

Der Theodosios-Hafen in Yenikapı, İstanbul: ein Hafengelände im Wandel der Zeiten

Im Jahre 2004 begann man in İstanbul nach mehr als 20-jähriger intensiver Planung seitens des Türkischen Verkehrsministeriums (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) und der lokalen Gemeindeverwaltung (İstanbul Büyükşehir Belediyesi) mit der Realisierung des sogenannten *Marmaray* Projektes: Dieses sieht in Anbindung und im Ausbau der bestehenden Verkehrsverbindungen des İstanbuler Metro-Systems die Errichtung einer insgesamt 76 km langen Bahnlinie mit 40 neuen Stationen vor, einer Linie, die nahe der Küste der Propontis verlaufen und unter dem Bosphoros hindurch eine direkte Verbindung zwischen den europäischen und den asiatischen Teilen der Stadt herstellen soll, um dergestalt die erheblichen innerstädtischen Transportprobleme zwischen den Kontinenten zu reduzieren¹. Die Bauarbeiten hatten kaum begonnen, als vor allem im Bereich der geplanten Stationen in den Stadtvierteln Üsküdar auf der asiatischen Seite sowie in Sirkeci und Yenikapı auf der thrakischen Seite İstanbuls bedeutende archäologische Funde gemacht wurden, die zu systematischen Ausgrabungen Anlaß boten². Noch im gleichen Jahr nahm das Archäologische Museum İstanbul (İstanbul Arkeoloji Müzeleri) diese in Angriff. In Yenikapı, auf das wir uns im folgenden konzentrieren, wurde anfangs unter der Leitung des Museumsdirektors İsmail Karamut gegraben, vom Jahre 2009 an bis zur Beendigung der Feldarbeiten 2013 unter seiner Nachfolgerin Zeynep Kızıltan³ (Abb. 1).

Die wissenschaftlichen Resultate auf der freigelegten Fläche von insgesamt 58 000 m², der größten Grabung im İstanbuler Stadtgebiet, sind beeindruckend: Bereits in den obersten Schichten, gut 3 m über dem heutigen Meeresspiegel, wurden Gebäudestrukturen freigelegt, die osmani-



Abb. 1 Marmaray Projekt, Plan und Profil. – (Nach Buket u. a., *The Marmaray Project* 1 Abb. 1).

schen Werkstätten und Handwerksbetrieben zuzuordnen sind; in einer Tiefe von mehr als 6 m unterhalb des Meeresspiegels kamen neolithische Siedlungsspuren und Grabfunde zutage, Fußspuren und Gebrauchsgegenstände, die bis zu 8500 Jahre alt sind und damit zu den ältesten Zeugnissen im östlichen Thrakien gehören⁴. In den dazwischen liegenden Schichten, in einer Tiefe zwischen 1 und 6 m unterhalb des aktuellen Meeresspiegels, entdeckte man spätantike und mittelalterliche Architekturelemente, Gebäudestrukturen und Fundamente, Kaianlagen und Anlegestellen, ferner unzählige Gebrauchsgüter und Alltagsgegenstände sowie mehrere tausend Tierskelette. Besonders sind die insgesamt 37 Schiffwracks aus der Zeit zwischen dem 5. und dem späten 11. Jahrhundert hervorzuheben, die es zweifelsfrei erlauben, an dieser Stelle den lange gesuchten *portus Theodosiacus* zu lokalisieren⁵. Der Fundreichtum ließ den Namen des Stadtviertels Yenikapı zu einem Synonym für ein archäologisches Großprojekt werden und den zuvor außerhalb der Fachliteratur kaum erwähnten Hafen im Bewusstsein weiter Kreise zu

1 Kızıltan, *Marmaray Projesi* 18-21. – Kızıltan, *Stories* 4f. – Özmen, *Marmaray* 22-27. – Başaran, *Iron Ways* 1-9. – Buket u. a., *The Marmaray Project* 1f. – Bicak, *Museo Archeologico* 41-44. Der Projektname »Marmaray« setzt sich aus den Teilen *Marmara* und *ray*, türkisch für »Gleis«, »Schiene« zusammen. Der transkontinentale Verkehr erfolgt bislang über Fährschiffe oder die Bosphoros-Brücken: 1973 wurde die 1560 m lange *Boğaz Köprüsü* eröffnet, 1988 die 5 km weiter nördlich gelegene, 1510 m lange *Fatih Sultan Mehmet Köprüsü*. 2013 wurde im Mündungsbereich des Bosphoros in das Schwarze Meer mit dem Bau der auf 1875 m angelegten *Yavuz Sultan Selim Köprüsü* begonnen, deren Eröffnung nach dreijähriger Bauzeit am 26. August 2016 erfolgte.

2 Einführend zu den Grabungen in Üsküdar: Kızıltan/Pekin, *Marmaray* 33-95; zu Sirkeci: ebenda 97-123; zu Yenikapı: ebenda 165-299 u. *passim*. Kızıltan, *Marmaray Metro Projeleri* 1-16.

3 Interessante Informationen über den Grabungsverlauf und die anstehende wissenschaftliche Auswertung der Funde liefern Interviews mit Ufuk Kocabaş in den *Hürriyet Daily News* vom 26. August 2013: »Work completed on historic sunken Yenikapı ships in İstanbul« und mit Zeynep Kızıltan in den *Hürriyet Daily News* vom 2. Dezember 2013: »Marmaray and metro archaeological findings

may take İstanbul's history back 6,500 years«. – Der Marmaray-Tunnel unter dem Bosphoros wurde Ende Oktober 2013 eröffnet, vgl. die *Railway Gazette* vom 29. Oktober 2013: »Marmaray tunnel opens to link Europe with Asia«. Die Fertigstellung der gesamten, 76 km langen Route war für Mitte 2015 geplant, ist aber bislang (Jänner 2016) noch nicht erfolgt.

4 <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/7820924.stm> (27. Oktober 2014). – Algan u. a., *Short note* 459. – Algan u. a., *Holocene coastal change* 43f. – Perinçek, *Geoarchaeology* 70. 71-73. 72 (Abb. der Erdschichten). 83. – Yılmaz, *Yenikapı kazı bulguları*. – Polat, *Neolithic Period* 75-93. – Die ältesten Zeugnisse menschlichen Lebens in der Region wurden in Yarımburgaz gefunden, 9 km nördlich von Küçük Çekmece, 2 km nördlich von Altınşehir; diese gehören der altsteinzeitlichen Periode an, vgl. Stiner u. a., *Cave Bears*. – Tourloukis, *Pleistocene Archaeological Record* 40.

5 Pulak, *Yenikapı Bizans batıkları* 202. – Ingram/Jones, *Yenikapı* 8.– Kızıltan, *Marmaray Metro Projeleri* 2. – Kocabaş, *Byzantine Shipwrecks* 51. – Akkemik/Kocabaş, *Galleys* 32. – Gräzisiert ὁ Θεοδοσιακὸς λιμὴν, vgl. Janin, *Constantinople* 520.



Abb. 2 Das Grabungsgelände von Yenikapı. – (Nach Başaran, Iron Ways 7 Abb. 7).

einer der berühmtesten Anlegestellen des Byzantinischen Reiches aufsteigen⁶. Konsequenterweise sind in der Zwischenzeit zahlreiche wissenschaftliche Publikationen zum Theodosios-Hafen und den auf seinem Areal gemachten Funden vorgelegt worden; neben verschiedenen Ausstellungskatalogen und Abhandlungen mit archäologischem, historischem und architektonischem Schwerpunkt existieren Arbeiten zu geologischen, anthropologischen, paläobotanischen oder zoologischen Fragestellungen⁷. In der Mehrzahl dieser Studien sind, unabhängig vom jeweiligen Interessenschwerpunkt, einleitend einige historische Informationen zum Hafen enthalten. Diese aber sind regelmäßig selektiv und spiegeln nur selten den aktuellen Forschungsstand wider – ein Umstand, der freilich zu entschuldigen ist, finden sich doch selbst in

der byzantinistischen Fachliteratur zum Thema »Häfen in Konstantinopel« verschiedene Widersprüche, Unklarheiten, Irrtümer und Missverständnisse⁸ (Abb. 2).

Eine den Forschungsstand bis zum Jahre 2009 gut abbildende Studie zur Geschichte des Geländes von Yenikapı hat Ayşe Ercan verfasst, es handelt sich dabei um eine Masterarbeit, die unter der Anleitung von Alessandra Ricci entstand und im Jahre 2010 an der Koç University in Istanbul vorgelegt wurde⁹. Die Abhandlung beinhaltet eine Analyse der bis dato aktuellen archäologischen Grabungsergebnisse, aber auch der relevanten literarischen Quellenzeugnisse¹⁰, setzt sich zudem in einem notwendigerweise selektiven Rahmen mit der gelehrten wissenschaftlichen Literatur zur Topographie Konstantinopels und zum Theodosios-Hafen auseinander.

So beginnt ein kurzer Abschnitt über die Forschungsgeschichte zum Hafen mit dem bereits 1899 erschienenen, auch heute noch lesenswerten Buch *Byzantine Constantinople* von Alexander van Millingen, in dem ausgehend von eigenen archäologischen Forschungen und unter Heranziehung einer Wissenschaftstradition des 16. Jahrhunderts die Lokalisierung des Theodosios-Hafens im Stadtviertel Langa Bostanı ausgewiesen ist und dieser mit dem Eleutherios-Hafen gleichgesetzt wurde¹¹. Diese hier niedergelegten Vorstellungen wurden in vielen später entstandenen Studien zur Topographie Konstantinopels aufgegriffen, diskutiert und letztlich zumeist auch übernommen; A. Ercan verwies unter anderem auf bekannte Abhandlungen von Raymond Janin, Feridun Dirimtekin und Rodolphe Guiland¹². Die Forschungsleistungen von Wolfgang Müller-Wiener hätten besser gewürdigt werden können¹³. Dafür fanden einige für die Stadtentwicklung wichtige Arbeiten von Cyril Mango, Marlia Mundell Mango und Paul Magdalino Erwähnung¹⁴. Zurecht wurde auf Albrecht Berger verwiesen, der mit seiner Analyse und Übersetzung der *Patria Konstantinupoleos* einen wichtigen Beitrag zur Topographie der byzantinischen Reichshauptstadt geleistet hat und sich zudem auch in einer eigenen Studie zum Viertel Langa Bostanı intensiv mit der Geschichte dieses Hafensareals auseinandersetzte¹⁵.

6 Senckenberg Gesellschaft für Naturforschung, Pressemitteilung 24. Mai 2013: *außergewöhnliche Fundstätte*. – Spiegel Spezial 6 (2008) 58: *eine der größten Ausgrabungen der Türkei [...] Funde faszinieren die Historiker*. – Die Welt vom 8. Dezember 2008: *Der Schatz der Türken unter der U-Bahn [...] einmalige Funde [...] etc.*

7 Beispielsweise Bicak, Museo Archeologico. – Bony u. a., High-energy deposit. – Ingram/Jones, Yenikapı. – Kızıltan, Stories. – Kocabaş, Old Ships. – Kocabaş, Camaltı Burnu I Shipwreck. – Kocabaş, Marmaray – Metro Kurtama. – Kocabaş, Byzantine Shipwrecks. – Kocabaş, Latest Link. – Liphshitz/Pulak, Types of Wood. – Onar u. a., Horse Skeletons 1. – Onar u. a., Overview. – Onar u. a., Animal Skeletal Remains. – Onar u. a., Dogs Yenikapı. – Onar u. a., Horse Skeletons 2. – Özsait-Kocabaş, Yenikapı 12 Shipwreck. – Özsait-Kocabaş, Yenikapı. – Pulak/Ingram/Jones, Byzantine Shipwrecks. – Yılmaz, Yenikapı kazı bulguları. – Akkemik/Kocabaş, Gallies.

8 Auch die extrem knappen Darlegungen zu den Häfen Konstantinopels in dem ansonsten hervorragenden Handbuch von Restle, Istanbul 54 zeugen von der Problematik, die mit diesem Themenkreis verbunden ist; sie lassen sich nur als ein Versuch interpretieren, angesichts der komplizierten Forschungslage möglichst keine Falschaussagen zu treffen.

9 Ercan, Yenikapı.

10 Dies aber bedauerlicherweise meist auf der Basis von Übersetzungen, ohne Zitate der originalen Quellen.

11 Ercan, Yenikapı 7f. – van Millingen, Walls 36. 264. 268f. 296-300. 307f. Erstmals belegt sind Lokalisierung und die Vorstellung einer Entsprechung beider Häfen 1561 bei Petrus Gyllius, *De topographia* IV 8, 213.

12 Ercan, Yenikapı 8. – Janin, Ports 73-79. – Janin, Constantinople 225-228. – Dirimtekin, Fetihten. – Guiland, Ports 206-225. – Guiland, *Études de topographie* II 93-95.

13 Ercan, Yenikapı 8; zitiert wird nur die türkische Übersetzung Müller-Wiener, Istanbul'un Tarihsel Topografyası, korrekterweise hätte man Müller-Wiener, *Bildlexikon* 60f. und Müller-Wiener, *Häfen* 8f. 108 mit ihren verschiedenen Korrekturen nennen müssen.

14 Ercan, Yenikapı 8f. – Mango, Shoreline. – Mango, Développement. – Mundell Mango, Commercial Map 189-207. Ein Verweis auf die überarbeitete englische Version Magdalino, Constantinople wäre besser gewesen als der Hinweis auf die ältere, aber auch knappere französische Version Magdalino, *Études*. Zudem wäre ein Zitat von Magdalino, *Maritime Neighborhoods* angemessen.

15 Ercan, Yenikapı 101f. u. ö. – Berger, Untersuchungen. – Berger, Langa Bostanı 467-477 u. Taf. 51. Freilich sind verschiedene Überlegungen und Vorschläge nicht richtig, vgl. dazu die von Ercan unberücksichtigten detaillierten Beobachtungen von Effenberger, *Illustrationen* 31-33. – Eine 2015 unter dem Titel »Konstantinopel und seine Häfen« veröffentlichte Studie (Berger, *Häfen*) geht bedauerlicherweise nur unwesentlich über die Erkenntnisse der 22 Jahre älteren Arbeit hinaus und lässt die Erwägungen Effenbergers ebenso unberücksichtigt wie zahlreiche neue Grabungsergebnisse.

Natürlich ließen sich in diesem Kontext zahlreiche weitere wissenschaftliche Abhandlungen anführen, doch scheint das Genannte hinreichend, um einen repräsentativen Überblick über die maßgebliche Literatur zur Geschichte des Theodosios-Hafens und seines Viertels vor dem Beginn der Ausgrabungen in Yenikapı zu geben. Durch die fortschreitenden archäologischen Forschungen konnten naheliegenderweise viele neue Erkenntnisse gewonnen werden, sodass eine abermalige Darstellung der Geschichte des Geländes keiner weiteren Begründung bedarf.

Die Ausgrabungen in Yenikapı verdeutlichten, dass die Verteilung von Land und Meer im Gebiet der Halbinsel İstanbul in der Jungsteinzeit deutlich anders war als in der klassischen Antike oder in der Moderne; Analysen der Bodenschichten bezeugen ein sich kontinuierlich veränderndes Meeresniveau und eine fortschreitende Umgestaltung des Küstenverlaufs. Zu Beginn der sogenannten Fikirtepe-Kultur in der zweiten Hälfte des 7. Jahrtausends v. Chr. befand sich der Meeresspiegel ungefähr 15-20m unter dem heutigen Niveau¹⁶, im 6. Jahrtausend v. Chr. war er erheblich angestiegen, doch lag das spätere Hafensareal, wie die jungsteinzeitlichen Siedlungsspuren beweisen, die sich mehr als 6m unterhalb des heutigen Meeresspiegels befanden, immer noch auf dem Festland. Nach weiterem Ansteigen des Meeresspiegels seit etwa 5200 v. Chr. hatte sich bereits deutlich vor dem 1. Jahrtausend v. Chr. im Gebiet von Yenikapı eine Bucht ausgeformt¹⁷.

Im Hafensareal sind wie auch in einigen anderen Teilen des heutigen İstanbul geringe Spuren einer eisenzeitlichen Besiedlung nachgewiesen; Thraker ließen sich ebenfalls in der Region nieder, ihre Siedlung trug antiker Überlieferung zufolge den Namen Lygos¹⁸. Im 7. Jahrhundert v. Chr. setzte eine Hellenisierung der Halbinsel ein, vorgenommen durch Siedler aus Megara, Argos und Korinth, die der Legende nach von einem Heroen Byzas angeführt wurden. Diese erste griechische Siedlung, die nach dem Anführer Byzantion genannt wurde und die thrakische Siedlung ablöste, konzentrierte sich auf den Bereich der Landspitze am Eingang des Goldenen Horns, der heute vom Topkapı Sarayı eingenommen wird (Sarayıburnu); ihre genaue Größe und Gestalt sind unbekannt¹⁹. Die Hafenanlagen dieser frühen Siedlung lagen im Bereich des Goldenen Horns, das aufgrund seiner geomorphologi-

schen Gestalt und der windgeschützten Lage von der Natur begünstigte Landungsmöglichkeiten bot und darum bis in die Spätantike hinein bevorzugt genutzt wurde²⁰. Die dortigen Anlegestellen sind insbesondere aus der Küstenbeschreibung des Dionysios von Byzanz aus dem 2. Jahrhundert bekannt; die Grabungen in Sirkeci legen ein eindrucksvolles Zeugnis von der Nutzung und den frühen Handelsaktivitäten im Gebiet der wichtigsten Häfen Proskhorion und Neorion ab²¹.

Die Ausgrabungen in Yenikapı haben freilich ergeben, dass auch die oben erwähnte Bucht an der Küste des Marmarameeres, in die mit dem etwa 5,6km langen Lykos, dem bis in die 1950er Jahre im Stadtbild İstanbuls sichtbaren, dann überbauten Bayrampaşa deresi das einzige bedeutende Fließgewässer im näheren Hinterland von Byzantion einmündete²², ungeachtet ihrer unter damaligen Voraussetzungen vergleichsweise abseitigen Lage in beträchtlichem Rahmen genutzt wurde, dass es in diesem Küstenabschnitt beinahe von den Anfängen der griechischen Besiedlung an kontinuierliche Handelsaktivitäten gab. So wurden beispielsweise Bauchgefäße (*aryballoi*) aus Korinth gefunden, die in das frühe 6. Jahrhundert v. Chr. zu datieren sind; verschiedene Weinkannen (*oinochoai*) sind nur geringfügig jünger und ebenfalls der archaischen Zeit zuzuweisen. Gleichermaßen finden sich aus der klassischen Periode Gefäße, Teller und Schüsseln, *kantharoi* und Amphoren, letztere hergestellt in Thasos, Chios oder Samos, wenn auch in deutlich geringerer Anzahl als in den Hafensarealen am Goldenen Horn. Möglicherweise diente die nur bei günstigen Wetter- und Windverhältnissen problemlos anzulaufende Bucht am Ufer des Marmarameeres als ein Ausweichhafen für jene Handelsschiffe, die aus welchem Grund auch immer nicht in den Haupthäfen landen konnten²³. Besondere Anlegevorrichtungen gab es zu dieser Zeit noch nicht, die Schiffe wurden offensichtlich einfach auf das Festland gezogen. Die periodischen Handelsaktivitäten an der Bucht setzten sich in der Römerzeit fort: Die Grabungen in Yenikapı legten unter anderem Amphoren und Marmorskulpturen frei²⁴.

Das antike Byzantion erlebte ausgehend von seinem Siedlungskern auf dem Sarayıburnu mehrere Phasen der Stadterweiterung, unter den Kaisern Septimius Severus (193-211), Konstantin dem Großen (324-337) und Theodosios II. (408-

16 Algan u. a., Holocene coastal change 42. 44. – Özdoğan, Eastern Thrace 663-665.

17 Die Küstenlinie war im Verlauf der Jahrhunderte natürlich mannigfachen Veränderungen unterworfen und lag teilweise bis zu 400m von der heutigen Linie entfernt; offensichtlich im 11. Jh. wurde ein Zustand vergleichbar dem des 20. Jhs. erreicht: Algan u. a., Short note 461. – Algan u. a., Holocene coastal change 31-44, bes. 43 Abb. 9a-e. – Asal, Theodosios Limanı 180. – Vgl. auch Stanley/Blampied, Water Exchange. – Çağatay u. a., Sea of Marmara. – Spiegel Spezial 6 (2008) 60. – Ercan, Yenikapı 24. 106. – Perinçek, Geoarcheology 75. 83. 88-90.

18 Plinius, Nat. hist. IV 11,46. Firatlı, First Settlement 21-25. – Külzer, Ostthrakien 462. – Algan u. a., Holocene coastal change 42. 44.

19 Vgl. Herodot 4,144. – Zur Geschichte Merle, Geschichte. – Nevskaja, Byzanz. – Loukopoulou, Thrace propontique 41-66 u. ö. – Müller, Bildkommentar 800-802. – Boardman, Greeks 241 f. 246. – Külzer, Ostthrakien 68-76. 461 f.

20 Müller-Wiener, Bildlexikon 16-19. – Magdalino, Maritime Neighbourhoods 211. – Magdalino, Harbors 13f. – Külzer, Ostthrakien 448-450. – Ercan, Yenikapı 10-14.

21 Dionysii Byzantii Anaplus 13-31 (Güngerich). – Oberhummer, Keras 257-262. – Hartinger, Periplusliteratur 143-155. – Mango, Développement 14f. – Ercan, Yenikapı 14-22. – Günsenin, »City« Harbours 100-103. – Asal, Yenikapı Excavations 7. – Magdalino, Harbors 13f. Zu den beiden genannten Häfen vgl. auch Beitrag Kislinger, Neorion, in diesem Band.

22 Der Lauf des Lykos hat sich im Verlauf der Jahrhunderte natürlich wiederholt geändert, damit einhergehend variierte auch die Länge des Flusses, vgl. Algan u. a., Holocene coastal change 42f. Abb. 9 (a)-(e). Das angegebene Maß bezieht sich auf den neuzeitlichen Zustand und dient lediglich zur ungefähren Orientierung. Siehe auch Mango, Développement 19. – Mango, Shoreline 20. – Külzer, Ostthrakien 498.

23 Asal, Yenikapı Excavations 7. – Öncü, Greek-Roman Period 94-103. – Pulak/Ingram/Jones, Byzantine Shipwrecks 1-2. – Zu den Beeinträchtigungen des Seeverkehrs an der Propontis-Küste durch den Südwind Notos auch Ercan, Yenikapı 23.

24 Asal, Yenikapı Excavations 7. – Öncü, Greek-Roman Period 103. – Algan u. a., Holocene coastal change 43. – Kızıltan, Marmaray Metro Projeleri 9.

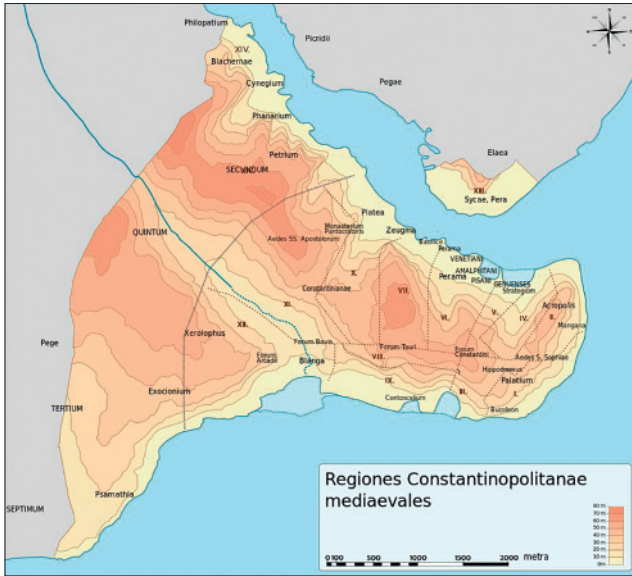


Abb. 3 Stadtregionen in Konstantinopel. – (Andrew Dalby, CC BY-SA 3.0; File: Byzantine Constantinople regions.svg).

450); das Areal wuchs innerhalb dieser Zeit von weniger als 2 km² auf ungefähr 14 km² an, die Bevölkerungszahl stieg von etwa 20 000 Einwohnern im frühen 4. Jahrhundert auf wenigstens 200 000 Menschen im 5. Jahrhundert²⁵. Dieser enorme Bevölkerungsanstieg, der schon unter Kaiser Konstantin eingesetzt hatte, machte eine Ausweitung und Verbesserung des Versorgungssystems erforderlich, eine Erweiterung des bestehenden Hafensystems war unabdinglich.

Unter Kaiser Julian (361-363), der sich 361 für einige Monate in der Stadt aufgehalten hatte, wurde darum mit dem Bau eines Hafens an der Küste des Marmarameeres begonnen²⁶. Die anfangs nach ihrem Auftraggeber *Limen tu Iulianu* (Λιμὴν τοῦ Ἰουλιανοῦ) genannte Anlage, deren Vollendung der Kaiser persönlich nicht mehr erlebte, die vielmehr in die Zeit späterer Herrscher fiel, befand sich im Gebiet des heutigen Stadtviertels Kumkapı²⁷. In der wahrscheinlich um 425 geschriebenen *Notitia Urbis Constantinopolitanae* trägt sie die Bezeichnung *portus novus* und wird der 3. Stadtregion (*regio tertia*) zugeordnet²⁸. Der Hafen wurde zu Beginn des 6. Jahrhunderts gereinigt und nach einer aufwendigen Renovie-

rung im dritten Viertel des 6. Jahrhunderts nach Sophia, der Gattin des Kaisers Justin II. (565-578) benannt: *Limen tes Sophias* (Λιμὴν τῆς Σοφίας). Wohl ab dem 13. Jahrhundert auch als *Kontoskalion* (Κοντοσκάλιον) oder *Kontoskelion* (Κοντοσκέλιον) bezeichnet, war der unter den Palaiologen wiederholt (nach 1261, 1427) ausgebaggerte Hafen noch im 15. Jahrhundert in Funktion²⁹. Gegen Ende des 16. Jahrhunderts wurde ein Großteil des mittlerweile stark versumpften Geländes zugeschüttet, das westliche Hafenbecken blieb aber bis in die Mitte des 18. Jahrhundert in Verwendung³⁰. (Abb. 3)

Der Hafen des Julian wird in der Literatur gerne als der älteste künstliche Hafen im Bereich der konstantinopolitanischen Propontis-Küste bezeichnet; korrekter ist es freilich, ihn als den ersten sicher bezeugten Hafen in diesem geographischen Raum zu apostrophieren³¹. Denn in den *Patria Konstantinupoleos* ist ein *Limen tu Eleutheriu* (Λιμὴν τοῦ Ἐλευθερίου) genannt, der bereits zu Lebzeiten Konstantins des Großen angelegt worden sein soll. Dieser hatte nur vergleichsweise kurzen Bestand, schon bei der Errichtung des Tauros um 380, also unter der Herrschaft von Kaiser Theodosios I. (379-395), wurde er mit dem dortigen Aushub aufgefüllt und folglich aufgegeben³². Ungeachtet dieser eindeutigen Aussage einer byzantinischen Quelle hat Petrus Gyllius 1561 den Hafen mit dem Theodosios-Hafen gleichgesetzt und im Viertel Langa Bostanı lokalisiert³³. Diese Identifizierung hat sich nicht zuletzt dank ihrer Übernahme durch Alexander van Millingen in der Forschung etabliert und wird fälschlich bis in die Gegenwart hinein vertreten; historische Ausführungen über den Hafen des Eleutherios erwähnen immer wieder Fakten, die realiter dem Theodosios-Hafen zuzuschreiben sind³⁴.

Tatsächlich dürfte der Hafen des Eleutherios schon aufgrund der Lage des Tauros und der logischen Einsicht, dass es überflüssige Transportwege für die Beseitigung des Aushubs zu vermeiden galt, an anderer Stelle zu lokalisieren sein; er befand sich östlich von Yenikapı, möglicherweise in einer kleinen Bucht südlich der späteren Myrelaion-Kirche, in der Nähe der Kirche ta Amantiu³⁵. Sehr wahrscheinlich bestand eine geographische Verbindung zwischen dem Hafen und dem gleichfalls in den *Patria Konstantinupoleos* erwähnten Palast ta Eleutheriu (παλάτιον τὰ Ἐλευθερίου), der unter Kaiserin

25 Jacoby, Population 106f. – Müller-Wiener, Bildlexikon 16-20. – Koder, Lebensraum 115-118. – Mango, Développement 13-50. – Asal, Yenikapı Excavations 8. – Um 540 dürfte die Einwohnerzahl von Konstantinopel ihren höchsten Stand erreicht haben, möglicherweise lebten hier damals annähernd 500 000 Menschen, vgl. die Einführung von Kislinger in diesem Band.
 26 Zosimos, Historia Nova III 11. – Janin, Constantinople 231. – Berger, Häfen 83. – Dark, Eastern Harbours 160-163. – Vgl. auch Beitrag Heher, Julianushafen, in diesem Band.
 27 Ercan, Yenikapı 27 »[...] on the southern shore at today's Kadırga«.
 28 Notitia urbis Constantinopolitanae 232 (Seeck). – Zur Datierung: Speck, Notitia 144-150. – Berger, Langa Bostanı 468. – Drakoulis, Functional Organization 153. Die ältere Forschung datierte den Text in die Zeit zwischen 447 und 450.
 29 Guillard, Ports I 181-204. – Berger, Untersuchungen 425f. 483f. – Müller-Wiener, Häfen 8f. – Effenberger, Illustrationen 29-31. – Lipshitz/Pulak, Types of Wood 164. – Ercan, Yenikapı 24-34. – Magdalino, Harbors 14. – Die räumliche Trennung von Kontoskelion und Kontoskalion bei Janin, Constantinople 228f. 230f. und Mango, Développement 38 ist veraltet und überholt.

30 Müller-Wiener, Häfen 26-28 – Lipshitz/Pulak, Types of Wood 165 – Ercan, Yenikapı 34 datiert unter Verweis auf Müller-Wiener, Istanbul'un Tarihsel Topografyası 63 das Ende in das Jahr 1748.
 31 Ercan, Yenikapı 27 – Magdalino, Harbors 14.
 32 Patria Konstantinupoleos II 63. 184f. (Preger) – Berger, Untersuchungen 581f. – Vgl. die Einführung von Kislinger in diesem Band.
 33 Petrus Gyllius, De topographia IV 8, 213.
 34 Vgl. van Millingen, Walls 36. 264. 268f. 296-300. 307f. – Janin, Constantinople 225-227. – Müller-Wiener, Bildlexikon 60f. – Majeska, Russian Travelers 268f. – Ercan, Yenikapı 34-37 u. ö. – Anders: Guillard, Ports II 206-210. – Berger, Untersuchungen 575f. 581f. – Berger, Langa Bostanı 469. – Müller-Wiener, Häfen 9. – Magdalino, Harbors 15. Günsenin, »City« Harbours 103 bleibt unentschieden.
 35 Berger, Untersuchungen 197 Gesamtplan (Nr. 181 Ta Amantiu Nrr. 182f. Myrelaion). 582. – Falsch eingetragen hingegen bei Janin, Constantinople Plan I »Byzance/Constantinople. Carte archéologique et topographique«.

Eirene (797-802) auf älterer Grundlage neu errichtet wurde; nähere Informationen über den Namenspatron, selbst eine auch nur annähernde zeitliche Einordnung seines Wirkens, sind aber bedauerlicherweise aus den erhaltenen Quellen nicht zu gewinnen³⁶.

Der Hafen des Theodosios wird erstmals um 425 in der *Notitia Urbis Constantinopolitanae* erwähnt und der 12. Stadtregion (*regio duodecima*) zugeordnet³⁷. Angelegt wurde er einige Zeit zuvor, möglicherweise um das Jahr 390 unter der Herrschaft des namengebenden Kaisers Theodosios I.³⁸. Der Hafen war in Entlastung der schon bestehenden Anlegestellen für Schiffe bestimmt, die Versorgungsgüter in die Hauptstadt bringen sollten; neben Gebrauchsgegenständen aller Art ist vor allem an Getreide zu denken, das vergleichbar der Versorgung der römischen Bevölkerung aus Ägypten herbeigebracht wurde. Diese Getreideflotten sind für Konstantinopel bereits für das 4. Jahrhundert bezeugt, bald nach der Einweihung zur Reichshauptstadt landeten hier die ersten Versorgungsschiffe, hatte doch Kaiser Konstantin schon im Jahre 332 eine kostenfreie Brotverteilung verfügt³⁹.

Bezüglich der durchschnittlichen Größe dieser Transportschiffe gibt es unterschiedliche Ansichten; für die Versorgung des kaiserzeitlichen Roms sind Schiffe mit einer Tonnage zwischen 100 und 500t bezeugt⁴⁰. Die Ladegröße der Versorgungsschiffe von Konstantinopel wurde auf maximal 340t (50000 *modii*) geschätzt, die durchschnittliche Kapazität aber auf lediglich 68t (10000 *modii*) angesetzt⁴¹, eine Einschätzung, die freilich nach oben zu revidieren sein dürfte⁴². In jedem Fall benötigten die Schiffe ob ihrer Größe und ihres jedenfalls zu bestimmten Zeitphasen enorm großen zahlenmäßigen Aufkommens einen hinreichenden Anlegeplatz; es war daher naheliegend, für sie einen eigenen Hafen zu errichten.

In diesem Hafen wurden Getreidespeicher benötigt, in denen die Ladung nach dem Löschen aufbewahrt werden konnte. Wenig überraschend sind diese Lagerhäuser bereits im frühen 5. Jahrhundert nachgewiesen: Die *Notitia Urbis Constantinopolitanae* bezeugt in der 9. Stadtregion (*regio nona*), einem östlichen Nachbarbezirk der 12. Stadtregion, die *horrea Alexandrina* und das *horreum Theodosianum*; die Quelle verweist damit auf die Herkunft des Getreides

aus Ägypten und bestätigt den Hafen in seiner Funktion als Umschlagplatz für Nahrungsmittel⁴³. Die dortigen Speicherrhäuser dürften in ihrer Dimension anderen Getreidespeichern vergleichbar gewesen sein; Längenmaße zwischen 65 und 70m bei einer durchschnittlichen Breite von 27m sind beispielsweise aus dem kaiserzeitlichen Kleinasien bekannt, zu späterer Zeit gab es auch größere Anlagen⁴⁴.

Anfangs dürfte es zwischen dem Hafenbecken und den Getreidespeichern keine trennenden Barrieren gegeben haben. Erst im Jahre 439 ließ Kaiser Theodosios II. nach der Vollendung der großen Landmauern⁴⁵ unter dem Stadtpräfekten Kyros eine Seemauer errichten, um die zuvor in weiten Abschnitten ungeschützte Marmarameer-Küste vor feindlichen Einfällen und Plünderungszügen zu bewahren. Der genaue Verlauf dieser ersten Befestigung ist unbekannt, eine Durchquerung des Hafenareals samt Trennung von Hafenbecken und Hinterland ist möglich, doch könnte die Mauer auch die dem Hafen vorgelagerten Molen mit einbezogen haben und das Landungsareal somit als ein Ganzes, als eine Einheit bewahrt haben⁴⁶. Die Mauer wurde bereits 447 durch ein schweres Erdbeben beschädigt und, wie eine Inschrift belegt, wieder instandgesetzt; Naturkatastrophen der folgenden Jahrhunderte haben sie ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen und zu wiederholten Ausbesserungen Anlass geboten⁴⁷.

Die Errichtung des mit etwa 87m × 28m räumlich beeindruckenden Getreidespeichers auf der Insel Tenedos in der Herrschaft Kaiser Justinians I. (527-565) hatte mittelbare Auswirkungen für den Theodosios-Hafen: Sollten die Frachtschiffe, die das Getreide aus Ägypten herbeibrachten, durch die im 6. Jahrhundert zunehmend widrigen Nordost-Winde und ungünstige Strömungen an einer Einfahrt in die Dardanellen gehindert werden, so mussten sie nun nicht mehr eine unkalkulierbar lange Wartezeit mit einhergehendem Warenverlust durch Fäulnis auf sich nehmen, sondern konnten ihre Ladung auf der Ägäis-Insel löschen und bereits von hier aus die Rückfahrt nach Süden antreten. Das Getreide wurde indes auf kleinere Schiffe umgeladen, die sich leichter manövrieren ließen, und auf diese Weise in die Hauptstadt gebracht⁴⁸; die Frachtgröße der in Konstantinopel einlaufenden Schiffe verringerte sich somit, ein Faktum, das aber durch eine größere

36 Patria Konstantinupoleos III 173 (269 Preger). – Guillard, Ports II 208. – Janin, Constantinople 34. 131. 348. – Berger, Untersuchungen 581 f. 588-590. – Magdalino, Harbors 15.

37 Notitia urbis Constantinopolitanae 239 (Seeck).

38 Mango, Urban Centre 121. – Ingram/Jones, Yenikapı 9. – Pulak u. a., Shipwrecks of Yenikapı 23.

39 Teall, Grain Supply 91-98 u. ö. – Demandt, Spätantike 396 f. – Müller, Getreide 2-11. – Durlat, L'approvisionnement 19-33. – Kislinger, Pane. – McCormick, Origins 92-98. 108 f. 111. – Avramea, Land and Sea Communications 83 f. – Kiziltan, Marmaray Metro Projeleri. – Kislinger, Verkehrsrouten 154.

40 Galsterer, Versorgung 27. – Müller, Getreide 9.

41 Mango, Développement 38.

42 Müller, Getreide 10 und A. 37. – Mango, Développement 38. Die benötigten Kaianlagen hätten demnach um die 4km lang sein müssen!

43 Notitia urbis Constantinopolitanae 237 (Seeck). – Mundell Mango, Commercial Map 193.

44 Vgl. Müller, Getreide 6f. und Kislinger, Pane 284 im Hinblick auf die wohl-bekanntesten Speicher von Patara und Andriake. – Müller-Wiener, Häfen 9 und A. 26 über Speicher in Aspendos, Ostia und Rom. Zu den Getreidespeichern

im Westen des Römischen Reiches s. Rickman, Granaries. Über den berühmten Getreidespeicher von Tenedos wird weiter unten zu berichten sein. Viele andere Getreidespeicher sind nur literarisch belegt und nicht in ihren genauen Dimensionen bekannt, so etwa ein Speicher im ostthrakischen Kallipolis des 6. Jhs. (Prokopios, De aedificiis IV 11; Külzer, Ostthrakien 215. 426 u. ö.).

45 Dazu grundlegend Asutay-Effenberger, Landmauer.

46 Chronicon Paschale I 583 (Dindorf). – Müller-Wiener, Häfen 9. – Dagron, Naisance 268-272. – Berger, Untersuchungen 232 f. 478.

47 Müller-Wiener, Bildlexikon 312 f. – Guidoboni, Earthquakes 292-295. – Ambraseys, Earthquakes 165-168. – Ercan, Yenikapı 12 f. 26.

48 Prokopios, De aedificiis V 1,7-16. – Müller, Getreide 5-11 (auch zur Interpretation der Aussage des Prokopios, der Speicher könne »eine vollständige Flottenladung aufnehmen«). – Kislinger, Pane 283 f. – Koder u. a., Aigaion Pelagos 69 f. 99. 287-291. – Avramea, Land and Sea Communications 84. – Die kleineren Schiffe waren natürlich eher feindlichen Überfällen ausgesetzt als große Schiffe; so sind für das dritte Viertel des 7. Jhs. sogar auf dem offenen Meer Überfälle von Slawen auf Versorgungsschiffe dokumentiert: Kislinger, Reisen 347 u. Anm. 32.

Anzahl von Schiffen wettgemacht wurde. Es scheint somit unbegründet, die Existenz des Getreidespeichers mit einem grundsätzlichen Bedeutungsverlust des Hafens in Verbindung zu bringen⁴⁹.

In der Mitte des 6. Jahrhunderts, genauer in den Akten des Fünften oikumenischen Konzils in Konstantinopel 553, ist zum ersten Mal ein »Hafen des Kaisarios« erwähnt: Gesandte von Papst Vigilius (537-555) besuchten ein Haus nahe dem *portum Caesarii*⁵⁰. Die lange diskutierte Entsprechung dieser Anlage mit dem Theodosios-Hafen ist heute positiv entschieden, der Ansatz hingegen, ihn mit dem Heptaskalion gleichzusetzen und im Goldenen Horn zu verorten, ist veraltet und wird nicht mehr vertreten⁵¹. Der Name Kaisarios dürfte von einem Toponym in der Nachbarschaft des Hafens stammen; ein Stadtviertel des Namens ist anlässlich der Beschreibung eines verheerenden Brandes am 12. Oktober 561/562 bezeugt⁵². Die Gründe für den Namenswechsel sind unbekannt⁵³. Der Hafen ist im 7. Jahrhundert unter dieser Bezeichnung wiederholt bezeugt: Im Oktober 610 zog Kaiser Phokas, der acht Jahre zuvor durch einen Staatsstreich an die Macht gekommen war, in seinem vergeblichen Abwehrkampf gegen den von Westen herannahenden Herakleios die Zirkusparteien der Blauen und der Grünen heran: Während die erstgenannte Gruppierung im Viertel Hormisdas (τὰ ἐπὶ Ὁρμισδοῦ) Stellung beziehen mussten, sollten die Grünen den Hafen des Kaisarios (τὸν λιμένα τὸν Καισαρίου) und den Sophienhafen (τὸν λιμένα [...] τὸν Σοφίας) beschützen⁵⁴ – ein Unterfangen, das bekanntlich keinen Erfolg hatte und den Herrschaftsantritt des Herakleios nicht verhindern konnte. Zwei Generationen später, im Jahre 671/672, stationierte Kaiser Konstantin IV. (668-685) in der Reaktion auf die Vorstöße der arabischen Flotte in Richtung auf Konstantinopel im Hafen mehrere Dromonen, die mit Feuerschleudern ausgerüstet waren und gegen die arabischen Eindringlinge kämpfen sollten⁵⁵. Die in der Quelle verwendete Ortsbezeichnung ist freilich ungewöhnlich: Theophanes spricht von Schiffen im »Proklianesischen Hafen von Kaisarios« (ἐν τῷ Προκλιανησίῳ

τῶν Καισαρίου λιμένι), eine Wendung, die wahrscheinlich von dem Eigennamen Proklianios abgeleitet ist, ein Name, der aber keiner bekannten historischen Persönlichkeit mit Sicherheit zugeordnet werden kann; Kaisarios darf in diesem Satz wohl abermals als die Bezeichnung eines Viertels verstanden werden⁵⁶.

Nicht nur die gelegentlichen Kampfhandlungen, sondern vor allem Naturkatastrophen wie Sturmfluten und Erdbeben machten den Seemauern zu schaffen; Erdbeben in Verbund mit starken Tsunamis sind beispielsweise für die Jahre 554, 557 oder 989 belegt⁵⁷. An der Wende vom 7. zum 8. Jahrhundert wurde die »sehr vernachlässigte« Mauer einer grundsätzlichen Erneuerung unterzogen. Nach den *Patria Konstantinopoleos* ereignete sich diese Maßnahme unter der Herrschaft von Kaiser Tiberios II. Apsimaros (698-705)⁵⁸; Theophanes hingegen datiert sie in die Herrschaft des Kaisers Anastasios II. (713-715) und beschreibt sie in Zusammenhang mit der gleichzeitigen Ausbesserung der Landmauern, der Bestückung der Türme mit Katapulten und anderen Verteidigungsgeschützen und dem Ausbau der byzantinischen Flotte⁵⁹. Diese neue, mit Türmen versehene Mauer verlief mit hoher Wahrscheinlichkeit nördlich des Hafenbeckens des Theodosios-Hafens und schnitt die Anlegestelle so von ihrem Hinterland und den damals noch in Nutzung stehenden Getreidespeichern ab⁶⁰.

Die Seemauer wurde im Winter 763 durch Eisberge beschädigt⁶¹; Belagerungen wie die des Usurpators Thomas (821-823) haben ebenfalls Schäden hervorgerufen, sodass unter den Kaisern Michael II. (820-829) und seinem Sohn Theophilos (829-842) eine abermalige große Restaurierung durchgeführt wurde⁶². In der Nachbarschaft des Hafens, aber wohl jenseits der Seemauern, unterhielten zu dieser Zeit verschiedene adlige Familien ihre Residenzen; geringfügig später wird in einer Heiligen-Vita aus der ersten Hälfte des 10. Jahrhunderts ausdrücklich auf sie hingewiesen⁶³. Anbei befand sich auch ein anderweitig nicht belegtes Nonnenkloster Mouzalon (Μουζάλων)⁶⁴.

49 So Müller-Wiener, Häfen 9 »[...] ist seitdem vielleicht noch von den an der Südküste wohnenden Fischern genutzt worden«. – Ercan, Yenikapı 37 »[...] lost the largest part of its raison d'être etc.«.

50 Mansi, Collectio IX 200A. – Vgl. van Millingen, Walls 301-315. – Guillard, Ports II 210. – Janin, Constantinople 227f.

51 Müller-Wiener, Häfen 9 und A. 25 korrigiert seinen älteren Vorschlag (Müller-Wiener, Bildlexikon 61f.), Heptaskalion und Kaisarios gleichzusetzen. Die korrekte Entsprechung etwa bei Berger, Untersuchungen 575. – Berger, Langa Bostanı 468f. – Berger, Häfen 82. – Mango, Développement 38. – Magdalino, Harbors 13f. – Zum Heptaskalon vgl. auch Beitrag Preiser-Kapeller in diesem Band.

52 Theophanes, Chronographia I 235 (de Boor): γέγονεν ἔμπυρισμὸς μέγας ἐν τοῖς Καισαρίου κτλ.; engl.: Mango/Scott, Theophanes 347f.

53 Ercan, Yenikapı 38-40. – Magdalino, Harbors 14.

54 Ioannes Antiochenos, Fragmenta 321, 20f. (552 Roberto). – Chronicon Paschale I 700 (Dindorf). – Guillard, Ports II 211 (unter Verweis auf die geographische Abfolge der Häfen, so man von Westen kommt). – Janin, Constantinople 227. – Ercan, Yenikapı 40f.

55 Theophanes, Chronographia I 353 (de Boor); engl.: Mango/Scott, Theophanes 493. – Müller-Wiener, Bildlexikon 62. – Pryor/Jeffreys, Dromon 607. – Ercan, Yenikapı 40.

56 Vgl. die Spekulationen bei Guillard, Ports II 212. – Aber Mango/Scott, Theophanes 493: »a person called Proclianus remains unexplained«. – Letzterem folgt Berger, Häfen 86 A. 34, der auch Kaisarios als eine Person versteht.

57 Zwischen dem 4. und dem 14. Jh. sind im Marmarameer in den Erdschichten 22 Tsunamis, literarisch sogar 28 Tsunamis nachgewiesen, dies mit auffälliger Häufigkeit in der frühbyzantinischen Zeit (alleine 13 [18] Tsunamis zwischen 325 und 557), vgl. Altinok u. a., Tsunamis 528. 530. Allgemein auch Yalçiner u. a., Tsunami. – Hébert u. a., Tsunami hazard. – Perinçek, Geoarcheology 69. 75-77. 89f. Eine Zusammenstellung der Schriftquellen bei Guidoboni, Earthquakes 336f. 340-345. 404f. – Ambraseys, Earthquakes 206f. 208-211. 256f.

58 Patria Konstantinupoleos II 109 (208f. Preger); dort auch die Aussage, die Mauer sei sehr vernachlässigt gewesen. – Berger, Untersuchungen 675f. 691.

59 Theophanes, Chronographia I 384 (de Boor); engl.: Mango/Scott, Theophanes 534f.

60 Müller-Wiener, Häfen 9. – Magdalino, Maritime Neighborhoods 213. – Mundell Mango, Commercial Map 192f. 201f. – Ingram/Jones, Yenikapı 10.

61 Theophanes, Chronographia I 434f. (de Boor); engl.: Mango, Theophanes 600-602. – Teleles, Phainomena I 342-350.

62 Patria Konstantinupoleos II 109 (208f. Preger). – Müller-Wiener, Bildlexikon 313. – Berger, Untersuchungen 675f. – Zum Bürgerkrieg zwischen Michael II. und Thomas vgl. Stouraites, Bürgerkrieg 163-165.

63 Vita Basilii Minoris 292f. cap. 11, 332f. cap. 36 »[...] πάλιν ἐν τοῖς παλαιῶσι τῶν Ἐλευθερίου [...] οἰκὸς ἐστὶ παμμίγιστος, ὃν εἶναι φασὶ τινες Ῥωμανοῦ τοῦ βασιλέως«. – Mango, Life of St Andrew 303f. u. Anm. 36. – Magdalino, Maritime Neighborhoods 214. – Mango, Développement 59.

64 Vita Basilii Minoris 322f. cap. 29, 323 Anm. 89.

Damals wurde der Theodosios-Hafen noch von zahlreichen Schiffen frequentiert, wie aus den reichhaltigen Grabungsergebnissen hervorgeht; der in das Hafenbecken einmündende Lykos hatte zwar zu einer langsamen Verlandung beigetragen, doch dürfte diese fortschreitend von West nach Ost erfolgt sein und erst im 12. Jahrhundert den Betrieb in einem erheblichen, wenn auch nicht endgültigen Maße eingeschränkt haben⁶⁵.

Bereits vor seinem Herrschaftsantritt besaß Andronikos I. Komnenos (1183-1185) in dem Areal ein Haus, das sehr wahrscheinlich nach einem früheren Eigentümer »das des Blangas« genannt wurde und dem Viertel auf Jahrhunderte hinaus seinen Namen geben sollte⁶⁶. Ausbesserungsarbeiten an der teilweise als vernachlässigt beschriebenen Stadtbefestigung, die Andronikos I. als Kaiser veranlasste, berührten möglicherweise auch die Mauern im Hafengebiet⁶⁷; Maßnahmen dieser Art hatte es zuvor auch unter der Regentschaft der Kaiser Michael III. (842-867), Leon VI. (886-912), Nikephoros II. Phokas (963-969) und Basileios II. (976-1025) gegeben, ohne dass sich jedoch immer ein eindeutiger Bezug zum Bereich des späteren Yenikapı herstellen ließe⁶⁸.

Die Zerstörungen, die das große Feuer des Jahres 1203 anrichtete, betrafen unter anderem das Areal des Sophienhafens und das Viertel ta Eleutheriou⁶⁹; inwieweit das westlich davon gelegene Areal des Theodosios-Hafens gleichfalls in Mitleidenschaft gezogen wurde, lässt sich nicht mit Sicherheit sagen.

Nicht lange nach dem Ende der Lateinerherrschaft über Konstantinopel im Jahre 1261 ist das Gebiet des Theodosios-Hafens als Vlanga-Viertel wieder in den erhaltenen Quellen erwähnt. Kaiser Michael VIII. Palaiologos (1259-1282) beabsichtigte um das Jahr 1270 zur Abwehr potentieller Angriffe der Truppen Karls von Anjou, innerhalb der Seemauer eine zweite starke Mauer zu errichten⁷⁰; der »in der Nähe von Vlanga gelegene Kontoskalion-Hafen« wurde damals ebenfalls befestigt⁷¹.

Bereits drei Jahre zuvor, 1267, hatte der Kaiser beschlossen, jüdische Handwerker im Gebiet von Konstantinopel anzusiedeln. Jüdische Quartiere hatte es in der Hauptstadt bereits im 5. Jahrhundert gegeben, doch lagen diese am Goldenen Horn und in Pera; für die Zeit der Lateinerherrschaft gibt es diesbezüglich keine zuverlässigen Quellenaussagen⁷². Der arabische Geschichtsschreiber al-Ğazari erwähnte dann

im Jahre 1293 die Existenz eines jüdischen Viertels, dessen Toranlagen jeden Abend geschlossen würden; in den 26 Jahren seit 1267 haben die Juden demzufolge ein Areal zugewiesen bekommen und in Besitz genommen⁷³. Die Juden arbeiteten teilweise als Gerber, ein geruchsintensives Gewerbe, das üblicherweise nur in städtischen Randlagen mit geringen Einwohnerzahlen ausgeübt wurde. Das besagte Areal war nicht ausschließlich von Juden, sondern wenigstens zu einem Teil auch von Christen bewohnt: Patriarch Athanasios I. (1289-1293, 1303-1310) protestierte vehement, wenn auch erfolglos in einem Brief an Kaiser Andronikos II. (1282-1328) gegen die jüdische Präsenz in einem christlichen Viertel⁷⁴. Auch Maximos Planudes (um 1260-1330) berichtete in einem Brief aus dem Jahre 1296 von Auseinandersetzungen zwischen den beiden Religionsgruppen in der Nachbarschaft einer Kirche H. Ioannes Prodromos und eines aufgelassenen Klosters und beklagte die Existenz der dort ansässigen Gerber, die er an einen anderen Ort umgesiedelt wissen wollte⁷⁵. Dass diesem Ansuchen nicht stattgegeben wurde, belegen aber venezianische Urkunden aus den Jahren 1319 und 1320, die die jüdischen Gerber noch am Ufer der Propontis erwähnen⁷⁶.

Stephan von Novgorod, ein russischer Pilger, der Konstantinopel um das Jahr 1350 besuchte, verwies im Rahmen seiner Reisebeschreibung ebenfalls auf zahlreiche Juden, die nahe der Stadtbefestigungen am Ufer des Meeres siedelten, nach denen jene Stadttore, die sich zum Meer hin öffneten, als »Juden-Tore« (*portes juives*, the »Jewish« sea gates) bezeichnet wurden⁷⁷. Diese Passage wurde völlig zu Recht auf das Vlanga-Viertel mit den dortigen drei Stadttoren bezogen, das sich auf dem von Stephan beschriebenen Weg vom Kontoskalion-Hafen zum Studios-Kloster befindet⁷⁸. Wenigstens drei Texte der spätbyzantinischen Zeit weisen in dem Areal unmittelbar vor den Mauern auf Knochenfunde hin; diese wurden unterschiedlich erklärt: Der russische Pilger aus Novgorod, der das Phänomen als Erster erwähnte, brachte sie mit einer legendenhaften Begebenheit aus der Zeit der (awarisch-)persischen Belagerung von Konstantinopel im Jahre 626 in Verbindung⁷⁹.

Der Florentiner Cristoforo Buondelmonti (um 1380/1385 bis um 1431) hingegen, der Konstantinopel wiederholt bereiste, in den Jahren vor 1420 sowie 1421/1422, sah die besagten Knochen auf »einem Feld«, »das einst ein Hafen mit Namen Vlanga war«, und stellte einen Bezug zu den Kreuz-

65 Ingram/Jones, Yenikapı 10. 13. – Kocabaş, Old Ships 32. – Kocabaş, Byzantine Shipwrecks 51. – Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 37 f. Mit Yk 11 wurde im Westen des Hafens lediglich ein Schiff gefunden, das in das 7. Jh. zu datieren ist.

66 Niketas Choniates, Historia 130,75 f. (van Dieten): [...] Ἀνδρόνικος εἰς τὸν οἰκίον οἶκον παρελθὼν, ὃς τοῦ Βλάγγα ἐπικέκληται [...] – van Millingen, Walls 299. – Berger, Langa Bostanı 469 u. a. 8. – Janin, Constantinople 325 erwähnt eine Theorie, derzufolge eine Verbindung mit dem Wort τὰ αὔλακα, »Wassergräben«, bestehen soll. – Unkorrekt Ercan, Yenikapı 80.

67 Niketas Choniates, Historia 320,72-74 (van Dieten). – Ercan, Yenikapı 26.

68 Vgl. Müller-Wiener, Bildlexikon 313 f. – Berger, Häfen 83.

69 Niketas Choniates, Historia 554,38-555,54 (van Dieten). – Madden, Fires 73-84.

70 Nikephoros Gregoras, Relationes historicae V 2 (I 124 Failler). – Müller-Wiener, Bildlexikon 314. – Effenberger, Illustrationen 30.

71 Georgios Pachymeres, Relationes historicae V 10 (II 469,24 Failler): τὸ πρὸς τῷ Βλάγγα Κοιτοσκελίον ἀνοικοδομεῖν ἤλθεν κτλ. – Effenberger, Illustrationen 30.

72 Jacoby, Quartiers juifs 168-189.

73 Vgl. Jacoby, Quartiers juifs 189 f. – Müller-Wiener, Bildlexikon 61. – Ercan, Yenikapı 37.

74 Jacoby, Quartiers juifs 190 f.

75 Jacoby, Quartiers juifs 191. – Ercan, Yenikapı 80 f.

76 Jacoby, Quartiers juifs 191.

77 Khitrowo, Itinéraires russes 121. – Majeska, Russian Travelers 38. – Der Besuch erfolgte wahrscheinlich im Jahre 1349: Ševčenko, Notes 168-172. – Majeska, Russian Travelers 17. – Zu den Stadttoren vgl. Berger, Langa Bostanı 468 Abb. 1; 469 Abb. 2 u. ö.

78 Majeska, Russian Travelers 17. 268 f. – Ercan, Yenikapı 84.

79 Majeska, Russian Travelers 268-271. – Berger, Langa Bostanı 469 f.

zügen her⁸⁰. Ein Gleiches tat auch der Burgunder Bertrandon de la Broquière (um 1400-1459), der anlässlich seines Aufenthaltes in der byzantinischen Hauptstadt Ende 1432, Anfang 1433 eine Anhäufung (*une montaignette*) von Knochen erwähnte, in der Nähe eines kleinen, aber offensichtlich noch in bescheidenem Rahmen genutzten Hafens an der Südküste von Konstantinopel, in dem »lediglich drei oder vier Galeeren« Platz fänden – dies im übrigen ein wichtiges Zeugnis für eine andauernde Nutzung von Teilen des Theodosios-Hafens in der späten Palaiologenzeit⁸¹.

In beiden Texten ist ebenso wie im Pilgerbericht des Stephan von Novgorod die Verbindung mit dem Areal von Yenikapı offensichtlich; die besagten Knochenansammlungen allerdings können aufgrund der überlangen Zeitspanne kaum mit den Ereignissen verbunden werden, die die Quellen erwähnen. Man hat auch eine Verbindung mit der Rückeroberung von Konstantinopel 1261 herstellen wollen⁸², aber selbst in diesem Fall ist es unwahrscheinlich, dass ein Feld voller menschlicher Knochen über annähernd 150 Jahre vor den Stadtmauern ohne größere Veränderungen bestehen blieb. Von daher ist es logischer, eine Verbindung mit den Gerbern herzustellen und die Hinterlassenschaften, ihr reales Vorhandensein immer vorausgesetzt, nicht als menschliche Relikte, sondern schlicht als die tierischen Überreste und Abfälle der dortigen Handwerksbetriebe zu erklären.

Cristoforo Buondelmonti ist nicht alleine der verbale Verweis auf das Vlanga-Viertel zu verdanken, er hat seinem vor 1420 verfassten *Liber insularum Archipelagi* bekanntermaßen auch einen Stadtplan von Konstantinopel beigegeben, der in mehreren, sich teilweise sogar ergänzenden Varianten überliefert ist und der als die älteste noch erhaltene Stadtdarstellung gilt⁸³. Mehr als 70 Überlieferungsträger des Werkes sind heute bekannt, in vielen ist der Plan der byzantinischen Reichshauptstadt enthalten⁸⁴. Ungeachtet aller Schematisierungen und Vereinfachungen lässt sich das auf den einzelnen Plänen üblicherweise als *vlanga*, *portus volanga* oder ähnlich beschriftete Areal um den Theodosios-Hafen eindeutig identifizieren⁸⁵. Vor der Seemauer befinden sich beträchtliche Anschwemmungen; dieses Schwemmland wird von einem aus der Mauer heraustretenden Fluss, dem für die Ablagerungen verantwortlichen Lykos, in einem leichten Bogen durchquert; westlich angrenzend führt eine Mole weit in die Propontis hinaus. Diese Mole war von Kaiser Johannes VIII. Palaiologos (1425-1448) in Verbindung mit Restaurationsmaßnahmen der Seemauern an ihrem Anfang wie an ihrem Ende jeweils

mit einem großen und besonders prachtvollen Turm ausgestattet worden, mit zwei Wehranlagen, die beispielsweise in der wichtigen Düsseldorfer Handschrift des *Liber insularum archipelagi* aus der Zeit nach 1484 abgebildet sind, die aber vielfach auf entsprechenden Illustrationen in anderen Handschriften dieses Textes fehlen⁸⁶.

Das durch den Lykos entstandene Schwemmland wurden einem venezianischen Augenzeugen zufolge am 29. Mai 1453 von Teilen der osmanischen Flotte zu Landungszwecken genutzt, um von hier aus in die Stadt einzudringen und das benachbarte jüdische Viertel zu plündern⁸⁷. Offensichtlich in der Folge dieser Verwüstungen beschloss Sultan Mehmed II. (1451-1481) noch im gleichen Jahr, die Juden überhaupt aus dem Vlanga-Viertel abzuziehen und an das Goldene Horn nach Balat umzusiedeln⁸⁸ (**Abb. 4**).

Der erwähnte Düsseldorfer Codex des *Liber insularum archipelagi* zeigt nicht alleine die in der späten Palaiologenzeit errichteten Molen-Türme des Theodosios-Hafens, sondern präsentiert im Gegensatz zu anderen Stadtdarstellungen, die Buondelmonti zuzuordnen sind, auch im Hinterland des Hafens einen weiträumig abgemauerten Bereich, der durch die Beschriftung *locus aquosus* als Sumpfland ausgewiesen ist⁸⁹. Über dieses Areal, das auch auf der um 1530 unter Heranziehung einer (verlorenen) Vorlage aus der Zeit zwischen 1479 und 1490 entstandenen Stadtansicht von Giovanni Andrea Vavassore abgebildet ist⁹⁰, und die Datierung beziehungsweise Genese einzelner Mauerpartien haben insbesondere Albrecht Berger und Arne Effenberger gearbeitet⁹¹. Beide Forscher haben die komplizierte Frage durch eine vergleichende Analyse mit frühneuzeitlichen Karten, darunter neben dem Plan von Vavassore Ansichten von Matrackçı Nasuh (um 1537), von Pīrī Re'īs (im Original 1521) und im Hünername des Seyyid Lokman (1584/1585), zu lösen versucht; dabei zeichnet sich nicht zuletzt dank der Konstantinopel-Darstellung in der Düsseldorfer Handschrift des Buondelmonti das Ergebnis ab, dass der gesamte Hafenbezirk, das heutige Büyüç Langa Bostanı samt dem Gebiet von Yalı, bereits vor dem Jahre 1480 einheitlich durch eine mit insgesamt elf Türmen versehene Mauer umschlossen wurde; eine von Albrecht Berger postulierte Mauer, die das Gebiet von Büyüç Langa Bostanı durchtrennte, hat es hingegen nicht gegeben: Sie ist archäologisch nicht dokumentiert und dürfte aus einer irrtümlichen Interpretation der Abbildungen der in diesem Bereich bogenförmig verlaufenden Seemauer auf den verschiedenen Karten entstanden sein⁹² (**Abb. 5**).

80 Gerola, Vedute 271 f. – Majeska, Russian Travelers 269 f. – Effenberger, Illustrationen 14. 16. 31-33.

81 Bertrandon de la Broquière, Voyage 152 f. – Majeska, Russian Travelers 269 f. – Berger, Langa Bostanı 472. – Effenberger, Illustrationen 31. – Pulak/Ingram/Jones, Byzantine Shipwrecks 3. – Unrichtig Mundell Mango, Commercial Map 198 f. – Bony u. a., High-energy deposit 121.

82 Bertrandon de la Broquière, Voyage 152 f. – Majeska, Russian Travelers 271.

83 Effenberger, Illustrationen 17 f. – Berger, Langa Bostanı 470-472. – Berger, Häfen 84. – Ercan, Yenikapı 84-87.

84 Effenberger, Illustrationen 14 f. – Vgl. auch Drakoulis, Buondelmonti 221 (Plan).

85 Gerola, Vedute 268 f. – Effenberger, Illustrationen 31.

86 Effenberger, Illustrationen 31. 67 f. 91 Abb. 1 und 2. 103. – Drakoulis, Buondelmonti 221. – Mango, Shoreline 26. – Berger, Langa Bostanı 470-472 Taf. 51 Abb. 1. – Müller-Wiener, Bildlexikon 314.

87 Nicolò Barbaro 56. – Jacoby, Quartiers juifs 194 f. – Berger, Langa Bostanı 472. – Ercan, Yenikapı 88.

88 Jacoby, Quartiers juifs 195 f. 218. – Ercan, Yenikapı 84.

89 Effenberger, Illustrationen 31. 103-104.

90 Vgl. Effenberger, Illustrationen 19. 92 Abb. 5.

91 Berger, Langa Bostanı 470-477. – Effenberger, Illustrationen 31-33.

92 Insbesondere Effenberger, Illustrationen 32-33. 92-95 Abb. 5-12; 103-104.



Abb. 4 Cristoforo Buondelmonti, *Liber insularum archipelagi*. Ansicht von Konstantinopel, Pera und des oberen Bosphorus. – (Düsseldorf, Universitäts- und Landesbibliothek, Ms. G 13, fol. 54 [um 1485-1490]). – Die Handschrift ist Leihgabe der Stadt Düsseldorf an die Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf.



Abb. 5 Hartmann Schedel, *Liber chronicarum*, Ansicht von Constantinopel, fol. CXXIXv, CXXXr. – (<http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/is00309000/0267/image?sid=8c97aa921cf262ffa32697f63c8f273>).

Der Venezianer Giovanni Maria Angiolello (ungefähr 1451/1452-1525), der als Kriegsgefangener nach Istanbul kam und in der zweiten Hälfte der 1470er Jahre in Diensten Mehmeds II. stand, verglich Blanda um 1480 konsequenterweise mit einer unbewachten Festung⁹³. Dieser Festungscharakter des Viertels wird auch durch die Darstellung Constantinopels in der Weltchronik des Nürnberger Gelehrten Hartmann Schedel (1440-1514), dem *Liber chronicarum* von 1493 bestätigt (Abb. 5): Ohne Berücksichtigung einer Mole oder einer noch bestehenden Hafenanlage wird eine geschlossene Seemauer gezeigt, aus deren Mitte sich ein Fluss, eben der Lykos, direkt in die Propontis ergießt⁹⁴. Unmittelbar hinter der Flussmündung ist zur Landseite hin eine weitere Abmauerung zu erkennen, ein hinter einem Tor aufscheinender Baum dürfte eine Gartenanlage andeuten. Übergroße Schematisierungen erschweren freilich eine genaue Interpretation. Eine zweite Darstellung Constantinopels in der Chronik, in Zusammenhang mit Ausführungen über eine Unwetterkatastrophe aus dem Jahre 1490, ist in unserem Kontext unergiebig, da sie nur einen Teil der Stadt präsentiert, noch stärker stilisiert ist und neben der geschlossenen Seefront weder eine Flussmündung, die erwähnte turmbewehrte Mole oder innerstädtische Gartenanlagen erkennen lässt⁹⁵.

Diese Gartenanlagen sind in der bekannten Beschreibung des Vlanga-Viertels, die Petrus Gyllius in seinem 1561 er-

schieneenen Buch *De topographia Constantinopoleos* lieferte, prominent hervorgehoben, das Areal des früheren, als weitgehend verschüttet beschriebenen Theodosios-Hafens lag ihm zufolge »in den Gärten, die man heute Blanca nennt«⁹⁶. Diese Gärten wurden als sehr ausgedehnt charakterisiert, sie dienten dem Gemüseanbau und waren nur mit wenigen Bäumen versehen. Mehrere ständig vorhandene Weiher sorgten für die Bewässerung der Pflanzungen, sie wurden als Reste des einstigen Hafens gewertet. Eine 12 Fuß breite und 600 Schritt lange Mole war noch vorhanden. An der Hafenumündung, die sich nach Osten öffnete und in deren Nähe sich ein allseitig von Wasser umgebener Turm befand, war zu dieser Zeit ein Schiffsverkehr noch möglich. Diese Passage dürfte, wie Arne Effenberger hervorgehoben hat, auf das Gebiet des späteren Yeni mahalle zu beziehen sein, das damals noch ein Hafenbecken mit eigener Mole war⁹⁷.

Diese letzten bescheidenen Reste des einstigen Theodosios-Hafens wurden erst 1759/1760 mit Erdmassen aufgefüllt, die von der Baustelle der Laleli Camii stammten; Sultan Mustafa III. (1757-1773) schuf hier mit der Yeni Mahalle ein Neues Stadtviertel, das in der Folge vielfach von Armeniern bewohnt wurde⁹⁸. Auf der heute im Benaki-Museum in Athen verwahrten Stadtansicht des Malers und Theologen Konstantinos Kaldes aus dem Jahre 1851 ist im Bereich von Yenikapı nur noch eine geschlossene Uferbebauung zu erkennen, das vor-

93 Effenberger, Illustrationen 20. 33 und Anm. 399. – Giovan Angiolello, *Viaggio* 25 (Bazzolo).

94 Ercan, Yenikapı 88. 148 Abb. II.13.

95 Effenberger, Illustrationen 19 und Anm. 108. 91 Abb. 3.

96 Petrus Gyllius, *De topographia* IV 8, 212f. – Übersetzung nach Berger, *Langa Bostani* 476.

97 Effenberger, Illustrationen 32.

98 Müller-Wiener, *Bildlexikon* 61. – Berger, *Langa Bostani* 467. – Zur Laleli Camii: Restle, *Istanbul* 193f.

malige Hafengelände hat keine gesonderte Hervorhebung mehr erfahren⁹⁹.

In den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts wurde ein Bahndamm durch das Langa Bostanı gebaut, das Areal zudem durch verschiedene Straßenzüge aufgeteilt¹⁰⁰. Die Errichtung der Uferstraße um 1960 und später erfolgte weitere Erdanschüttungen veränderten den Landschaftscharakter entscheidend, sie ließen das Areal des alten Theodosios-Hafens von der Küste weg immer tiefer in das Landesinnere wandern. Mit der fortschreitenden Ansiedlung von modernen Werkstätten und Kleinbetrieben ging auch die Gartenlandschaft weitgehend verloren, nur ein kleines Areal im sogenannten Küçük Langa Bostanı hat diesen Charakter bis vor wenigen Jahren bewahren können¹⁰¹.



Abb. 6 Holzkästchen aus YK 35, 5. Jh. – (Nach Polat, YK 35, 188 Abb. 205a).

Die Schiffsfunde von Yenikapı

Mit der Realisierung des *Marmaray* Projektes und dem Beginn der Ausgrabungen in Yenikapı im Jahre 2004 wurde der Theodosios-Hafen zu neuem Leben erweckt. Die Auswertung der archäologischen Funde wird sich noch über einige Jahre hinziehen und viele bemerkenswerte Ergebnisse erbringen. So wurde beispielsweise in einem der ältesten Schiffe ein kleines hölzernes Kästchen mit den Abmessungen 15,3 cm × 8,8 cm × 7,2 cm gefunden, das mehrere übereinanderliegende Wachstafelchen sowie Vorrichtungen zur Aufbewahrung von Gewichten enthält. Offensichtlich diente das unikale Objekt dem Kapitän zur Buchführung und zu Kontrollzwecken der Ladung; in der Tagespresse wurde das Objekt deshalb sogar mit einem iPad verglichen...¹⁰² (Abb. 6).

Die wirkliche Sensation der Ausgrabungen liegt aber nicht in derartigen Einzelfunden, sondern in den insgesamt 37 Schiffen, die im Hafensreal entdeckt wurden; es handelt sich hier um die größte Ansammlung byzantinischer Schiffe, die je an einer Grabungsstätte aufgefunden werden konnten¹⁰³. Durch die noch andauernde Analyse der einzelnen Objekte und ihrer Fundumstände wird es möglich sein, die bislang bekannten Aussagen der schriftlichen Quellen zur Geschichte des Hafens zu überprüfen und zu erweitern.

Das erste der Schiffe wurde im Jahre 2005 entdeckt¹⁰⁴, das letzte erst wenige Monate vor dem Ende der Grabungen im Mai 2013¹⁰⁵; es scheint sich hierbei um ein einfaches Handelsschiff zu handeln, das im östlichen Abschnitt des Hafens nahe der Kaimauern versunken war¹⁰⁶. Bezüglich seiner Datierung liegen unseres Wissens nach zur Zeit noch keine Veröffentlichungen vor, die in der unmittelbaren Nachbarschaft gefundenen Schiffe YK 32 und YK 34 datieren in das 7.-9. bzw. in das 5. Jahrhundert und bieten damit auch keine sicheren Anhaltspunkte.

Die übrigen 36 Schiffe lassen sich in drei Kategorien unterteilen; es gibt insgesamt sechs Galeeren (YK 2, 4, 13, 16, 25, 36), neun hochseetaugliche Handelsschiffe (YK 3, 15, 17, 18, 20, 21, 22, 27, 29) und 21 kleinere Handelsschiffe beziehungsweise Fischerboote¹⁰⁷. Die Datierung der Schiffe basiert teilweise auf der Grabungsschicht, in der sie entdeckt wurden, auf der Analyse der angewandten Schiffsbautechnik, in einigen Fällen auch auf den präziseren Radiokarbon- oder ¹⁴C-Untersuchungen¹⁰⁸. Letztere werden fortschreitend an sämtlichen Objekten vorgenommen werden und das bisherige Bild noch geringfügig korrigieren (Abb. 7).

Nach aktuellem Kenntnisstand ergibt sich Folgendes: Die ältesten Schiffe YK 34 und YK 35 stammen aus dem 5. Jahrhundert; beide sind Handelsschiffe, das Erstgenannte war ohne Ladung gesunken¹⁰⁹, das zweite Schiff hingegen war

99 Benaki-Museum, Inv.-Nr. 30411.

100 Berger, Langa Bostanı 468. 471 Abb. 4. – Günsenin, »City« Harbours 104. – Paribeni, Torri di Vlanga Bostanı 239 eine Federzeichnung von 1884.

101 Berger, Langa Bostanı 467 f. – vgl. die Abbildung bei Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 37.

102 Das Kästchen wurde im Schiff YK 35 aus dem 5. Jh. gefunden, vgl. Polat, YK 35, 188 Abb. 205. – vgl. *News Discovery* vom 19. Mai 2014: »Byzantine iPad« found in Ancient Shipwreck«. – *Green Prophet* vom 20. Mai 2014: »The »original iPad« – 1,200 years before Apple«, mit irrtümlicher Datierung in die mittelbyzantinische Zeit. Diese zeitlichen Fehleinschätzungen begegnen häufig in populären Medien.

103 Liphshitz/Pulak, Types of Wood 164. – Ingram/Jones, Yenikapı 8. 10. – Kocabaş, Latest Link 13. – Pulak u. a., Shipwrecks of Yenikapı 23. – Pulak/Ingram/Jones, Byzantine Shipwrecks 1. 4.

104 Pulak u. a., Shipwrecks of Yenikapı 23 f.

105 <http://sgsymposium.ku.edu.tr/yenikapı> (24. November 2014). Die Zahlenangabe der in Yenikapı gefundenen Schiffe ist selbst in der wissenschaftlichen

Literatur, unabhängig vom fortschreitenden Stand der Ausgrabungen, alles andere als einheitlich; so wird immer wieder ein veralteter Forschungsstand referiert, selbst in Publikationen, die nach dem Mai 2013 entstanden sind, ist noch häufig die Zahl 36 zu lesen.

106 Vgl. die Abbildung bei Kocabaş, Yenikapı Shipwrecks 5, die die Lage aller 37 Schiffe anzeigt.

107 Kocabaş, Byzantine Shipwrecks 52 nennt die acht Schiffe YK 3, 15, 17, 21, 22, 27, 29 und 31 hochseetauglich, Kocabaş, Latest Link 9 hingegen die neun Schiffe YK 3, 8, 15, 17, 18, 19, 20, 21 und 22. Aufgrund der Betrachtung von Größe und Bauart wurde auf dieser Basis die im Text oben genannte Auswahl getroffen.

108 Einführend Kocabaş, Old Ships 33-35. – Özsait-Kocabaş/Kocabaş, Features of Yenikapı Shipwrecks 97-185. – Zu den insgesamt neun, teilweise in sich unterteilten Grabungsschichten (2 a-c, 4a-b, 6 a-b) zwischen dem 7. Jt. v. Chr. und dem 13., 14. Jh. Perinçek, *Geoarcheology* 70. 72 u. ö.

109 Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 40. – Akkemik/Kocabaş, Trade Ships 5. – Akkemik, Woods 119-124.

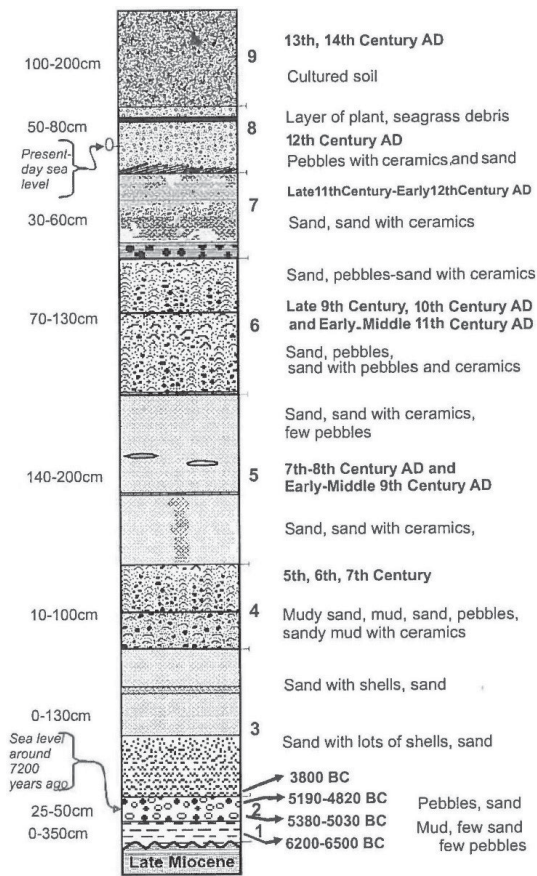


Abb. 7 Generalisierte Stratigraphie der Ausgrabung in Yenikapı. – (Nach Perinçek, *Geoarcheology* 72 Abb. 2).

neben verschiedenen Gerätschaften wie Lampen, Küchenu-
tensilien, einem ungefähr 45 cm langen Modellschiff, dem
oben erwähnten Holzkästchen und anderem mit mehr als
120 Amphoren beladen; die in einigen Gefäßen gefundenen
Gräten deuten auf den Transport von Trockenfisch hin¹¹⁰.
Geringfügig jünger sind YK 10, YK 22 und YK 26, die dem 5.
oder 6. Jahrhundert zuzuweisen sind¹¹¹. In das späte 6. oder
frühe 7. Jahrhundert datiert das 8,5 m lange und 4 m breite
YK 11¹¹². Die älteste in Yenikapı gefundene Galeere YK 16,
22,5 m lang und 2,40 m breit, ist zwischen 720 und 742 zu
datieren¹¹³. Aus dem gleichen Jahrhundert stammt YK 29,

110 Polat, YK 35. – Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 40 f. – Asal, Yenikapı Excavations 8. – Akkemik/Kocabaş, Trade Ships 5. – Akkemik, Woods 125-136.
111 Kocabaş, Old Ships 33. – Kocabaş, Latest Link 9. – Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 40. – Akkemik/Kocabaş, Trade Ships 5.
112 Ingram/Jones, Yenikapı 13 f. – Pulak u. a., Shipwrecks of Yenikapı 27-30. – Pulak/Ingram/Jones, Byzantine Shipwrecks 9-12. – Maßangaben hier und bei den nachfolgend genannten Schiffen nach Kocabaş, Old Ships 214. Es handelt sich um den Zustand bei der Ausgrabung.
113 Özsait-Kocabaş/Kocabaş, Features of Yenikapı Shipwrecks 176-182. – Kocabaş, Byzantine Shipwrecks 52. – Kocabaş, Latest Link 7-9. – Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 44. – Akkemik/Kocabaş, Trade Ships 5. – Akkemik, Woods 57-64. – Grundlegend zum Typ Pryor/Jeffreys, Dromon 163-173 u. ö.
114 Kocabaş, Byzantine Shipwrecks 53. – Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 45. – Akkemik/Kocabaş, Trade Ships 5.
115 Ingram/Jones, Yenikapı 14. – Pulak u. a., Shipwrecks of Yenikapı 27. 30. – Pulak/Ingram/Jones, Byzantine Shipwrecks 12-15.
116 Perinçek, *Geoarcheology* 72. 77 f. 86. – Akkemik/Kocabaş, Trade Ships 5.

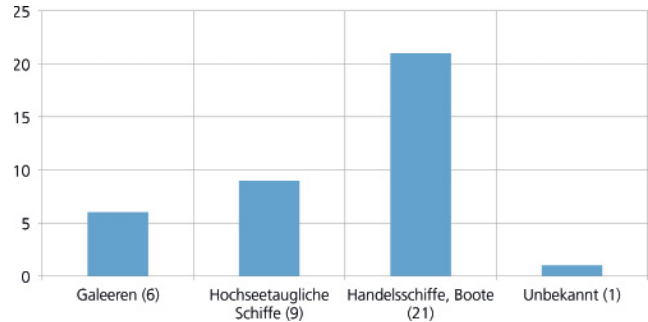


Abb. 8 Aufteilung der Schiffswracks nach Schiffstypen. – (A. Külzer 2016).

das aufgrund seiner Bauweise für die Fahrt auf dem offenen
Meer geeignet war¹¹⁴. Das Handelsschiff YK 23 wird in das
späte 8. oder frühe 9. Jahrhundert datiert¹¹⁵. Eine gröbere
Datierung gibt es für die Schiffe YK 28, YK 30 und YK 32,
die pauschal in die Zeit zwischen dem 7. und dem 9. Jahr-
hundert angesetzt werden, wohl aufgrund ihrer Fundlage in
der Grabungsschicht 5¹¹⁶. In dieser Schicht wurde auch das
über 11 m lange, aber nur in geringen Resten erhaltene YK 15
entdeckt¹¹⁷ (Abb. 8).

Aufgrund von Radiokarbon-Analysen konnten einige
Schiffe zeitlich genauer eingeordnet werden: YK 17, ein über
8 m langes, einst vielleicht mehr als 18 m messendes hoch-
seetaugliches Schiff, ebenfalls aus dem Grabungshorizont
5, kann der Zeit zwischen 652 und 870 zugeordnet wer-
den¹¹⁸. Das zum Zeitpunkt der Ausgrabung noch mehr als
9 m lange YK 3 datiert zwischen 668 und 840¹¹⁹; im Rumpf
dieses Schiffes wurden Baumaterialien gefunden, Ziegel,
Zementreste und Marmorbruch. Diese hat man als Ladung
verstanden und begonnen, über mögliche Materialfahrten
von der Insel Prokonnesos im Marmara-Meer nach Konstan-
tinopel zu spekulieren, doch könnte das Schiff auch schlicht
unter Zuhilfenahme von Bauschutt im Hafen versenkt worden
sein¹²⁰. Das 12 m lange und 2,30 m breite YK 27 ist der Zeit
zwischen 672 und 869 zuzuweisen¹²¹, das zum Zeitpunkt
seiner Entdeckung nur 7 m lange und 2,30 m breite, aber auf
die ursprünglichen Maße 9,6 m Länge und 2,6 m Breite ge-
schätzte YK 12 wurde gleichzeitig gebaut, unter Verwendung
von Materialien aus der Periode zwischen 672 und 870¹²².

117 Kocabaş, Byzantine Shipwrecks 53 erwähnte eine originale Länge von mehr
als 17 m. Özsait-Kocabaş/Kocabaş, Features of Yenikapı Shipwrecks 164-
167. – Kocabaş, Byzantine Shipwrecks 53. – Kocabaş, Latest Link 9. – Akke-
mik/Kocabaş, Trade Ships 5.
118 Özsait-Kocabaş/Kocabaş, Features of Yenikapı Shipwrecks 168-175. –
Kocabaş, Old Ships 33 f. – Kocabaş, Byzantine Shipwrecks 53. – Kocabaş,
Latest Link 9. – Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 44 f.
119 Kocabaş, Byzantine Shipwrecks 52 f. vermutete eine originale Länge von 20 m
und eine Breite von 6 m. – Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 43.
120 Özsait-Kocabaş/Kocabaş, Features of Yenikapı Shipwrecks 156. – Kocabaş,
Byzantine Shipwrecks 52 (veraltete Datierung 865-987). – Kocabaş, Latest
Link 9. – Asal, Yenikapı Excavations 9. – Çetiner, Yenikapı 3. 61. – Demirkök
u. a., YK 3.
121 Kocabaş, Byzantine Shipwrecks 53. – Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 45.
122 Kocabaş, Byzantine Shipwrecks 54. – Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone
43 f. – Akkemik, Woods 43-48.



Abb. 9 Schiffswrack YK 12. – (Nach Özsait-Kocabaş/Kocabaş, Features of Yenikapı Shipwrecks 115 Abb. 11).

Das mit einem Mast versehene lokale Handelsschiff war zum Zeitpunkt seines Untergangs mit Ganos-Amphoren beladen; bemerkenswert sind neben Gewichten, Nadeln und Spielsteinen ein an Bord befindlicher Kohleherd sowie Krüge, Becher und einige kleinere Amphoren, die von der Mannschaft oder dem Kapitän genutzt worden sein dürften. Ein Korb mit Kirschkernen liefert einen bemerkenswerten Anhaltspunkt für den Zeitpunkt des Untergangs, der wahrscheinlich im Spätfrühling oder Frühsommer erfolgte¹²³ (**Abb. 9**).

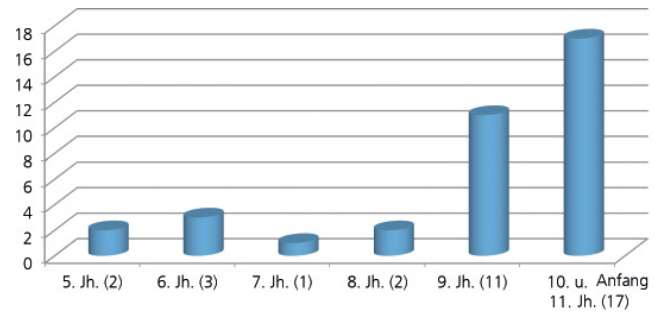


Abb. 10 Chronologische Aufteilung der Schiffswrecks. – (A. Külzer 2016).

Das beinahe 9 m lange und 2,30 m breite, hochseetaugliche YK 20 datiert zwischen 687 und 975¹²⁴; die sogar 15 m lange Galeere YK 13 ist mit Hölzern aus der Zeit zwischen 690 und 890 gebaut worden¹²⁵. Aus dem späten 9. oder frühen 10. Jahrhundert stammt das heute noch 12 m lange, ursprünglich wohl 14 m messende Y 14, das bald nach seinem Stapellauf untergegangen sein muss, da das Wrack weder Wurm Schäden noch Spuren von Reparaturen aufweist¹²⁶. Ebenfalls neuwertig war die im 10. Jahrhundert wohl infolge eines heftigen Unwetters gesunkene Galeere YK 2¹²⁷. Der gleichen Katastrophe ist auch die Galeere YK 4 zum Opfer gefallen, die mit 18 m Länge das vorgenannte Schiff um mehr als 3 m übertraf. Im Gegensatz zu diesem war YK 4 zum Zeitpunkt des Untergangs bereits alt, vielfältige Abnutzungsspuren verweisen auf eine Konstruktion in der Mitte des 10. Jahrhunderts oder sogar noch früher¹²⁸ (**Abb. 10**).

Die beiden verbleibenden Galeeren YK 25 und YK 36 werden ebenfalls in das 10. Jahrhundert datiert¹²⁹, gleich dem gut erhaltenen, 6,5 m langen Handelsschiff YK 1, das in der zweiten Jahrhunderthälfte gebaut wurde. Dieses Boot gehört zu den wenigen, die zum Zeitpunkt des Untergangs beladen waren, neben einem eisernen Anker, Kämmen und Drehscheiben sind die zahlreichen Ganos-Amphoren hervorzuheben, die anzeigen, dass das Schiff im Küstenhandel eingesetzt war¹³⁰. In die gleiche Zeit zu datieren ist das immerhin 12 m lange, zum Zeitpunkt des Untergangs noch neuwertige YK 5¹³¹ sowie die deutlich kleineren Schiffe YK 6, YK 7, YK 8, YK 9, YK 18, YK 24 und YK 33¹³². Die Schiffe YK 19, 21 und YK 31 werden grob in die Zeit zwischen dem

123 Akkemik, Timbers 201-211. – Özsait-Kocabaş/Kocabaş, Features of Yenikapı Shipwrecks 112-124. – Kocabaş, Old Ships 29. – Kocabaş, Latest Link 10-12. – Denker u. a., YK 12. – Özsait-Kocabaş, Voyage. – Akkemik/Kocabaş, Trade Ships 5. – Zu den Amphoren Armstrong/Günsenin, Pottery Production 179-201. – Günsenin, Ganos 193-201. – Günsenin, Vin de Ganos 281-287. – zum Berg Ganos: Külzer, Ganos-Gebirge 41-52. 91-97. – Zur Verpflegung an Bord Kislinger, Reisen 381.
124 Kocabaş, Latest Link 9. – Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 44. – Akkemik/Kocabaş, Trade Ships 5.
125 Kocabaş, Byzantine Shipwrecks 52. – Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 44. – Akkemik/Kocabaş, Trade Ships 5. – Akkemik, Woods 49-54.
126 Liphshitz/Pulak, Types of Wood 168. – Ingram/Jones, Yenikapı 14. – Pulak u. a., Shipwrecks of Yenikapı 27. 30.
127 Liphshitz/Pulak, Types of Wood 168. – Ingram/Jones, Yenikapı 14. – Pulak u. a., Shipwrecks of Yenikapı 26 f. 31. – Pulak/Ingram/Jones, Byzantine Shipwrecks 24-26.

128 Liphshitz/Pulak, Types of Wood 169. – Ingram/Jones, Yenikapı 14. – Pulak u. a., Shipwrecks of Yenikapı 26 f. 31. – Pulak/Ingram/Jones, Byzantine Shipwrecks 26-30.
129 Kocabaş, Latest Link 7. – Pulak u. a., Shipwrecks of Yenikapı 23. – Akkemik/Kocabaş, Trade Ships 5.
130 Liphshitz/Pulak, Types of Wood 166 f. – Ingram/Jones, Yenikapı 14. – Denker u. a., YK 1. – Pulak u. a., Shipwrecks of Yenikapı 27. 31. – Pulak/Ingram/Jones, Byzantine Shipwrecks 21-24.
131 Liphshitz/Pulak, Types of Wood 167. – Ingram/Jones, Yenikapı 14. – Pulak u. a., Shipwrecks of Yenikapı 27. 31. – Pulak/Ingram/Jones, Byzantine Shipwrecks 17-19.
132 Özsait-Kocabaş/Kocabaş, Features of Yenikapı Shipwrecks 103-111 (YK 6). 125-131 (YK 9). 132-139 (YK 7). 140-147 (YK 18). 148-151 (YK 8). – Kocabaş, Byzantine Shipwrecks 52 f. – Kocabaş, Latest Link 9 f. – Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 43 f. – Pulak/Ingram/Jones, Byzantine Shipwrecks 19-21 (YK 24).



Abb. 11 Tsunami-Schicht am Grabungsgelände. – (Kocabaş, Old Ships 35 Abb. 11).

9. und 11. Jahrhundert datiert¹³³, dürften aber ebenfalls der Sedimentschicht 6 zuzuweisen sein. Diese zwischen 70 und 130 cm dicke Schicht wird allgemein vom 10. bis in die Mitte des 11. Jahrhundert datiert, ist aber durch eine mit zahlreichen Keramikfragmenten angereicherte Sandschicht geteilt. Dies wird mit den Einwirkungen eines Tsunami erklärt, der in der Folge der mächtigen Erdbeben von 989 oder von 1010 aufgekommen ist¹³⁴. Eine zweite Tsunami-Schicht, zwischen 30 und 40 cm dick, ist in der Sedimentschicht 4 enthalten und dürfte auf das gewaltige Erdbeben des Jahres 557 zurückzuführen sein¹³⁵. Die in literarischen Quellen erwähnten Naturkatastrophen des 6. wie des 10. beziehungsweise frühen 11. Jahrhunderts¹³⁶ finden sich durch die archäologischen Grabungsergebnisse bestätigt und sind für die Konservierung der überwiegenden Anzahl der heute bekannten Schiffe im Theodosios-Hafen verantwortlich (**Abb. 11**).

Die Verteilung der Wracks innerhalb des Hafengeländes bezeugt die von Westen nach Osten fortschreitende Verlandung: Mit YK 11 ist nur ein einziges Boot im westlichen Hafenbecken gefunden worden, ein Boot zudem, das in das 6. oder 7. Jahrhundert zu datieren ist und damit zu den ältesten Zeugen gehört. Erst in einem Abstand von beinahe 200 m gen Osten wurden die nächsten Wracks entdeckt: YK 31 und 33 datieren in das 9.-11. Jahrhundert, YK 14 datiert in das späte 9., frühe 10. Jahrhundert, YK 30 in die Zeit zwischen dem 7. und dem 9. Jahrhundert¹³⁷. Gut 90 m südlich dieser Stätte ist der Fundplatz von YK 36. Die übrigen 31 Schiffe wurden im Ostteil des Hafens gefunden, dessen Nutzung zwischen dem 5. und dem frühen 11. Jahrhundert damit eindrucksvoll belegt ist.

Die Tierskelette von Yenikapı

Neben der einzigartigen Anzahl von 37 Schiffwracks und den zahlreichen bemerkenswerten Kunst- und Alltagsgegenständen wurden auf dem ausgedehnten Grabungsgelände von Yenikapı auch sehr viele Tierskelette gefunden; bis zum 30. September 2010 waren es mehr als 20 800, die sich insgesamt 54 Tierarten zuordnen lassen¹³⁸. Tiere wurden schon in der Vorzeit zum Transport von Menschen und Waren, mitunter auch zu militärischen Zwecken eingesetzt, man benötigte sie unter anderem als Nahrungsquelle oder als Lieferanten von Leder und Wolle, von Milch und Eiern; einige Arten konnten auch zum Schutz oder als Begleiter und Helfer bei der Jagd eingesetzt werden. Aber nicht nur Mensch bediente sich des Tieres, verschiedene Tierarten folgten dem Menschen aus eigenem Antrieb als Kulturfolger; von daher ist ihr Aufkommen in einem Hafengelände einer großen städtischen Siedlung grundsätzlich auch nicht ungewöhnlich. Die Auswertung der Skelette liefert kulturgeschichtlich bedeutsame Informationen über die Verbreitung einzelner Tiergattungen, über Nahrungsgewohnheiten und die Art des Umgangs der damaligen Menschen mit den Tieren, ist darüber hinaus aber auch aus biologischer Sicht interessant, da beispielsweise über die Bestimmung von Schulterhöhen, von Größe des Kopfes und des Gebissaufbaus, des Gewichtes etc. Einzelheiten über die damals vor Ort präsenten Rassen, ihr Aussehen und ihre Lebensumstände gewonnen werden können, die sich dann mit den Resultaten anderer Zeitperioden vergleichen lassen, um der-

133 Kocabaş, Latest Link 9. – Akkemik/Kocabaş, Trade Ships 5.

134 Kocabaş, Old Ships 34. – Perinçek, Geoarcheology 78-80.

135 Kocabaş, Old Ships 33-35. – Perinçek, Geoarcheology 75-77. 84-87. 90. – Einschränkung Bony u. a., High-energy deposit 128f., der die genaue Zuweisung in das Jahr 557 hinterfragt.

136 Vgl. die Zusammenstellungen der Schriftquellen bei Guidoboni, Earthquakes 336f. 340-345. 404f. – Pulak/Comastri, Earthquakes 20f. – Ambraseys, Earthquakes 206f. 208-211. 256f. 259.

137 Kocabaş, Yenikapı Shipwrecks 5. – Kocabaş/Özsait-Kocabaş, Milestone 38. – Pulak u. a., Shipwrecks of Yenikapı 23. – Pulak/Ingram/Jones, Byzantine Shipwrecks 15-17.

138 Onar u. a., Overview 6. – Onar u. a., Animal Skeletal Remains 83 Table 2: Nachgewiesen waren zu diesem Zeitpunkt 20 881 Skelette. Weitere Tierskelette wurden gefunden, sind aber in der wissenschaftlichen Literatur bis dato nicht aufgeführt.

gestalt beispielsweise Entwicklungen in der Domestizierung nachzuzeichnen¹³⁹.

Die größte Gruppe der Knochenfunde in Yenikapı stammt von Pferden, gefolgt von Rindern und Schafen¹⁴⁰, bereits mit deutlichem Abstand kommen dann Schweine, Hunde, Esel und Ziegen¹⁴¹. Bemerkenswert sind die große Anzahl von Kamelknochen, die relative kleine Zahl von Katzenskeletten sowie die grundsätzliche Präsenz von Land- und Meeresschildkröten, von Straußen, Elefanten und Bären; selbst zwei Primaten und eine Gazelle wurden im Hafengebiet gefunden¹⁴². Unter den Vögeln dominieren Hühner, Gänse und Enten¹⁴³, unter den aufgefundenen Fischgräten sind diejenigen von Thunfischen, Schwertfischen und Raubwelsen (*Clarias*) besonders zahlreich, ferner sind wenigstens 90 Delphine nachgewiesen¹⁴⁴. Ausgewählte Knochen wurden anhand der Radiokarbon-Methode auf ihr Alter bestimmt, die Ergebnisse decken die ganze byzantinische Epoche vom 4. bis zum 15. Jahrhundert ab¹⁴⁵ (Abb. 12).

Die Auswertung der Pferdeknochen, der größten derartigen Sammelstätte auf dem Gebiet des ehemaligen byzantinischen Reiches, ergab interessante Resultate: So waren 95 % der aufgefundenen Tiere, darunter mehr Hengste als Stuten, zum Zeitpunkt des Todes jünger als 10 Jahre, am häufigsten war die Altersgruppe von 7-10 Jahren vertreten; Fohlen wurden nicht gefunden¹⁴⁶. Die Widerristhöhe der meisten Pferde betrug zwischen 144 und 152 cm¹⁴⁷. Zahlreiche Tiere hatten unter Krankheiten und Missbildungen zu leiden, Rückenverformungen durch das Tragen übermäßiger Lasten und ungeeigneter Sattel sowie Knochenwucherungen im Nasenbereich und Kieferverletzungen infolge von unpassendem Zaumzeug sind oftmals bezeugt, ebenso Knochenbrüche; die Byzantiner haben ihre Pferde im Alltag grundsätzlich nicht pfleglich behandelt, dies ungeachtet des Vorhandenseins von gelehrten Abhandlungen zur Pferdemedizin, den sogenannten *Hippiatrica*, die ob der hier vermittelten Fürsorge ein eher unrichtiges Bild von der damaligen Einstellung zu den Pferden vermitteln¹⁴⁸. Lediglich 20 der mehr als 6800 Pferdeskelette sind komplett, die überwiegende Anzahl ist nur unvollständig erhalten¹⁴⁹. Spuren von Fleischermessern weisen in vielen Fällen darauf hin, dass die Zerstörungen nicht durch spätere Einwirkungen der Natur auf den Kadaver entstanden sind, sondern dass es sich um ein bewusstes Zerlegen handelte; daraus ergibt sich die Vermutung, dass die Tiere den Menschen



Abb. 12 Skelett eines Pferdes, gefunden in Yenikapı. – (Kocabaş, Old Ships 28 Abb. 6).

zum Verzehr gedient haben¹⁵⁰. Auch dürfte man verwertbare Teile wie das Fell oder die Mähnen genutzt haben. Tote Tiere, die nicht zu Nahrungs- oder Futterzwecken verwertet wurden oder deren nicht verwertbare Teile zur Entsorgung anstanden, wurden wohl teilweise einfach in den bereits verschlammten und für die Schifffahrt nicht mehr zu nutzenden westlichen Hafenteil geworfen; dies dürfte ein wesentlicher Grund für die so zahlreichen Skelettfunde auf dem Areal sein¹⁵¹.

Unter den mehr als 240 aufgefundenen Kamelen gibt es nur ein komplettes Skelett, das auf ein 8-10jähriges Tier hindeutet. Dieses weist im Unterschied zu vielen anderen keine Messerspuren an den Knochen auf und wurde offensichtlich nach dem Tode als vollständiges Individuum belassen, während viele seiner Artgenossen zerteilt wurden und den Weg in die Küchen der Byzantiner fanden¹⁵². Die erhaltenen Skeletteile und Schädel der Rinder, Schafe und Ziegen weisen ebenfalls häufig Schlachts Spuren auf; man scheint regelmäßig das Gehirn entnommen zu haben¹⁵³; zur Beförderung von Lasten und größeren Gegenständen wurden, wie die Auswertung der Knochenfunde veranschaulicht, sowohl männliche als auch weibliche Tiere eingesetzt¹⁵⁴. Die Auswertung der Hundeknochen zeigt eine deutliche Dominanz von Tieren mittlerer Größe, die sich leicht in einem städtischen Umfeld beherrber-

139 Beispielsweise zu Hunden: Morgan, Deformations. – Clark, Dog. – Onar, Dogs Yoncatepe. – Onar/Belli, Shoulder height. – Onar u. a., Skull typology. – Onar u. a., Dogs Yenikapı. – Zu Pferden: Swabe, Animals. – Johnstone, Equids. – Levine u. a., Horse Husbandry. – Onar u. a., Horse Skeletons 1 und 2. – Zu Schafen: Lallemand, Mouton. – Guintard/Lallemand, Sheep. Grundlegend sind die Studien von Kroll, Tiere und Kroll, Animals.
140 Onar u. a., Animal Skeletal Remains 83 Table 2: 6816 Pferde (plus 178 weitere Individuen, die sich nicht eindeutig als Pferd oder als Maultier klassifizieren lassen, 503 Maultiere und 26 Tiere, die sich nicht eindeutig als Maultier oder als Esel erkennen lassen); 4209 Rinder; 4018 Schafe.
141 Onar u. a., Animal Skeletal Remains 83 Table 2: 925 Schweine; 859 Hunde; 794 Esel; 738 Ziegen und Böcke.
142 Onar u. a., Animal Skeletal Remains 83 Table 2: 246 Kamele; 78 Katzen; 9 Landschildkröten; 37 Meeresschildkröten; 32 Strauße, jeweils 9 Elefanten und Bären.

143 Onar u. a., Animal Skeletal Remains 85.
144 Onar u. a., Overview 4. – Onar u. a., Animal Skeletal Remains 83 Table 2.
145 Onar u. a., Horse Skeletons 1 139. – Onar u. a., Overview 6. – Onar u. a., Dogs Yenikapı 56.
146 Onar u. a., Horse Skeletons 1, 140. – Onar u. a., Animal Skeletal Remains 83.
147 Onar u. a., Horse Skeletons 2, 37 (»large medium«). 40.
148 Onar u. a., Horse Skeletons 1, 140-143. 145. – Onar u. a., Animal Skeletal Remains 83 f. – Zu den *Hippiatrica* s. Doyen-Higuet, Hippiatrica u. McCabe, Encyclopaedia.
149 Onar u. a., Horse Skeletons 1, 140. – Onar u. a., Animal Skeletal Remains 82.
150 Onar u. a., Horse Skeletons 1, 140. 145. – Onar u. a., Overview 7.
151 Onar u. a., Horse Skeletons 1, 145. – Onar u. a., Overview 7.
152 Onar u. a., Animal Skeleton Remains 84.
153 Onar u. a., Overview 6 f. Abb. 6. – Onar u. a., Cattle 76.
154 Onar u. a., Cattle 72. 76 f.

gen ließen und die offensichtlich nicht zu menschlichen Nahrungszwecken herangezogen wurden¹⁵⁵. Die Dominanz von Gräten großwüchsiger Fische deutet darauf hin, dass diese schon im Hafen zerteilt und dann in Stücken verkauft wurden, während man kleinere Sorten wie die beliebten Seebrassen oder Bonitos als Ganzes erwarb und mit nach Hause trug¹⁵⁶.

Bemerkenswert ist die stattliche Anzahl von Delphinen, die im Areal des Theodosios-Hafens gefunden wurden. Die Schädel sind zwar unversehrt, im Wirbelbereich aber lassen sich verschiedentlich Messerspuren nachweisen¹⁵⁷. Es zeigt sich damit, dass die bereits im 2. Jahrhundert von Oppian von Anazarbos beklagte und als »unmoralisch« (ἀπότροπος) charakterisierte Delfinjagd, die ungeachtet der Thraker und weniger anderer Völkern unter den Griechen alleine von den dafür als »schändlich« (ἀταρτηρός) und »frevelhafte« (ἀτάσθαλος) bezeichneten Einwohnern von Byzantion gepflegt wurde, in Konstantinopel auch im Mittelalter ihre Fortsetzung fand¹⁵⁸. Delphinfleisch wurde auf den Märkten der Stadt gehandelt; welcher gesellschaftlichen Schicht die Käufer angehörten, ob es nur von Wohlhabenden gekauft werden konnte, lässt sich freilich nicht mehr ermitteln.

Die Ausgrabungen von Yenikapı vermitteln nicht nur interessante Informationen über die baulichen Gegebenheiten des Theodosios-Hafens und die Dauer seiner Nutzung, sondern erlauben darüber hinaus einen faszinierenden Einblick in das byzantinische Alltagsleben; sie liefern bedeutsame Hinweise auf die Ausstattung von Schiffen und technische Hilfsmittel zu deren Bedienung, auf Handelswaren, Nahrungsgewohnheiten und andere Realitäten des Lebens in einer mittelalterlichen Großstadt. Dank der reichen Resultate geologischer, archäologischer, botanischer, zoologischer und anderer Forschungen ist es möglich, Vorstellungen, die sich zuvor im wesentlichen auf die Lektüre und Interpretation byzantinischer Schriftquellen stützten, neuerlich zu hinterfragen und gegebenenfalls einer verdienten Korrektur zu unterziehen, um dergestalt die Lebenswirklichkeit des *homo byzantinus* besser zu erfassen.

155 Onar u. a., Skull typology. – Onar u. a., Dogs Yenikapı 55. 58: »light- and medium-sized mesocephalic dogs [...] slightly larger than Terrier breeds«.

156 Onar u. a., Overview 5.

157 Onar u. a., Animal Skeletal Remains 84.

158 Oppian, *Haliutica* V 416-419. 519-588. – Vidali, *Delphindarstellungen* 49f. – Matschke, *Fischer von Konstantinopel* 295. – Külzer, *Ostthrakien* 219.

Zusammenfassung / Summary

Der Theodosios-Hafen in Yenikapı, İstanbul: ein Hafengelände im Wandel der Zeiten

Als vor gut zehn Jahren im Verlauf von Arbeiten zum Ausbau des Metro-Systems im İstanbuler Stadtteil Yenikapı der berühmte Hafen des Theodosios gefunden wurde, kam dies einer archäologischen Sensation gleich. In der mit 58 000 m²

größten Grabung in der Stadtgeschichte İstanbuls wurden viele Gebäudestrukturen und Architekturelemente freigelegt, die wichtige Kenntnisse über die konkrete Ausdehnung des Areals vermitteln. Insgesamt 37 Schiffwracks aus der Zeit zwischen dem 5. und dem 11. Jh. stellen ein reiches Reservoir für künftige Forschungen dar, die zahlreichen Kleinfunde vermitteln Einblicke in den Alltag der hauptstädtischen Einwohner, die Analyse der Tausenden von Tierknochen erlaubt Kenntnisse über Nahrungsgewohnheiten wie über Realitäten der Tierhaltung und Tiernutzung im mittelalterlichen Konstantinopel. Die frühesten Siedlungsspuren im Hafensareal datieren in die Jungsteinzeit; die Bewohner des antiken Byzantion nutzten die Bucht ebenfalls zu Anlegezwecken. Der eigentliche Hafen, der entgegen immer wieder zu lesenden Behauptungen nicht (!) mit dem Eleutherios-Hafen gleichzusetzen ist, wurde möglicherweise um das Jahr 390 unter Kaiser Theodosios I. angelegt, um 425 ist er erstmals literarisch erwähnt. Ungeachtet fortschreitender Verlandung, teilweise bedingt durch die Ablagerungen des Lykos, waren einige Teile des Hafens noch in der späten Palaiologenzeit in Verwendung; erst um 1759/1760 wurden die letzten bescheidenen Reste des Hafens vollständig mit Erdmassen aufgefüllt.

The Harbour of Theodosius in Yenikapı, İstanbul

When some ten years ago during construction work for extending the metro system in the İstanbul district of Yenikapı the famous Harbour of Theodosius was discovered, it was viewed as an archaeological sensation. In the largest excavation in İstanbul's history covering some 58,000 m² numerous buildings and architectural elements were exposed conveying important knowledge on the precise extent of the area. Thirty-seven 37 shipwrecks from the period between the 5th and the 11th century represent a rich source for future studies; the numerous small finds provide insights into the daily life of the capital's population; the analysis of the thousands of animal bones gives data on the dietary habits, as well as on the realities of keeping and using animals in Medieval Constantinople. The earliest settlement traces date from the Neolithic Period; in Classical Antiquity the inhabitants of ancient Byzantium also used the bay for landing. The harbour itself, which despite continually recurring assertions is definitely *not* to be equated with the Eleutherios Harbour, was possibly established around AD 390 under Emperor Theodosius I; it was mentioned in the written sources for the first time around 425. Despite continuously silting-up, partly caused by the sediments of the Lycus, several parts of the harbour were still in use during the late Palaeologian period. The final, modest remains of the harbour were completely filled up with soil only around the year 1759/1760.

Translation: C. Bridger