Anlagen der Darsena angeschlossen wurde. Ebenfalls auf die trajanische Planung scheint ein dritter, bislang unbekannter Kanal zurückzugehen, der mittels einer leichten Kurve nahe an die Rückseite des hexagonalen Hafenbeckens herangeführt wurde, offenbar mit dem Ziel, die Umladungen von See- zu Flussschiffen zu erleichtern. Entlang der Nordseite dieses Kanals wurde nun auch eine neue Verbindungsstraße nach Rom sowie ein parallel zu ihr verlaufender Aquädukt angelegt. Bezüglich der Bebauung des Hafenbeckens bestätigen die Prospektionen in weiten Teilen das von Lanciani gezeichnete Bild, wonach entlang der 6 Seiten des Beckens insbesondere *Horrea* des langgestreckten Korridor Typs existierten. Zwei neue Detailerkennnisse verdienen jedoch besondere Beachtung: So konnte im Zentrum der der Einfahrt zum Hexagon gegenüberliegenden Hafenseite ein großer rechteckiger Tempelbau nachgewiesen werden, der offenbar den zentralen Bezugspunkt des neuen Hafens bildete. Ferner zeigen die Prospektionen für den Bereich des sog. Palazzo Imperiale eine überraschend kleinteilige, rechtwinklige Bebauung, welche von den Autoren als *Insulae* interpretiert wird. Insgesamt bestätigt sich jedoch das Bild, dass die Gebäude um das hexagonale Hafenbecken einer übergeordneten, vermutlich kaiserlichen Planung entspringen und von dem spezifischen Korridor-Horrea-Typ dominiert werden, der zur effizienten Zwischenlagerung großer Getreidemengen besonders geeignet erscheint.

Ein ganz anderes Bild erbrachten die Luftbild- und Prospektionsergebnisse für die Peripherie des Hafens, wo insbesondere entlang dem Tiber- und Kanalufer eine dichte, jedoch unsystematisch angelegte und kleinteiligere Bebauung nachgewiesen werden konnte. Hierunter befinden sich mehrere kleinere *Horrea*, die im Typus den aus Ostia bekannten Lagerbauten mit Innenhof folgen. Die Vermutung der Autoren, dass es sich hierbei um Bauten privater Betreiber und Investoren handelt, ist naheliegend.

Insgesamt gelingt es den Verfassern, bei der stets vorsichtig abgewogenen Zusammenführung aller Projektergebnisse ein schlüssiges und in weiten Teilen verändertes Bild der Topographie und baulichen Entwicklung von Portus zu zeichnen. Auch wenn erst die seit 2007 auf den Ergebnissen der Prospektionen basierenden Ausgrabungen detailliertere Erkenntnisse zur Chronologie einzelner Hafenbereiche liefern werden, ist bereits mit dem vorliegenden Band ein gänzlich neuer Ausgangspunkt für zukünftige Forschungen geschaffen. Da von einem Projekt des Deutschen Archäologischen Instituts und der American Academy in Rome ähnlich gute Prospektions- und jüngere Grabungsergebnisse für Ostia vorliegen (MAAR 47 [2002] 259-304), eröffnet sich nun die hervorragende Möglichkeit einer allgemeineren Betrachtung des kaiserzeitlichen Handels- und Warenumschlagsplatzes Portus-Ostia. Hierbei wird insbesondere eine vertiefte Diskussion über die administrative und funktionale Rollenverteilung zwischen Portus und Ostia im Hinblick auf die Versorgung Roms und als Drehscheibe im Mittelmeerhandel fruchtbar sein.