



<https://publications.dainst.org>

# iDAI.publications

ELEKTRONISCHE PUBLIKATIONEN DES  
DEUTSCHEN ARCHÄOLOGISCHEN INSTITUTS

Dies ist ein digitaler Sonderdruck des Beitrags / This is a digital offprint of the article

Marcus H. Hermanns

## Iberische Halbinsel: Antike Hafenanlagen auf der iberischen Halbinsel

aus / from

### e-Forschungsberichte

Ausgabe / Issue **2 • 2015**

Seite / Page **9–11**

<https://publications.dainst.org/journals/efb/1652/4558> • urn:nbn:de:0048-journals.efb-2015-2-p9-11-v4558.7

Verantwortliche Redaktion / Publishing editor

**Redaktion e-Jahresberichte und e-Forschungsberichte | Deutsches Archäologisches Institut**

Weitere Informationen unter / For further information see <https://publications.dainst.org/journals/efb>

Redaktion und Satz / **Annika Busching** ([jahresbericht@dainst.de](mailto:jahresbericht@dainst.de))

**Gestalterisches Konzept: Hawemann & Mosch**

**Länderkarten: © 2017 [www.mapbox.com](http://www.mapbox.com)**

**©2017 Deutsches Archäologisches Institut**

Deutsches Archäologisches Institut, Zentrale, Podbielskiallee 69–71, 14195 Berlin, Tel: +49 30 187711-0

Email: [info@dainst.de](mailto:info@dainst.de) / Web: [dainst.org](http://dainst.org)

**Nutzungsbedingungen:** Die e-Forschungsberichte 2015-2 des Deutschen Archäologischen Instituts steht unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitungen 4.0 International. Um eine Kopie dieser Lizenz zu sehen, besuchen Sie bitte <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

**Terms of use:** The e-Annual Report 2015 of the Deutsches Archäologisches Institut is published under the Creative-Commons-Licence BY – NC – ND 4.0 International. To see a copy of this licence visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

## IBERISCHE HALBINSEL

### Antike Hafenanlagen auf der iberischen Halbinsel



Die Arbeiten des Jahres 2014

**Abteilung Madrid des Deutschen Archäologischen Instituts**

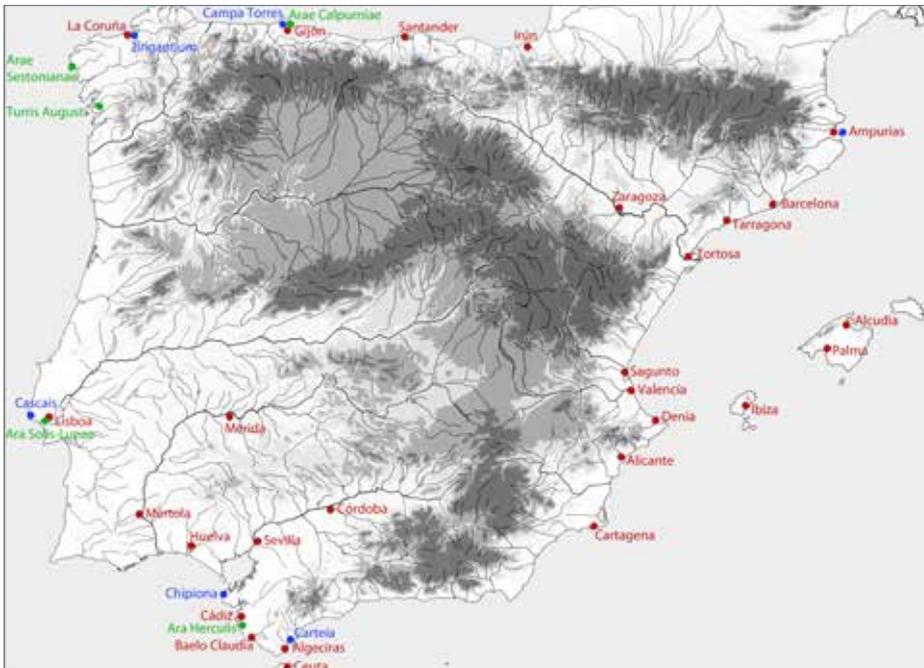
von Marcus H. Hermanns



e-FORSCHUNGSBERICHTE DES DAI 2015 · Faszikel 2  
urn:nbn:de:0048-DAI-EDAI-F.2015-2-03-7

*In 2014, the catalogue of contexts concerning harbours and anchorages on the Iberian Peninsula was completed. Five categories were distinguished: harbour facilities, port towns, anchorage grounds, other nautical infrastructure and ship-wrecks. All data was processed for iDAI.gazetteer and linked within iDAI.bibliography/ZENON. The project is part of DAI Cluster VI, working group „Hafenorte“.*

Im Jahr 2014 wurden die Arbeiten am Katalog zu den relevanten Fundkontexten auf der Iberischen Halbinsel weiterhin vervollständigt. Aufgenommen wurden aus der Fachliteratur unter der Rubrik Hafenanlagen diverse Orte mit eindeutigen Fundkontexten von Häfen wie Kaimauern oder Molen. Dagegen wurden unter der Rubrik Hafenorte Fundkontexte an Gewässern gelegen aufgeführt, die, wenn sie auch keine direkten Hinweise auf Hafenanlagen bisher erbracht haben, so doch Hinweise auf komplementärer Infrastruktur wie z. B. Speicherbauten. Unter Reedeplätzen/Ankerbuchten sind



1

die Buchten vor Küstenstädten gemeint, die keinerlei wirtschaftsbedingte Infrastruktur aufweisen, jedoch vor der Küste einen mit archäologischer Methodik untersuchte Fläche zeigen, die als Ruheplatz der Schifffahrt genutzt wurde. Der Begriff „sonstige nautische Infrastruktur“ definiert hier Seezeichen, Altäre oder Heiligtümer, sowie Leuchttürme. Die Wrackfunde wurden in Hinblick auf die Auswertung nach unterschiedlichen Handelsströmen (regionaler oder lokaler Warenvertrieb; Fernverkehr oder Küsten-Tramping) aufgelistet. Die zeitliche Schiene der Datenerhebung betrifft vier Abschnitte: die vorrömische, römische, spätantike und frühmittelalterliche/ islamische Zeit.

Ziel ist, die Hafenanlagen in ihrem topografischen und urbanistischen Kontext zusammen mit anderer nautischer Infrastruktur entlang der Atlantik- und der Mittelmeerküste holistisch zu betrachten (Abfolge der Hafenanlagen, Hierarchisierung der Küste). Weiterhin wird nach der Dynamik und deren Agenten gefragt, die den Ausbau zu bestimmten Infrastrukturen und Bauten vorantrieben. Zu letzterem Aspekt wurden erste Untersuchungen zur urbanistischen Eingliederung der Hafenanlagen in das städtische System durchgeführt sowie zu ihrer funktionalen Entwicklung innerhalb des Gesamtkonzeptes der jeweiligen Stadt. Anhand einiger Beispiele hispanischer Hafenstädte wurde das Verhältnis zwischen den Hafenanlagen und anderen, die römische *urbanitas* konstituierende Bauten, wie etwa den Spielstätten, betrachtet.

Die Haltung gegenüber Hafenorten spiegelt ein Zitat des Römers Marcus Tullius Cicero (107–44 v. Chr.) wider:

*Den Städten am Meer ist eine gewisse Neigung zur Verderbnis und zur Wandelung der Sitten eigen, denn sie kommen mit neuartigen Berichten und Lehren in nahe Verbindung und es werden nicht nur Waren von draußen importiert, sondern auch Sitten, sodass nichts in den überkommenen Einrichtungen unangetastet bestehen bleiben kann. (Cicero, De re publica II 4, 7)*

1 Hafenanlagen (Ankerbuchten, Reeden) und Hafenanlagen (rot), Küstenheiligtümer (grün) und nautische Küsteninfrastruktur (Leuchttürme) (blau) (Grafik: E. Puch, DAI nach Angaben des Autors).

Betrachtet man jedoch dieses Zitat im Gesamtkontext der Schriften Ciceros, so ist die Haltung dieses Denkers eher ambivalent. Einerseits folgte er Platon, indem er vom Handel ausgehende negative Konsequenzen für die Moral und Disziplin der Bewohner von Hafenstädten fürchtete (Platon, nom. 704d–705b, 847b–e; Cicero, leg. agr. 2, 95 mit dem Beispiel Karthago sowie rep. 2, 17), andererseits erkannte er den Nutzen der Anlage von Werften und Häfen an (off. 2, 60, vgl. die ökonomischen Vorteile bei Aristoteles, pol. 1327a). Er hält Handel im kleinen Rahmen für unehrenhaft, lobt aber das große gewinnbringende Geschäft über See und zählt die Schifffahrt sowie die künstlichen Häfen zu den positiven Errungenschaften des Menschen (off. 1, 151; 2, 11–15). Cicero bilanzierte, Rom beherrsche das Mittelmeer „wie in einem sicheren und geschlossenen Hafen“ (prov. 31).

Bei der Betrachtung der Hafenterte vor diesem Hintergrund konnte skizziert werden, dass nur wenige Hafenstädte auf der Iberischen Halbinsel im Sinne von Marcus Tullius Cicero als Innovationszentren gelten können. Die Stadt Cartago Nova (heute: Cartagena) mit der frühzeitigen Errichtung einer Mole als Pilae-Bau schon Ende des 2. Jahrhunderts v. Chr. (wenn die Inschrift CIL II 3434 in dieser Hinsicht interpretiert werden kann), wie auch Tarraco (heute: Tarragona) können hier als Beispiele gelten. Die Hafenterte stünden somit auf einer technologischen Stufe wie Cosa und Puteoli auf der Italienischen Halbinsel. In Cartago Nova kann hierzu auch die „avantgardistische Gestaltung“ der *scanae frons* in drei Exedren angeführt werden; eine Gliederung, die später an anderen Orten nachempfunden wurde.

Schließlich ist auch die unterschiedliche Gewichtung der städtischen Gemeinden interessant, wenn es den Bau und den Unterhalt von Hafenanlagen zugunsten oder auf Kosten anderer Bauten der städtischen Infrastruktur betrifft. So konnte in Tarraco aufgrund der Befunde insbesondere von Speicherbauten eine mehrfache Verlagerung von Funktionen festgestellt werden. Während diese zeitliche Dislozierung hier wohl eher aus Gründen der urbanistischen Konzeption geschah, so ist ein ähnlicher Aspekt in Hispalis (heute: Sevilla) wohl der topografischen Situation am Fluss mit seinen Verlagerungen geschuldet. Die funktionale Verlagerung bestimmter Funktionsareale wie Speicherbauten steht hier im direkten Kontrast zu der seit

der zweiten Hälfte des 1. Jahrhunderts n. Chr. bis in das 3. Jahrhundert (oder sogar bis in die erste Hälfte des 5. Jhs. n. Chr.) feststellbaren Kontinuität einer archäologisch nachgewiesenen Steganlage (zona Cine Imperial).