

Tore nach Kleinasien: die Konstantinopel gegenüberliegenden Häfen Chalkedon, Chrysopolis, Hierieia und Eutropiu Limen

Geographische und historische Vorbemerkungen

Ein Blick auf eine Karte oder einen Stadtplan des heutigen İstanbul zeigt, dass nicht nur das Gesamtgebiet, sondern auch das dicht besiedelte Gebiet der »İstanbul Büyükşehir Belediyesi« (Großstadtkommune İstanbul) sowohl der Fläche als auch der Bevölkerungszahl (etwa 15 Millionen Einwohner) nach das »Stambul« der osmanischen Zeit, das dem byzantinischen Konstantinupolis entsprach, um ein Vielfaches übertrifft. Die asiatischen Teile dieses Großraumes mit rund 5 Millionen Einwohnern sind längst mehr als Vorstädte von İstanbul, als die sie noch um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert angesehen werden konnten. Sie stellen mit Industrien, Büro- und Verwaltungszentren, deren Skyline sich von der anderer Großstädte in nichts unterscheidet, einem internationalen Flughafen und einer dichten Wohnbebauung ein wirkliches Pendant zu den Stadtteilen auf der europäischen Seite dar. 1973 wurde mit der Eröffnung der ersten Auto-Brücke über den Bosphorus, der Boğaziçi Köprüsü, eine »Landverbindung« zwischen den europäischen und den asiatischen Stadtteilen geschaffen. Inzwischen ist mit der Fatih Sultan Mehmet Köprüsü seit 1988 die zweite Bosphorusbrücke in Betrieb; eine dritte Bosphorusbrücke, die Yavuz Sultan Selim Köprüsü, die über den Nordteil des Bosphorus zwischen Garipçe und Poyraz führt, wurde am 26.8.2016 dem Verkehr übergeben¹. 2013 wurde die erste Teilstrecke von Marmaray, der unter dem Bosphorus verlegten Vorortelinie in Betrieb genommen, die derzeit das alte Zentrum von İstanbul mit dem asiatischen Stadtteilen Üsküdar (dem alten Chrysopolis) und Kadıköy (dem alten Chalkedon) verbindet, bald aber in das näher gelegene europäische und asiatische Hinterland weitergeführt werden soll. Für die nähere Zukunft ist die Nutzung dieser Vorortelinie auch für den Personenfern- und den Güterverkehr zwischen Europa und Asien vorgesehen².

Sieht man von der nur zweimal in der Antike belegten und beide Male für den einmaligen Gebrauch bestimmten Einrichtung einer Schiffsbrücke über den Bosphorus einmal ab³, so war bis 1973 jede Verbindung von Byzantion/Konstantinopel/İstanbul mit dem kleinasiatischen Ufer auf den Verkehr mit Schiffen angewiesen. Die Bedeutung des während der ganzen Antike wichtigen Verkehrs zwischen Europa und Asien über den Bosphorus steigerte sich naturgemäß mit der Gründung von Konstantinopel an der Stelle der alten Stadt Byzantion als Hauptstadt und Zentrum des Römischen bzw. Byzantinischen Reiches. Jede Person, ob Privatmann, Händler, Geistlicher, Verwaltungsbeamter oder Militär, die von Konstantinopel in die östlichen Provinzen des Reiches (und umgekehrt) reisten, jede Ware, die von Konstantinopel nach Kleinasien oder von hier in die Hauptstadt gebracht wurde, war auf die Schiffsverbindungen zwischen Europa und Kleinasien und hier ganz besonders auf die direkt gegenüberliegenden Häfen angewiesen. Ein lebhafter Schiffsverkehr ist nicht nur vorauszusetzen, sondern in den Quellen auch reichlich belegt.

Zweck dieses Beitrages ist es, einen kurzen Überblick über die Häfen zu geben, die in den kleinasiatischen Vorstädten der Hauptstadt lagen, also sozusagen noch zu Konstantinopel gehörten. Untersucht werden in der Reihenfolge ihrer Bedeutung, wie sie sich aus den Quellen ergibt, Chalkedon/Kadıköy, Chrysopolis/Üsküdar, Hierieia/Fenerbahçe und der »Hafen des Eutropios« (*Eutropiu Limen*, östlich gegenüber von Chalkedon in der heutigen Gegend Kalamış). Nach der Darstellung ihrer geographischen Besonderheiten und der archäologischen Reste wird ihre tatsächliche und, wie sich zeigen wird, recht unterschiedliche Nutzung aufgrund ausgewählter Quellen geschildert. Die weiteren Häfen entlang des Bosphorus und der Ostküste des Marmarameeres, die mehr dem regionalen Verkehr dienten, werden hier ebenso wenig berücksichtigt wie die Handelshäfen Nikomedeia/İzmit am Ostende des gleichnamigen Golfes und Kios/Gemlik am

1 Zur dritten Bosphorusbrücke s. beispielsweise: <https://de.wikipedia.org/wiki/Yavuz-Sultan-Selim-Br%C3%BCcke> (abgerufen am 30.8.2016) mit Links zu englischen und türkischen Webseiten.

2 Zum Marmaray-Projekt s. etwa <https://de.wikipedia.org/wiki/Marmaray> (abgerufen am 22.10.2015).

3 Die erste Brücke wurde 513 v. Chr. von dem Perserkönig Dareios im Zusammenhang mit seinem Feldzug gegen die Skythen über den Bosphorus geschlagen, vermutlich zwischen Anadolu Hisarı und Rumeli Hisarı (Herodot IV 85, 87. –

Merkelbach, Kalchedon 92. – Müller, Bildkommentar 792-799. 850-852). Die zweite Schiffsbrücke über den Bosphorus soll 641 n. Chr. für den nach seinen Niederlagen gegen die Araber 636 körperlich und geistig gebrochenen Kaiser Herakleios errichtet worden sein, der an einer unüberwindbaren Furcht vor Wasser gelitten habe (Nikephoros Patriarches, *Breviarium* 72 [Mango]. – Suda II 1931 [s. v. Herakleios]); die Nachricht gilt heute nicht als unbedingt vertrauenswürdig. – Vgl. Kaegi, *Heraclius* 287 f.

Ostende der nächsten, südlich anschließenden und ebenfalls nach der Stadt benannten Bucht, oder die Häfen am Südufer des Golfes von Nikomedeia (insbesondere Pylai/Yalova und Helenopolis/Hersek), die gerne zur Verkürzung des Landweges nach Zentralkleinasien angelaufen wurden⁴.

Der hier untersuchte Küstenabschnitt verfügt bzw. verfügte über drei natürliche Hafengebiete, die mehr oder weniger guten Schutz gegen Winde und Wellen boten, nämlich Chrysopolis/Üsküdar und die beiden Häfen von Chalkedon/Kadıköy. Sie liegen alle an den Mündungen von Flussläufen und sind, wie viele an Flussmündungen gelegene Hafengebiete des Mittelmeeres, der Gefahr der Verlandung ausgesetzt. Am weitesten fortgeschritten ist dieser Prozess beim nördlichsten dieser Häfen, dem von Chrysopolis, dessen Hafengebiete heute völlig verschwunden ist. Der Hafen von Hieria/Fenerbahçe konnte wenigstens eine kleinere Bucht nutzen, die aber erst durch die Errichtung größerer Umfassungsmauern zu einem vollwertigen Hafen ausgebaut wurde. Der Eutropios-Hafen wurde zur Gänze künstlich angelegt.

Die zwei Häfen von Chalkedon

Chalkedon/Kadıköy lag auf einer hügeligen, nach Süden ins Marmarameer hineinragenden Halbinsel, die im wesentlichen dem heutigen Stadtteil Moda entspricht (**Abb. 1**). Diese Halbinsel war im Nordwesten und im Osten von den Mündungsbuchten je eines Flusses, des Himeros/Ayırılıksu und des mit der Stadt gleichnamigen Chalkedon/Kurbağalidere begrenzt; sie besaß damit gleich zwei Häfen, die nur durch einen etwa 500m langen Isthmus getrennt waren, der ungefähr die Nordgrenze des eigentlichen Stadtgebietes bezeichnete. Diese beiden Häfen werden allerdings nur im *Anapulus* des Dionysios von Byzanz (2. Jh. n. Chr.) unterschieden⁵; keine andere antike oder byzantinische Quelle geht auf diese geographische Besonderheit ein. Beide Häfen sind heute durch die Ablagerungen der genannten Flüsse weitgehend verlandet. Vom westlichen oder genauer nordwestlichen Hafen ist die weite Bucht übriggeblieben, die sich südlich des Bahnhofs von Haydarpaşa öffnet. Sie dient vor allem dem immer noch dichten Fährverkehr von und nach İstanbul und zu den

Prinzeninseln. Der Verlauf der antiken (und byzantinischen) Küstenlinie wird in der Forschung im Detail ein wenig unterschiedlich angegeben. Übereinstimmung herrscht darüber, dass die Bucht im Mündungsgebiet des Himeros eine jetzt völlig verschwundene Aussackung nach Nordosten bildete und dass sie auch im Osten und Süden durch Aufschwemmung beträchtlich verkleinert wurde⁶. Die Lage des eigentlichen Hafens ist umstritten. Die Aussackung an der Himeros-Mündung hätte sicherlich den besten Schutz gegen nördliche Winde geboten, und Merkelbach trägt hier ohne Begründung im Text »Antiker Hafen« ein⁷. Der gravierende Nachteil eines Hafens an der alten Mündung des Himeros ist die Entfernung von rund 500m bis zum ummauerten Stadtgebiet. Mit viel größerer Wahrscheinlichkeit ist der alte Hafen daher mit Janin und Asgari/Fıratlı am südlichen Ufer der Bucht zu suchen, das direkt an das Stadtgebiet angrenzt. Die relativ offene Lage erforderte sicher den Schutz durch aufwändige Molen. Tatsächlich wurden, wie Petrus Gyllius berichtet, deren letzte Reste in dem längst verlandeten Hafengebiet um die Mitte des 16. Jahrhunderts abgetragen. Auch seine Beschreibung weist auf diese Gegend⁸. Aufgrund der Konstantinopel direkt zugewandten Lage wird man in diesem Westhafen den Haupthafen von Chalkedon vermuten⁹.

Noch weniger ist von der östlichen Hafengebiete um die Mündung des Flusses Chalkedon übriggeblieben. Hier dient heute nur noch der breit und ruhig durch das jetzt Kuş Dili (»Vogelzunge«) genannte rezente Schwemmland (die alte Hafengebiete) fließende Kurbağalidere als Hafen für kleine Fischerboote¹⁰. Durch die Auffüllung der beiden Buchten ist der alte Isthmus verschwunden und der Halbinselcharakter des Stadtgebietes von Chalkedon verlorengegangen. Auch auf der Ostseite der Halbinsel von Chalkedon sah Petrus Gyllius Ruinen einer alten Hafengebiete, die er irrtümlich für Reste des Eutropios-Hafens (s. u.) hielt, wahrscheinlich aber Teil des Osthafens von Chalkedon waren¹¹.

Was sagen nun die Quellen über den Hafen bzw. die Häfen von Chalkedon und ihre Bedeutung aus? Die Stadt galt als der normale Anfangspunkt der seit der späteren römischen Kaiserzeit wichtigsten Diagonalstraße durch Kleinasien, der sog. »Pilgerstraße«, die nach Kilikien, Syrien und ins Heilige Land führte¹². Von dieser Pilgerstraße zweigten an verschiede-

4 Zum Verkehr zwischen diesen Häfen und Konstantinopel s. Lefort, *Communications* 210-215.

5 Dionysii Byzantii *Anapulus* 34. – Petrus Gyllius, *De Bosporo Thracio* 246. 250f; franz.: Grémois, Gilles 244. 247f. An dieser Stelle ist eine Bemerkung zum Verhältnis der drei im folgenden öfter zitierten Werke angebracht. Petrus Gyllius (Pierre Gilles) übertrug teilweise paraphrasierend den griechischen Text des Dionysios von Byzanz ins Lateinische und fügte nach jedem Abschnitt äußerst wertvolle eigene Kommentare und Beobachtungen bei. Jean-Pierre Grémois übersetzte den lateinischen Text des Pierre Gilles mit zahlreichen Fußnoten ins Französische.

6 Man vergleiche den hypothetischen Verlauf der alten Küstenlinien auf den Karten bei Janin, *Grands Centres* 30 und Asgari/Fıratlı, *Nekropole* 5. Der Küstenverlauf auf der Karte in dem historisch noch heute wertvollen Artikel Janin, *Banlieue I-II*, 353, ist nicht zuletzt durch jüngere Beobachtungen von Janin selbst überholt.

7 Karte bei Merkelbach, *Chalkedon* 142, die den Küstenverlauf von Asgari/Fıratlı (Nekropole) übernimmt.

8 Karten bei Janin, *Grands Centres* und Asgari/Fıratlı, *Nekropole*. – Vgl. dazu Janin, *Banlieue I-II* 373f. und Petrus Gyllius, *De Bosporo Thracio* 252; franz.: Grémois, Gilles 248.

9 Lehmann-Hartleben, *Hafenanlagen* 251. – Nicht recht erklärbar ist in dieser Hinsicht die Bemerkung in Dionysii Byzantii *Anapulus* 34, dass der eine, natürliche Hafen nach Westen schauete, der andere, künstliche nach Osten *und Byzanz*. Bezeichnenderweise lässt Petrus Gyllius, *De Bosporo Thracio* 244 in seiner Paraphrase diese letzten Worte weg.

10 Auch für das Gebiet des alten Osthafens sind die ungefähren alten Küstenlinien auf den Karten bei Janin, *Grands Centres* 30 und Asgari/Fıratlı, *Nekropole* 5 zu ersehen.

11 Petrus Gyllius, *De Bosporo Thracio* 253; franz.: Grémois, Gilles 250.

12 *Itinerarium Antonini* 139, 1-2: *Calcedonia, traiectus in Bithinia*. – *Itinerarium Burdigalense* 515, 9-10: *A Constantinopoli transis Pontum, venis Calcedoniam, ambulans provinciam Bithyniam*. – *Tabula Peutingeriana* VIII 1-2: *Calcedonia* ist als Ausgangspunkt der Straße durch Kleinasien eingezeichnet; *Chrysopolis* (s. u.) ist n. von *Calcedonia* ohne eingezeichnete Straßenverbindung eingetragen.

denen Stellen auch all jene Routen ab, die ins nordöstliche und östliche Kleinasien, etwa zum Euphrat, führten¹³, was natürlich die Wichtigkeit des Anfangshafens steigerte. Zwei Berichte aus frühbyzantinischer Zeit unterstreichen den Wert von Chalkedon als Überfuhrhafen. Kaiser Iustinianos I. (527-565) unterbrach den *cursus publicus* (den römisch-byzantinischen »Postdienst«, der ausschließlich der Übermittlung von Nachrichten und dem Transport von bestimmten Personen und Gütern in strikt staatlichem Interesse diente) auf dem Landweg zwischen Chalkedon und Dakibyza/Gebze und ersetzte ihn durch eine – besonders im Winter nicht ungefährliche – Schiffsverbindung von Konstantinopel nach Helenopolis/Hersek am Südufer des Golfes von Nikomedeia, eine Sparmaßnahme, die sogleich heftig kritisiert wurde und die sich auch nicht durchsetzen konnte¹⁴. Gleich der zweite hier anzuführende Bericht zeigt, wie wenig konsequent die genannte Unterbrechung des *cursus publicus* durchgeführt wurde. Aus der beispielhaften Schilderung einer der Gesandtschaftsreisen des persischen Großgesandten Isdekos (Isdigunas Zich, Mitte 6. Jh.) ergibt sich, dass Chalkedon Endpunkt der Reise vor dem feierlichen Einzug nach Konstantinopel war. Der Gesandte mit seinem Gefolge wurde nämlich quer durch Kleinasien nach Helenopolis geleitet; er hatte hier die Wahl, ob er zu Schiff den Golf von Nikomedeia nach Dakibyza queren und von da auf dem Landweg weiter nach Chalkedon (aus zeremoniellen Gründen in keinem Fall auf dem Seeweg direkt nach Konstantinopel) reisen oder aber auf der Straße um den ganzen Golf von Nikomedeia herum nach Chalkedon gelangen wollte¹⁵.

Die folgende, nur in Auswahl gebotene Zusammenstellung der quellenmäßig bezeugten Überfahrten belegt, dass Chalkedon während der ganzen byzantinischen Zeit der wichtigste Überfuhrhafen von und nach Kleinasien war, und zwar sowohl für den lokalen Verkehr als auch für den Fernverkehr¹⁶. Einzelheiten zu den verwendeten Schiffstypen werden nur selten, zum Hafen selbst, seinen Einrichtungen, Lagerhäusern, Unterkünften, Kasernen usw. so gut wie gar nicht erwähnt; sie sind aber für die Funktion des Hafens vorzusetzen.

Entsprechend dem Schwerpunkt der Berichterstattung in den byzantinischen, vor allem den historiographischen Quellen werden Reisen der Kaiser mit ihrem Hofstaat, ihren Beamten und fallweise ihren Armeen besonders häufig genannt. Diese Gruppe wird daher geschlossen an den Anfang gestellt. Allein zwischen 400 und 803 sind mindestens zehn Fahrten

byzantinischer Kaiser zwischen Konstantinopel und Chalkedon ausdrücklich und zweifelsfrei bezeugt (nur bei einem kleinen Teil der bekannten Querungen wird der Ziel- oder Ausgangshafen tatsächlich genannt). Kaiser Arkadios begab sich persönlich nach Chalkedon, um mit dem Goten Gaïnas Verhandlungen über die Auslieferung von dessen wichtigsten politischen Gegnern zu führen¹⁷. Anlässlich der Intrige, die der Eunuch Chrysaphios gegen den neuen Patriarchen Phlabianos führte, erfahren wir nebenbei, dass Kaiser Theodosios und auch die Synode (*synodos endemusa*) zu diesem Zeitpunkt (446) in Chalkedon (vielleicht schon in einem kaiserlichen Palast?) weilten¹⁸. 475 floh Kaiser Zenon aus Konstantinopel über Chalkedon nach Isaurien¹⁹. 518 kamen Kaiser Iustinos I. und der *magister militum* Vitalianus in der Euphemia-Kirche in Chalkedon zusammen, um sich über die neue, chaledonensische Kirchenpolitik zu einigen; zusammen zogen sie in Konstantinopel ein²⁰. Kaiser Konstantinos III. (Herakleios Neos Konstantinos) verbrachte einen Großteil seiner kurzen Regierungszeit (Februar bis Mai 641) in Chalkedon, wo er sich einen Palast hatte bauen lassen²¹. Klar ist, dass die bloße Existenz eines kaiserlichen Palastes einen regen Verkehr des Kaisers, seiner Familie, seines Hofstaates und seiner Beamten nach sich zog. Sein Nachfolger Heraklonas (Mai bis September 641) sah sich gezwungen, in Chalkedon mit dem Feldherrn Oualentinos, der sich mit seinen Truppen als Beschützer der Kinder Konstantinos' III. aufspielte, Verhandlungen über eine friedliche Lösung zu führen²². 742 fuhr Kaiser Konstantinos V. von Chalkedon allerdings nicht direkt nach Konstantinopel, sondern nach Thrakien, um den Rebellen Artabasdos in Konstantinopel zu belagern; die dazu benötigten Truppen aus Westkleinasien (Thema Thrakesion) ließ er bei Abydos (unweit n. von Çanakkale) über die Dardanellen setzen²³. 803 erlitt Kaiser Nikephoros I. in einem *proasteion* (Vorstadt, Haus in einer Vorstadt, Landgut) in Chalkedon einen Reitunfall²⁴. Ob sich hinter dem *proasteion* der von Konstantinos III. erbaute oder ein anderer kaiserlicher Palast verbirgt, muss offen bleiben. Jedenfalls zeigt auch diese ohne jeden Zusammenhang überlieferte Notiz, wie häufig Fahrten der Kaiser zwischen Konstantinopel und Chalkedon gewesen sein müssen, die gerade deshalb keine Erwähnung fanden. Der byzantinische Alltag war eben im Regelfall nicht Gegenstand der Berichterstattung.

Hunderte Beamte und Militärs müssen ständig zwischen der Hauptstadt und den östlichen Provinzen des Reiches hin und her gereist sein. Auch für diese Personengruppe wird

13 Zu den wichtigsten Abzweigungen s. Belke, Paphlagonien und Honorias 117f. (von Nikomedeia durch Paphlagonien nach Pontos). – Belke, Galatien und Lykaonien 104f.; Hild, Straßensystem 104-107 (von Ankyra über Tabia nach Sebasteia und Melitene). – Hild, Straßensystem 77 (von Ankyra über Kaisareia nach Melitene bzw. Germanikeia).

14 Prokopios, Anecdota 30, 8f. – Belke, Pflasterstraße 271f.

15 Konstantinos Porphyrogennetos, De cer. 401-403. – PLRE IIIA 722f. – Dimitroukas, Reisen I 237-240.

16 Die folgenden Zusammenstellungen basieren auf den entsprechenden Lemmata des Bandes TIB 13 (Bithynien und Hellespont), dessen Manuskript kurz vor dem Abschluss steht.

17 Zosimos, Historia Nova V 18, 6f. (III/1 27 Paschoud). – Albert, Goten 69f. 126 et passim.

18 Theophanes, Chronographia 98 (de Boor). – Euagrius, Historia Ecclesiastica II 2 (39 Bidez/Parmentier). – Runciman, Palaces 220. – Janin, Constantinople 147.

19 Chronicon Paschale 600 (Dindorf). – Ioannes Malalas, Chronographia 301 (Thurn). – Stein, Geschichte 537.

20 Zacharias Rhetor, Historia Ecclesiastica II 43. – Schwartz, Schisma 259. – Schneider, Sankt Euphemia 299.

21 Nikephoros Patriarches, Breviarium 78 (Mango).

22 Nikephoros Patriarches, Breviarium 80-82. 192 (Mango). – Kaegi, Unrest 156f.

23 Theophanes, Chronographia 419 (de Boor). – Mango/Scott, Theophanes 582 Anm. 10.

24 Theophanes, Chronographia 479 (de Boor).

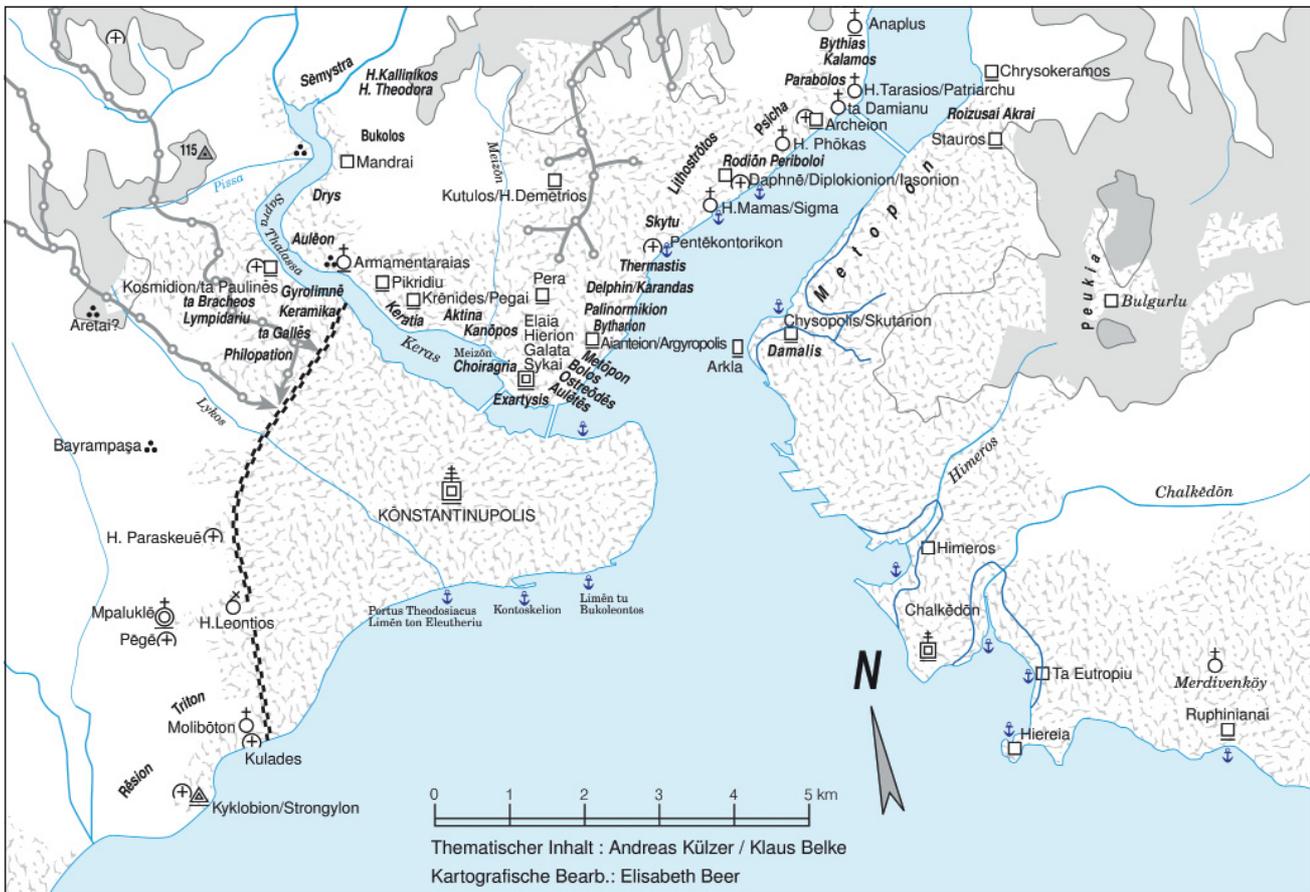


Abb. 1 Karte der Konstantinopel gegenüberliegenden Häfen. – (Thematischer Inhalt A. Külzer / K. Belke; kartograph. Bearbeitung E. Beer 2016).

Chalkedon der wichtigste Hafen gewesen sein. Eine Kommission tagte im Auftrag Kaiser Julians 361 in Chalkedon, um den Hofstaat von Anhängern Konstantios' II. zu säubern²⁵. Der Feldherr und Rebell isaurischer Herkunft Illos muss im Laufe seiner langen Karriere häufig die Wasserstraße zwischen Konstantinopel und Kleinasien gequert haben. 478 wurde er aus Isaurien zurückberufen und schon vor Chalkedon von Kaiser Zenon feierlich empfangen; er traute sich aber erst in die Hauptstadt einzuziehen, nachdem seine Widersacherin, die ehemalige Kaiserin Verina festgenommen und nach Dalisandos in Isaurien in Verbannung geschickt worden war²⁶. Im folgenden Jahr ließ Illos isaurische Truppen von Chalkedon nach Konstantinopel übersetzen, um die Revolte des Markianos zu bekämpfen²⁷. 1072 fuhr Andronikos Dukas im Auftrag Kaiser Michaels VII. von Konstantinopel nach Chalkedon, wo er innerhalb von sechs Tagen die Ausrüstung für seinen Feldzug gegen Kaiser Romanos IV. Diogenes beschaffte; die Truppen sammelte er erst in Kleinasien²⁸.

Das Verschieben von Truppen von Konstantinopel nach Kleinasien und umgekehrt gehörte zum militärischen Alltag. Die im folgenden nur beispielhaft angeführten Bewegungen von Militärs und Truppen sollen vor allem die Häufigkeit solcher Schiffstransporte belegen. Gerade sie setzen, wie schon angedeutet, eine ausreichende Größe des Hafens und entsprechende Vorratsräume für die Verpflegung und Unterkünfte, mindestens aber Plätze für Zeltlager voraus. Der konkrete Ziel- oder Ausschiffungshafen wird, wie ersichtlich, nur selten genannt. Mit größter Wahrscheinlichkeit wurde neben Chrysopolis (s. u.) wiederum Chalkedon am häufigsten angelaufen. Als der spätere Ostgotenkönig Theoderich 484 gegen den Rebellen Illos nach Isaurien geschickt wurde, führte er – ob er vorzeitig zurückgerufen wurde oder nicht – auch gotische Truppen auch Thrakien mit sich, die er nach dem Feldzug wieder zurückbrachte²⁹. Für seinen (misslungenen) Feldzug gegen die Bulgaren 681 ließ Kaiser Konstantin IV. Truppen (alle »Themen«) nach Thrakien übersetzen³⁰.

25 Ammianus Marcellinus, Res gestae XXII 3. – Borries, Iulianos 46f.

26 Ioannis Antiocheni Fragmenta 512-514 (Roberto). – Stein 1949, 13. – PLRE II 587f.

27 Ioannis Antiocheni Fragmenta 514 (Roberto). – Stein, Histoire 15f. – PLRE II 588.

28 Nikephoros Bryennios, Hyle Historias 133 (Gautier).

29 Ioannis Antiocheni Fragmenta 520 (Roberto). Nach diesem Bericht wurde er bereits bei Nikomedeia zurückbeordert. – Euagrius, Historia Ecclesiastica III 27 (124 Bidez/Parmentier). – Theophanes, Chronographia 131 (de Boor). – Mango/Scott, Theophanes 202 Anm. 6. – PLRE II 1081.

30 Theophanes, Chronographia 358 (de Boor); hier ist die Annahme plausibel, dass die Truppen aus dem westlichen Kleinasien bei Abydos die Dardanellen querten, die des nördlichen Kleinasien u. a bei Chalkedon.

Für seinen berühmten Feldzug gegen Bulgaren und Slawen 687/688, der ihn bis Thessalonike führte, verlegte Kaiser Iustinianus II. Kavallerieeinheiten (wahrscheinlich vor allem des Opsikion) nach Thrakien. Angesichts der Ausdehnung des Gebietes des Opsikion kommen für diese Überfuhr auch weiter südlich gelegene Überfuhrhäfen in Frage, bis hin nach Abydos an den Dardanellen, dem Hafen, bei dem der Kaiser den Großteil der Slawen nach Kleinasien verschifft, die er im Opsikion ansiedeln ließ³¹. Der Usurpator Artabasdos zog wahrscheinlich 741 mit Truppen des Opsikion als Kaiser in der Hauptstadt ein, dessen *komes* er ja gewesen war³². 782 schickte die Kaiserin Eirene gegen die Araber, die unter dem Feldherren und späteren Kalifen Härün ar-Rašid Chrysopolis (bzw. Chalkedon) erreicht hatten, die in der Hauptstadt stationierten *tagmata* unter dem *domestikos* Antonios³³. Als 786 ikonoklastisch gesonnene Einheiten in Konstantinopel (*tagmata* und *scholai*) die Abhaltung eines Konzils zur Wiederherstellung der Bilderverehrung störten, ließ Eirene diese unter dem Vorwand eines Feldzuges gegen die Araber nach Kleinasien (genauer nach Malagina) ausrücken, wo sie sich entwaffnen ließen. Das Konzil wurde dann im folgenden Jahr in Nikaia durchgeführt³⁴. Die Reihe, die lange fortgesetzt werden könnte, soll mit drei Truppentransporten enden, für die der Zielhafen Chalkedon wieder ausdrücklich bezeugt ist. Zwei Abteilungen der Heere des 1. Kreuzzuges 1097 (Gottfried von Bouillon und Tankred mit dem Heer Boemunds) schlugen nach der Querung des Bosphorus ihr Lager bei Chalkedon auf³⁵. Auch König Konrad III. setzte mit dem deutschen Heer des 2. Kreuzzuges 1147 nach Chalkedon über³⁶.

Unter den einzeln oder in kleinen Gruppen Reisenden, die die Überfahrt zwischen Konstantinopel und Chalkedon nutzten, sind – auch dies ist quellenbedingt – viele Pilger und Kleiriker zu finden. Der Kult der hl. Euphemia, die in Chalkedon das Martyrium erlitten hatte, zog zahlreiche Pilger an, besonders an ihrem Jahresfest³⁷. Die hl. Aetheria (oder Egeria, Ende 4. Jh.) etwa suchte auf dem Rückweg von ihrer Pilgerreise ins Heilige Land das *famosissimum martyrium sanctae Eufimiae* auf, bevor sie nach Konstantinopel übersetzte, ebenso die hl. Melania im Jahre 436³⁸. Nur hingewiesen sei auf die Reisen der Bischöfe und ihrer Begleiter zu den Konzilien und Synoden, die meist in Konstantinopel oder in küstennahen Orten Kleinasiens stattfanden (Nikaia 325, Ephesos 431 [für Fahrten

zu den Konstantinopel gegenüberliegenden Häfen weniger wichtig], Chalkedon 451, Nikaia 787).

Nach der Synode von Konstantinopel 381 wurde der Leichnam des ehemaligen Bischofs der Stadt, des hl. Bekenners Paulos, aus Kukusos in Kappadokien geholt und feierlich von Chalkedon nach Konstantinopel überführt³⁹. Bei der letzten Etappe der Translation der Reliquien des hl. Iohannes Chrysostomos 438 von Chalkedon (nach einer Quelle von Hiereia, s. u.) nach Konstantinopel kam dem Zug »ganz Konstantinopel« entgegen; der – hier ausnahmsweise einmal genannte – Hafen von Chalkedon war mit Lampen und Schiffen voll⁴⁰. Der Weg des 511 abgesetzten Patriarchen von Konstantinopel Makedonios in die Verbannung nach Euchaita in Pontos führte über Chalkedon⁴¹.

Chrysopolis

Der alte Hafen von Chrysopolis ist heute völlig unter einer weiten Schwemmebene im zentralen Teil des heutigen Üsküdar verschwunden⁴². Erst punktuelle Notgrabungen und geologische Untersuchungen, die im Zusammenhang mit dem Bau der unterirdischen Station für die erwähnte Marmaray-Vorortelinie durchgeführt wurden, brachten eine gewisse Klärung der Entwicklung des Hafens von der archaischen bis in die osmanische Zeit. Keramikfunde, insbesondere auch Fragmente von Amphoren, bezeugen die durchgehende und intensive Nutzung des Hafens⁴³. Die ehemalige Hafengebucht hatte eine rund 400 m breite Öffnung nach Nordwest und erstreckte sich in voller Breite etwa 400-500 m tief in südöstlicher Richtung ins Innere⁴⁴. Zwei Flüsse mündeten in diese Bucht, der von Osten kommende Bülbül Deresi im Nordosten und der von Südost kommende Çavuş Deresi im Südosten. Besonders der Bülbül Deresi bildete ursprünglich einen eigenen Mündungstrichter und bot damit zusätzlichen Schutz gegen nördliche Winde⁴⁵. Ein Wellenbrecher oder eine Mole und Ufermauern vor der heutigen Mihrimah Camii zeigen die Nordgrenze des Hafens im römischen Zeit an⁴⁶. Reste hölzerner Landebrücken der römischen Kaiserzeit wurden am N-Ufer des (ehemaligen) Bülbül Deresi und am Südufer des (ehemaligen) Çavuş Deresi gefunden, ein Beweis dafür, dass die Verlandung damals noch nicht allzu weit fortge-

31 Theophanes, Chronographia 364 (de Boor). – Nikephoros Patriarches, Breviarium 92 (Mango). – Ditten, Verschiebungen 217-221.

32 Theophanes, Chronographia 414 f. (de Boor). – Nikephoros Patriarches, Breviarium 132-134 (Mango). – Zur Chronologie vgl. Mango/Scott, Theophanes 576 Anm. 1.

33 Theophanes, Chronographia 456 (de Boor).

34 Theophanes, Chronographia 462 (de Boor). – Mango/Scott, Theophanes 636 Anm. 4-5.

35 Benedictus de Accoltis, Historia Godefredi 555. – Wilhelmus Tyrensis, Chronicon 175-177. 181 (Huygens). – Anna Komnene, Alexias X 9, 11 kennt nur das Lager bei Pelekanon (am Nordufer des Golfes von Nikomedeia). Die Hauptquellen zum 1. Kreuzzug wie Albert von Aachen oder die Gesta Francorum nennen gar keine Namen. – Vgl. Hagenmeyer, Chronologie 271-272. 281. – Runciman, Kreuzzüge 1, 147. 153.

36 Auch hier findet sich die Bezeichnung des Landehafens nur bei Wilhelmus Tyrensis, Chronicon 742 (Huygens).

37 Halkin, Euphémie 5f.

38 Itinerarium Egeriae XXIII 7f. (67 Franceschini/Weber). – Vita Melaniae 228 (Gorce). – Schneider, Sankt Euphemia 299.

39 Bios Paulu 238. – Vita Pauli (PG 116) 896 A.

40 So die verschiedenen Viten und Berichte über die Translation des Iohannes Chrysostomos in Halkin, Chrysostome 40. 492. 517. 530.

41 Theophanes, Chronographia 155 (de Boor).

42 Karagöz, Khrysopolis Liman 404 f.

43 Karagöz Khrysopolis 33-39. – Karagöz, Excavations 89-105. – Karagöz Khrysopolis Liman 403-406. 411.

44 Die Hafengebucht wird nur einmal in einer Quelle erwähnt (Dionysii Byzantii Anapulus 33: »Danach folgt ein aufgrund seiner Größe und seiner Ruhe sehr guter Hafen; seine Größe fasst ein tiefer und sanfter Strand ein«).

45 Karagöz, Khrysopolis Liman 404 f.

46 Karagöz, Khrysopolis 46 f. – Karagöz, Khrysopolis Liman 410 f.

schritten war⁴⁷. Die Auffüllung der Bucht, vermutlich über die Zwischenstufe eines Lagunensees, erfolgte ab der frühbyzantinischen Zeit; es blieb aber genügend Wasserfläche, so dass der Hafen weiterhin in Betrieb war. Gleichzeitig wurden bereits Teile der (ehemaligen) Bucht besiedelt. Den wichtigsten Beweis dafür liefern die weitgehend ausgegrabenen Grundmauern eines aufgrund der Mauertechnik (»verdeckte Schicht-Technik«) in das 12./13. Jahrhundert datierte, etwa SW–NO-gerichteten, apsidialen Gebäudes, das als Teil eines größeren Klosterkomplexes (wahrscheinlich die Trapeza) gedeutet wurde. Ein plausibler Gegenvorschlag sieht in dieser Ruine die Reste des Skutarion-Palastes in Chrysopolis (s. gleich anschließend), zu dem Datierung und Lage gut passen würden. Die Mauern wurden über einer älteren Nekropole (einfache Erdbestattungen, z.T. auch Steinkistengräber) errichtet. Frühbyzantinische Architekturfragmente, die teils in den Mauern des apsidialen Gebäudes verbaut, teils in der näheren Umgebung gefunden wurden, sind entweder zur Gänze als Spolien verschleppt oder aber sie bezeugen eine bereits frühbyzantinische Bebauung der Gegend⁴⁸. Letzte Reste des Hafens wurden im 16. Jahrhundert für den Bau der Mihrimah Sultan Camii zugeschüttet⁴⁹.

Auch wenn die geschilderten archäologischen Untersuchungen der jüngsten Zeit erwiesen haben, dass Chrysopolis trotz der beginnenden Verlandung bis tief ins Mittelalter hinein einen funktionierenden Hafen hatte, so ist doch die Zahl der durch Quellen bezeugten Überfahrten nicht allzu groß, jedenfalls viel kleiner als die für das südlich anschließende Chalkedon. Das ist erstaunlich, da schon in der Antike bekannt war, dass wegen der Strömungsverhältnisse des Bosphorus die direkte Überfahrt von Chalkedon nach Byzantion kaum möglich war, sondern dass man erst auf die Höhe von Chrysopolis fahren musste, um dann direkt nach Byzantion zu gelangen⁵⁰. Dieser Umstand wird im 16. Jahrhundert noch einmal ausdrücklich bezeugt⁵¹. Wie die folgende, ebenfalls keineswegs vollständige Liste zeigt, wird Chrysopolis – im Verhältnis zu anderen Überfahrten – besonders häufig im Zusammenhang mit Truppentransporten genannt. Nach grober Schätzung liegt ihre Zahl in derselben Größenordnung wie für Chalkedon. Jedenfalls sind auch hier geeignete Einrichtungen vorzusetzen. Vielleicht gab es in Chrysopolis Kasernen für die den frühbyzantinischen *scholae palatinae* zugehörigen *scutarii*⁵² oder die mittelbyzantinischen *skutarioi*, die als Teil der von der Kaiserin Eirene geschaffenen *bigla* genannt werden⁵³; darauf könnte der Name eines kaiserlichen Palastes

in Chrysopolis, Skutarion, hinweisen, der seit der späteren Komnenenzeit bezeugt ist (dazu s. u.). Zweimal macht der Historiker Nikephoros Patriarches ohne direkten Zusammenhang mit einer Überfahrt Angaben zu Chrysopolis. Anlässlich eines möglicherweise nicht historischen Streifzuges einer kleinen Gruppe von Arabern im Jahre 708 berichtet er, diese seien bis Chrysopolis, »einer dörflichen Siedlung am Meer östlich gegenüber von Byzantion« vorgestoßen, hätten die Einwohner abgeschlachtet und die Fährschiffe (*tas porthmidas naus*) verbrannt⁵⁴. An späterer Stelle charakterisiert er Chrysopolis als Hafen (*epineion*) gegenüber von Byzantion am asiatischen Ufer⁵⁵.

Die Rebellen (Truppen des Thema Opsikion und die sog. Gotthograikoi), die 715 Kaiser Artemios (Anastasios II.) absetzten und Theodosios III. auf den Thron erhoben, machten Chrysopolis zur Basis für die Eroberung von Konstantinopel. Die kaiserliche, im Hafen H. Mamas (in der Gegend des heutigen Beşiktaş)⁵⁶ stationierte Flotte und die der Aufständischen lieferten einander ein halbes Jahr lang tägliche Gefechte, was auch in Chrysopolis außer dem Hafen selbst eine Infrastruktur zur Versorgung voraussetzt. Schließlich nutzte Theodosios eine Verlegung der kaiserlichen Flotte zum Neorion-Hafen (an der Südseite der Einfahrt in das Goldene Horn), um nach Thrakien überzusetzen und die Hauptstadt einzunehmen⁵⁷. Ein Teil der Soldaten, die 809 in Thrakien gemeutert hatten, wurde zur Bestrafung nach Chrysopolis gebracht⁵⁸. Die arabischen Kriegsgefangenen, die nach dem Erfolg des Kaisers Theophilos 831 in Konstantinopel im Triumphzug mitgeführt werden sollten, wurden von Chrysopolis nach Konstantinopel verschifft⁵⁹. 1029 wurde der vor das Patriarchatsgericht zitierte jakobitische Patriarch von Antiocheia, Iohannes bar Abdoun, mit seiner Begleitung zwölf Tage in Chrysopolis festgehalten, bevor er nach Konstantinopel weiterreisen durfte⁶⁰. Kaiser Konstantinos IX. Monomachos berief 1047 wegen des Aufstandes des Leon Tornikios die Truppen der *tagmata*, die in Ostkleinasien operierten, nach Europa; auf kaiserlichen Befehl setzten sie bei Abydos über die Dardanellen und bei Chrysopolis über den Bosphorus⁶¹. Im folgenden Jahr ließ der Kaiser eine petschenegische Truppe den Bosphorus bei Chrysopolis queren, um sie gegen die in den Osten Kleinasiens eingedrungenen Seldschuken einzusetzen⁶². 1050 setzten die Tagmata des Ostens wiederum bei Abydos und Chrysopolis nach Europa über, um gegen die Petschenegen zu kämpfen⁶³. 1057 ließ Kaiser Michael VI. Truppen des Westens gegen den Usurpator Isaak Komnenos bei Chrysopolis nach Kleinasien

47 Karagöz, Yapı 421-423. – Karagöz, Excavations 101-105.

48 Karagöz, Marmaray Projesi 149 f. – Karagöz, Khrysopolis 40-42. – Karagöz, Yapı 415-418. – Karagöz, Khrysopolis Liman 412-414. – Karagöz, Excavations 98-101. – Zur Deutung als Palast s. Hellenkemper, Politische Orte 251 f.

49 Petrus Gyllius, De Bosporo Thracio 237 f.; franz.: Grélois, Gilles 237 f. – Karagöz, Khrysopolis Liman 402. – Nach dem Wortlaut bei Gyllius wurden tatsächlich Teile des Hafens zugeschüttet, um Platz für die Moschee und die zugehörigen Bauten zu gewinnen, nicht, wie Karagöz meint, Reste alter Hafengebäude demoliert.

50 Polybios IV 44, 3 f. (II 56 f. Büttner-Wobst).

51 Petrus Gyllius, De Bosporo Thracio 239; franz.: Grélois, Gilles 239.

52 Seeck, Scholae palatinae 621 f. – Vgl. Haldon, Praetorians 131 f. 402 f.

53 Haldon, Praetorians 241. 509.

54 Nikephoros Patriarches, Breviarium 106. 202 (Mango).

55 Nikephoros Patriarches, Breviarium 134 (Mango).

56 Külzer, Ostthrakien 512.

57 Theophanes, Chronographia 385 f. (de Boor). – Vgl. Beitrag Kissinger, Lagen, in diesem Band S. 10.

58 Theophanes, Chronographia 486 (de Boor).

59 Konstantinos Porphyrogennetos, De exped. 146. 287 (Haldon).

60 Chronica Michaelis Syriaci III 141.

61 Ioannes Skylitzes, Synopsis 439. 441 (Thurn).

62 Ioannes Skylitzes, Synopsis 460 (Thurn).

63 Ioannes Skylitzes, Synopsis 467 (Thurn).

schaffen⁶⁴. Nach dem Tod Kaiser Ioannes' II. Komnenos in Kikilien 1143 zog der neue Kaiser Manuel I. auf dem Landweg nach Konstantinopel. Er setzte mit dem ganzen Heer von Chrysopolis zum Bukoleon-Hafen über⁶⁵.

Kurz vor seinem Tod suchte Kaiser Manuel I. in einem Palast Erholung, der jetzt zum ersten Mal und sogar mit seinem Namen genannt wird, nämlich Skutarion. Er lag in der Nähe von Damalis (dem Kap direkt gegenüber der Insel Kız Kulesi, d. h. nahe dem Meer in Chrysopolis selbst); seine Reste sind vielleicht in dem jüngst ausgegrabenen, apsidialen Gebäude zu erkennen (s. o.). Zu einem bei Niketas Choniates aus diesem Anlass geschilderten theologischen Disput mit dem Kaiser reisten Vertreter des Klerus und andere Gelehrte – so wird ausdrücklich hervorgehoben – zu Schiff von Konstantinopel an. Ausnahmsweise erfahren wir hier konkret, wie ein kaiserlicher Palast auf der anderen Seite des Bosphorus zu einer Steigerung des Schiffsverkehrs führt⁶⁶. Der Name dieses Palastes, Skutarion, sollte in der Folge den Namen der Orte, Chrysopolis, allmählich ablösen, die Entwicklung führt über Skutari(on) zum heutigen Üsküdar. Auch Kaiser Alexios III. Angelos (1195-1203) hielt sich wiederholt in Chrysopolis auf⁶⁷; 1202 wurde im »Palast von Skutarion« eine Lobrede auf den Kaiser von Nikephoros Chrysoberges verlesen⁶⁸. Bei diesem Palast (Skutarion, Scutaire, Escutaire) ankerte ein Teil der Flotte des 4. Kreuzzuges, und vor der Eroberung der byzantinischen Hauptstadt 1204 residierten hier die Führer des 4. Kreuzzuges⁶⁹. Einer allerdings erst späteren Quelle zufolge hat sich Alexios III. 1203 über Skutarion nach Kleinasien abgesetzt⁷⁰. Ein letztes Mal überquerte ein byzantinisches Heer 1329 bei Chrysopolis den Bosphorus. Unter dem persönlichen Kommando Kaiser Andronikos' III. sollte es in der Ebene von Pelekanos (am Nordufer der Einfahrt in den Golf von Nikomedeia) gegen die Türken Orhans kämpfen. Der Kaiser kehrte nach einer leichten Verwundung direkt in seine Hauptstadt zurück; das geschlagene Heer nahm wieder den Weg über Chrysopolis⁷¹. Auch als die ganze bithynische Halbinsel wenig später in die Hand der Osmanen gefallen war, blieb, wie hier nur durch wenige Beispiele illustriert werden soll, die Bedeutung von Chrysopolis/Skutarion ungebrochen. Im Bürgerkrieg zwischen der Kaiserin Anna, der Frau Andronikos' III., die für ihren unmündigen Sohn, den späteren Kaiser Ioannes V., die Regentschaft führte, und Ioannes VI. Kantakuzenos, bot erstere 1344/1345 Orhan gegen militärische Unterstützung u. a. an, er könne rhomäische Kriegsgefangene (Untertanen Ioannes' VI.), über Skutarion nach Kleinasien schaffen, wenn

er diese nicht gleich verkaufen wolle⁷². Ioannes VI. traf 1347 in Skutarion mit seinem nunmehrigen Schwiegervater und Verbündeten Orhan zusammen⁷³. 1421 begleitete Kaiser Manuel II. Sultan Mehmed I. zu Schiff von Diplokionion (beim heutigen Beşiktaş) bis »Skutaris, dem früheren Chrysopolis«⁷⁴. Die Bedeutung des Fährverkehrs zwischen Konstantinopel bzw. Galata und Skutari geht auch aus dem Umstand hervor, dass dieser Ort im 15. Jahrhundert als Marktplatz für den Handel zwischen Türken auf der einen, Byzantinern und Genuesen auf der anderen Seite diente⁷⁵.

Hiereia

Vorab ist eine Einschränkung zu den Aussagen dieses Abschnitts angebracht. Prokop spricht in der Passage, die der folgenden Darstellung zugrunde liegt, von zwei Palästen, nämlich einem in Heraion, das man »jetzt« Hieron nenne und dessen Identität mit Hierieia unbestritten ist, und einem zweiten in lukundianai, dessen Lage bei Hebdomon (Bakırköy) an der europäischen Küste des Marmarameeres, etwa 4 km w. der Landmauern Konstantinopels, ebenso gesichert ist. Der Wortlaut der Passagen aus Prokops *De aedificiis*, die für die Lagebestimmung der Zusatzbauten (Hafen, Kirchen usw.) zu einem dieser Paläste herangezogen wurden, ist nicht sehr klar formuliert, so dass die Meinung innerhalb der modernen Forschung geteilt ist, ob sie auf lukundianai oder auf Hierieia zu beziehen sind. G. Simeonov bezieht in einem Beitrag zu diesem Sammelband klar und mit guten Argumenten Stellung für die europäische Küste⁷⁶. Nach Ansicht der Verfassers dieser Zeilen ist der Bezug auf die asiatische Küste nicht gesichert, aber nach wie vor möglich⁷⁷. Zwei Argumente, die für die europäische Seite sprechen⁷⁸, sind nicht wirklich beweiskräftig. Schutz vor Winterstürmen ist auch auf der Nordseite des flachen und schmalen Kaps von Fenerbahçe erforderlich, insbesondere, wenn Wind und Wellen von Südwesten oder gar West/Nordwest kommen. Schwerer wiegend ist Prokops Satz, dass Kaiser Iustinianos einen weiteren Hafen nämlich den Eutropios-Hafen (s. u.) *en te antiperas epeiro*, »nicht weit von Heraion (= Hieron, Hierieia) entfernt« gebaut habe. Bezieht sich die vorangegangene Beschreibung des Hafens auf lukundianai, so liegt der Eutropios-Hafen tatsächlich »auf dem gegenüberliegenden Kontinent«. Wenn Prokop aber epeiros in seiner ursprünglichen Bedeutung »Festland« verwendet, so könnte dies den Gegensatz zur Halbinsel von

64 Ioannes Skylitzes, Synopsis 493 (Thurn).

65 Kleinchroniken 58 (Schreiner).

66 Niketas Choniates, Historia 215 (van Dieten). – Hellenkemper, Politische Orte 251 f.

67 So 1200 oder 1201 (Niketas Choniates, Historia 525 [van Dieten]. – Brand, Byzantium 121).

68 Nikephoros Chrysoberges, Orationes 13. 39. 45 f. (Treu).

69 Niketas Choniates, Historia 542 (van Dieten). – Geoffroy de Villehardouin, Conquête I 136-138. 142 f. (Faral). – Brand, Byzantium 235.

70 La crónica de Morea 28, vv. 551-553 (Egea).

71 Ioannes Kantakuzenos, Historia I 342. 363 (Schopen).

72 Dukas, Historia 55 (Grecu).

73 Ioannes Kantakuzenos, Historia III 28 (Schopen).

74 Georgios Sphrantzes, Chronicon 16 (Maisano). – Barker, Manuel II, 251 f.

75 Majeska, Travelers 190.

76 Beitrag Simeonov, Hebdomon, in diesem Band, bes. S. 132 mit Anm. 107-108. Auf eine parallele Darstellung kann daher an dieser Stelle verzichtet werden. Ich danke Herrn Simeonov herzlich für seine Hinweise auf die Literaturstellen, die für den Ansatz an der europäischen Küste plädieren, und für die ausführliche Diskussion des Problems.

77 Text und Übersetzung im Beitrag Simeonov, Hebdomon, in diesem Band S. 132 mit Anm. 108.

78 Angeführt im Beitrag Simeonov, Hebdomon, in diesem Band S. 132 mit Anm. 107.

Fenerbahçe bezeichnen. Schließlich spricht Prokop zweimal von dem Hafen/den Häfen bei dem Palast/den Palästen im Plural, so dass er vielleicht jedem der Paläste seinen eigenen Hafen und die anderen Einrichtungen zuordnet⁷⁹. In diesem Sinne wird im folgenden die Passage Prokops (auch) auf Hiereia bezogen.

Der Hafen von Hiereia/Fenerbahçe liegt an einer Halbinsel, nur 1,5 km Luftlinie südöstlich von Chalkedon und etwa 6 km südöstlich der Sarayspitze von Konstantinopel. Es ist somit unter den hier untersuchten Häfen am weitesten von der kaiserlichen Stadt entfernt, hat aber, wie gleich dargestellt werden wird, eine besondere Bedeutung für den kaiserlichen Hof. Hiereia war nämlich einer der Lieblingsplätze der Kaiserin Theodora. Für sie baute Kaiser Iustinianos nicht nur einen Palast, sondern auch eine Kirche der Theotokos und andere Kirchen, Säulenhallen, Märkte, öffentliche Bäder usw., »so dass er (dieser Palast) den Palästen in der Stadt (Konstantinopel) in nichts nachstand«⁸⁰. Der Hafen, den der Kaiser extra für diesen Palast *ex nihilo* einrichtete, konnte zwar den Winkel zwischen dem südlichen Ende der Kalamış-Bucht und dem nach Norden vorspringenden Zipfel der (Halb)-Insel von Fenerbahçe nutzen, der noch im 16. Jahrhundert *acra Ioannis Calamoti* genannt wurde (zu diesem Namen gleich anschließend im Zusammenhang mit dem Eutropios-Hafen).

Zu seinem Schutz waren zusätzlich große Hafenmauern oder Molen erforderlich. Besonders interessant, wenngleich nicht ganz eindeutig zu interpretieren ist Prokops detaillierte, allerdings nicht vollständige Beschreibung, wie die Molen technisch gebaut wurden. Iustinianos habe viele große »(Holz)-Kisten« (griechisch *kibotos*) anfertigen lassen, die er im Meer versenken ließ, um so mittels vieler auf einander gesetzter Reihen (dieser Kisten) von den Fundamenten bis zur Wasseroberfläche die Umfassungsmauern des Hafens zu bauen. Gegen die Kraft der anbrandenden Wellen habe man darauf noch große, unbehauene Steine gelegt⁸¹. Neben weiteren Einzelheiten der Konstruktion verrät uns Prokop vor allem nicht, womit sie gefüllt waren. In Frage kämen Steinladungen (diese könnte man sicher einfacher im Meer versenken) oder aber hydraulischer (mit Puzzolanen gemischter) Mörtel, dessen Verwendung (mit etwas anderer Technik) besonders auch bei der Anlage von Häfen von Vitruv beschrieben wird⁸². Gerade die Verlegetechnik, die Prokops Beschreibung zugrunde zu liegen scheint, nach der nämlich Kistenkonstruktionen zur richtigen Position gebracht und dann (vorher gefüllt oder erst durch die Befüllung) versenkt

wurden, lässt Vitruv aus. Und doch wurde genau diese Technik, die verschiedene Varianten zulässt, im Zuge jüngerer Forschungen an verschiedenen Stellen im Mittelmeerraum, besonders aber an den von König Herodes (herrschte 37-4 v. Chr.) erbauten Hafenmauern von Caesarea Maritima, der kaiserzeitlichen Hauptstadt der Provinz Palaestina, archäologisch nachgewiesen⁸³.

Petrus Gyllius sah bei der *acra Ioannis Calamoti* ruinierte Reste alter Molen und Hafenmauern, die Schiffen immerhin noch eine gewisse Möglichkeit zum Ankern boten⁸⁴; letzte Reste waren in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts noch vorhanden. Von der Spitze des erwähnten nördlichen Ausläufers der Fenerbahçe-Halbinsel ging eine Mole aus, die mit byzantinischen Spolien gebaut war und Sultan Süleyman dem Prächtigen (reg. 1520-1566) zugeschrieben wird. Nach Norden schloss sich eine Fortsetzung aus schwarzen Steinen an, die ganz der Mole des Eutropios-Hafens (s. u.) glich und folglich auf Kaiser Iustinianos zurückgehen dürfte⁸⁵. Der Bau des modernen Yachthafens von Fenerbahçe hat alle Reste der alten Molen vernichtet.

Wenn wir nun die Überfahrten zwischen Hiereia und Konstantinopel Revue passieren lassen, so wird rasch klar, dass dieser ganz neue Hafen eine völlig andere Aufgabe zu erfüllen hatte als die Häfen von Chalkedon oder Chrysopolis. Der Hafen von Hiereia wurde, wie gesagt, anlässlich der Errichtung eines kaiserlichen Palastes durch Iustinianos I. erbaut⁸⁶. Mit wenigen Ausnahmen sind nur der Kaiser, seine Familie, sein Gefolge und seine Beamten Nutzer des Palastes und damit des – nie mehr eigens erwähnten – Hafens. Da die Kaiserin Theodora häufig und zu jeder Jahreszeit den Palast von Hiereia (die Stelle wurde ursprünglich Herion u. ä. genannt) aufsuchen wollte, musste ihr Gefolge die vor allem im Winter mitunter gefährliche Schiffspassage auf sich nehmen⁸⁷. Öfter hielt sich Kaiser Herakleios in Hiereia auf. 611 wurde hier seine Tochter Epiphania geboren⁸⁸. Zeremonielle Empfänge durch das Volk von Konstantinopel, durch Beamte und Klerus mit dem Patriarchen an der Spitze fanden häufig in Hiereia statt. Eine auf frühbyzantinische Zeit zurückgehende, in einem Anhang zum »Zeremonienbuch« des Kaisers Konstantinos VII. Porphyrogennetos überlieferte Anweisung fordert, dass der Stadtpräfekt den Kaiser bei seiner Rückkehr aus Kleinasien in einem der vier an der Küste gelegenen Vororte empfangen, nämlich Satyros/Kuçükalyı, Poleatikon/Bostancı, Rufinianai/Caddebostanı oder eben Hiereia⁸⁹. Ein solcher Empfang in Hiereia ist uns erstmals konkret anlässlich der

79 Prokopios, De aedificiis I 11, 18 (44, 6f. Haury/Wirth): ἐν ταῦθα δὲ καὶ λιμένων σκέπας ἀποτετόρνενται οὐ πρότερον ὄν. – I 11 22 (45, 4 Haury/Wirth): κατὰ ταῦτα εἰργασμένον τοῖς ἄλλοις, ὥνπερ ἐπεμνήσθην ἄρτίως. Auch die Möglichkeit zweier Häfen wird bei Simeonov ins Auge gefasst.

80 Prokopios, De aedificiis I 3. 10. 11. 16. 18-21. – Prokopios, Anecdota XV 36-38. – Runciman, Palaces 221.

81 Prokopios, De aedificiis I 18-21; griechischer Text, englische Übersetzung und kurzer Kommentar bei Oleson, Concrete Technology 35. – Vgl. Hohlfelder, Procopius 54-59. – Hohlfelder, Harbours 367, *passim*.

82 Vitruv, De architectura V 12, 1-6; lateinischer Text mit englischer Übersetzung bei Oleson, Concrete Technology 20-22.

83 Hohlfelder, Procopius 57-59. – Hohlfelder, Harbours 370-371. 374-379. – Brandon, Roman Formwork 211-221.

84 Petrus Gyllius, De Bosporo Thracio 255; franz.: Grémois, Gilles 251.

85 Janin, Banlieue III-XIV 58. – Janin, Constantinople 239. 498f.

86 Zum Palast und seiner Geschichte s. Janin, Constantinople 148-150. – Heltenkemper, Politische Orte 247-249.

87 Prokopios, Anecdota 15, 36-38.

88 Chronicon Paschale 702 (Dindorf). – Janin, Constantinople 149.

89 Konstantinos Porphyrogennetos, De exped. 57. 138. 263f. (Haldon).

siegreichen Rückkehr des Kaisers Herakleios von seinen Perserfeldzügen 628 oder 629 bezeugt. Hier huldigte dem Kaiser allerdings nicht der Stadtpräfekt, sondern es zogen ihm der Patriarch, Herakleios' Sohn und Mitkaiser Konstantinos und viel Volk aus Konstantinopel mit Ölbaumzweigen und Lampen entgegen⁹⁰. Nach den verlorenen Schlachten gegen die Araber in Syrien kehrte Herakleios nicht sogleich nach Konstantinopel zurück, sondern führte die Regierungsgeschäfte mehrere Jahre von Hiereia aus, bevor man ihm angeblich die eingangs erwähnte Schiffsbrücke über den Bosphorus baute⁹¹.

Das nächste bekannte Großereignis, das einen regen Schiffsverkehr zwischen der Hauptstadt und Hiereia voraussetzt, ist das ikonoklastische Konzil, das Kaiser Konstantinos V. Februar bis August 754 im Palast von Hiereia abhalten ließ⁹². 769 wurde die Braut Kaiser Leons IV., die künftige Kaiserin Eirene, von Hiereia feierlich mit einem geschmückten Schiffskonvoi aus Dromonen (große, überwiegend geruderte Kriegsschiffe) und Chelandia (etwas kleinere Kriegsschiffe) nach Konstantinopel geführt⁹³. Kaiser Theophilos ließ sich wahrscheinlich 837 bei der Rückkehr von seinem Kilikienfeldzug ganz im Sinne der im Zeremonienbuch überlieferten Anweisung in Hiereia von der Augusta, dem Stadtpräfekten und anderen Würdenträgern empfangen und in die Stadt geleiten⁹⁴. Basileios I. kehrte 878 nach seinem Feldzug in das östliche Kleinasien gegen Tephrike/Divriği und Germanikeia/Maraş zwar über Hiereia zurück, die eigentliche Huldigung durch die Bevölkerung und den Senat fand aber erst in Hebdomon auf der europäischen Seite statt⁹⁵. Derselbe Kaiser hielt sich gerne in den verschiedenen kaiserlichen Palästen der Umgebung von Konstantinopel auf. Für kürzere Strecken, etwa nach Hiereia, benutzte er keine Dromone, sondern ein kleineres sog. *Agrarion* (ein kleinerer, besegelter, auch im Fischfang genutzter Bootstyp)⁹⁶. Neben weiteren baulichen Maßnahmen in Hiereia ließ Basileios I. im Palast eine Kapelle des Propheten Elias einrichten⁹⁷. Sein Enkel, Kaiser Konstantinos VII. Porphyrogennetos, genoss die frische Luft von Hiereia; er restaurierte den Palast und fügte neue Bauten hinzu⁹⁸. 963 ließ sich der zum Kaiser ausgerufene Nikephoros II. Phokas von ausgesuchten Würdenträgern in Hiereia empfangen; von hier aus zog er in die Stadt ein⁹⁹. Der letzte nachweisbare Nutzer des Palastes war Kaiser Romanos IV. Diogenes. Er verbrachte die Ostertage des Jahres 1069 im »kaiserlichen Haus« *ton Erion* (von Hiereia), bevor er

aufbrach, um gegen die Türken und den Rebellen Krispinos zu Felde zu ziehen¹⁰⁰. 1071 setzte der Kaiser bereits zum »Tag der Orthodoxie« über den *Chalkedonion porthmon* (die Wasserstraße von Chalkedon), um »wie gewöhnlich« den Palast *ton Erion* zu erreichen. Von hier fuhr er dann zu Schiff direkt nach Helenopolis/Hersek am Südufer des Golfes von Nikomedeia, wo er den Feldzug begann, der zur Niederlage gegen die Türken bei Mantzikert führte¹⁰¹.

Der aufwendig gebaute Hafen von Hiereia diente also so gut wie ausschließlich dem Verkehr der kaiserlichen Familie, des Hofstaates und der für die zeremoniellen Auftritte und für die laufenden Regierungsgeschäfte erforderlichen Würdenträger, Beamten und Kleriker. Die wenigen in den Quellen überlieferten Ausnahmen betreffen Patriarchen, die abgesetzt und nach Hiereia verbannt wurden oder über Hiereia den Weg in die Verbannung antraten. Patriarch Konstantinos II. wurde 766 erst nach Hiereia, dann auf die Insel Prinkipos verbannt¹⁰². Patriarch Ignatios wurde 858 auf dem Weg in sein Exil in Mytilene in Hiereia in einen Ziegenstall gesperrt¹⁰³. Patriarch Photios wurde nach seiner zweiten, erzwungenen Abdankung nach Hiereia verbannt¹⁰⁴. Patriarch Nikolaos I. Mystikos schließlich wurde nach seiner Absetzung im Winter 907 auf einem kleinen Schiff nach Hiereia gebracht, von wo er sein nahe gelegenes Kloster Galakrenai (in der Suadiye Mahallesi des ehemaligen Dorfes Erenköy) wegen des Schnees nur mit Mühe erreichen konnte¹⁰⁵.

Eutropiu Limen

Die Flur *ta Eutropiu* lag an dem ziemlich geraden, nur durch eine sanfte, nach Westen offene Ausbuchtung gekennzeichneten Küstenabschnitt zwischen dem Osthafen von Chalkedon und dem Hafen von Hiereia, von dem er nur 800m entfernt war, d.h. am Ostufer der heute Kalamış Koyu genannten Bucht (im 16. Jh. *sinus Calamotus*), die sich zwischen der (ehemaligen) Halbinsel von Chalkedon und dem südöstlich gegenüber gelegenen Hiereia/Fenerbahçe erstreckt. Benannt war die Gegend ganz sicher nicht nach dem berühmten Eunuchen des 4. Jahrhunderts¹⁰⁶, und vermutlich auch nicht nach einem *protospatharios* und *koaistor* gleichen Namens¹⁰⁷, sondern nach einem sonst unbekanntem Mann, dessen metrische Grabinschrift im Garten der in

90 Theophanes, Chronographia 328 (de Boor). – Mango/Scott, Theophanes 458 Anm. 3.

91 Siehe o. Anm. 1.

92 Theophanes, Chronographia 427 f. (de Boor).

93 Theophanes, Chronographia 444 (de Boor).

94 Konstantinos Porphyrogennetos, De exped. 146. 285 (Haldon).

95 Konstantinos Porphyrogennetos, De exped. 140. 268 f. (Haldon). – Zu Hebdomon (beim heutigen Stadtteil Bakırköy) s. Külzer, Ostthrakien 391-395.

96 Konstantinos Porphyrogennetos, De admin. imp., cap. 51 (246 Moravcsik/Jenkins).

97 Theophanes Continuatus, Chronographia V 92 (300-303 Ševčenko).

98 Theophanes Continuatus, Chronographia VI, De Constantino Porphyrogenneto 26 f. (451 f. Bekker).

99 Konstantinos Porphyrogennetos, De cer. 438 (Reiske).

100 Michael Attaleiates, Historia 92 f. (Pérez Martín).

101 Michael Attaleiates, Historia 107 f. (Pérez Martín).

102 Theophanes, Chronographia 439 (de Boor).

103 Vita Ignatii 40 (Smithies).

104 Vita Euthymii 11. 163 (Karlin-Hayter).

105 Theophanes Continuatus, Chronographia VI, De Leone Basilii F. 24 (371 Bekker).

106 PLRE II 440-444 (s. v. Eutropius I).

107 Patria Konstantinupoleos 267 (Preger). – Pseudo-Kodinos, De aedificiis 597C (Preger). – Berger, Untersuchungen 716-718. Dieser Eutropios soll hier einen Hafen erbaut haben; der Titel *protospatharios* ist allerdings erst im 8. Jh. bezeugt.

der Nähe gelegenen, heute nicht mehr vorhandenen Kirche des hl. Iohannes Chrysostomos gefunden wurde¹⁰⁸. Einen im Gegensatz zu den bisher beschriebenen rein künstlichen Hafen ließ an dieser Stelle (*en tois Eutropiu eponymois*) nach dem Bericht Prokops Kaiser Iustinianos I. bauen, indem er mächtige Molen errichtete, nach demselben Verfahren, das Prokop unmittelbar vorher für den benachbarten Hafen von Hieria geschildert hatte (s. o.)¹⁰⁹. Der Eutropios-Hafen war daher wahrscheinlich der kleinste Hafen dieses Küstenabschnittes. Petrus Gyllius hat offensichtlich keine Reste des eigentlichen Eutropios-Hafens gesehen, da er ihn fälschlich am Westufer dieser Bucht lokalisiert und ihn entweder auf halbem Weg zwischen dem Moda Burnu und der Mündung des Chalkedon-Flusses ansetzt (er fand hier eine alte Mole, die »früher« Mole oder Hafen der Eirene geheißen habe) oder ihn überhaupt mit dem Osthafen von Chalkedon gleichsetzt¹¹⁰. Tatsächlich ist der Eutropios-Hafen ein dritter Hafen im Bereich von Chalkedon, der, wie gesagt, am Ostufer der Kalamış-Bucht, nahe der erst in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zerstörten, auch von Gyllius erwähnten Kirche des Iohannes Chrysostomos lag. Auch hier wurden Reste einer alten Mole aus schwarzen Steinen, ähnlich denen des Hafens von Hieria (s. o.) gefunden, die diesem Hafen zuzuordnen sind¹¹¹. Spätestens durch den großen Ausbau der an einander grenzenden Yachthäfen von Kalamış und Fenerbahçe sind alle alten Reste verschwunden.

Über die konkrete Nutzung des Eutropioshafens, der ja nur unweit nördlich von Hieria lag, ist nicht viel bekannt. Kaiser Phokas ließ hier 602 seinen Vorgänger Maurikios und die meisten von dessen Söhnen hinrichten, 605 oder 607 auch die weiblichen Mitglieder seiner Familie¹¹². Zu Beginn der zweiten Belagerung Konstantinopels verteilte sich im September 717 die arabische Flotte (angeblich 1800 Kriegsschiffe und Versorgungsschiffe) auf verschiedene Häfen oder Anlegestellen an der europäischen und der asiatischen Küste; an der asiatischen Küste wurden *ta Eutropiu* und *ta Anthemiou* (am mittleren Bosphorus) angelaufen. Bemerkenswerterweise werden nicht die Häfen, sondern nur die Gegenden genannt¹¹³. Zuletzt begegnet der Name im Zusammenhang mit dem hl. Lukas Stylites, der 935 auf eine Säule auf dem Besitz des Eutropios (*en tois Eutropiu ktemasin*) stieg und hier bis zu sei-

nem Tod 975 lebte¹¹⁴; auf die Todesnachricht hin begab sich der Verfasser der Vita des Styliten sofort von Konstantinopel zu der Säule. Nach stürmischer Überfahrt landete er direkt in einem künstlich aus großen Steinen gebauten Hafen (*hormon tina cheiropoieton ek megalon kateskeuasmemon petron*), mit dem der Eutropioshafen gemeint sein muss¹¹⁵. Lukas' anonymen Nachfolger ertrank, als die Säule 989 nach der Schilderung der Quelle eher durch eine Sturmflut als durch ein unmittelbar vorausgegangenes Erdbeben oder einen dadurch möglicherweise ausgelösten Tsunami weggerissen wurde¹¹⁶.

Fazit

Ein abschließender Vergleich der vier Häfen aufgrund der Aussagen der Quellen lässt sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede in ihrer Funktion deutlich werden. Alle vier Häfen dienten in großem Ausmaß dem lokalen Verkehr. Das war zu erwarten, handelt es sich doch im Vororte (*prostēia* im antiken Sinn) der Hauptstadt mit ihren Palästen, Villen und Klöstern, die vor allem von der Aristokratie bis hin zur kaiserlichen Familie errichtet und genutzt bzw. gestiftet wurden. Überfuhrhäfen für den Fernverkehr von und nach Kleinasien waren überhaupt nur Chalkedon und Chrysopolis, wobei Chalkedon bei weitem am häufigsten für alle Gruppen von Reisenden genannt wird. Abgesehen von dem besonders in der späteren Zeit wichtigen kaiserlichen Palast, der allein zahlreiche Überfahrten erforderlich machte, scheint sich Chrysopolis besonders für Truppentransporte geeignet zu haben. Solche sind für Chalkedon genau so bezeugt, sie machen aber nur einen Teil des gesamten Verkehrs aus. Die Bedeutung des Hafens von Hieria beruht fast ausschließlich auf dem kaiserlichen Palast, der, wie es scheint, länger und häufiger genutzt wurde als die anderen Paläste der Gegend. Er war daher auch mehr in das Zeremoniell einbezogen, was weitere regelmäßige Überfahrten bedingte. Weit abgeschlagen rangiert der Eutropios-Hafen. Obgleich er, dem Bekunden Prokops zufolge, mit ähnlichem Aufwand gebaut wurde wie der Hafen von Hieria, wird er selten genannt; sein eigentlicher Zweck geht aus den Quellen nicht klar hervor. Er mag als dritter Hafen von Chalkedon gegolten haben¹¹⁷, und viel-

108 Zuletzt publiziert von Merkelbach, *Kalchedon* 66 (Nr. 77).

109 Prokopios, *De aedificiis* I 11, 22.

110 Petrus Gyllius, *De Bosphoro Thracio* 244 (seine hier verkürzende Paraphrase von Dionysii Byzantii *Anapulus* 34, der die beiden Häfen von Chalkedon anführt. 250 (*vtē horum* [sc. der beiden von Dionysios angeführten Häfen] *postea appellatus fuerit Eutropij portus*). 252-255. – Grélois, *Gilles* 250 Anm. 1359, glaubt wohl, Gyllius habe die heutige Moda İskelesi (Anlegestelle von Moda) gemeint, die aber nur 250 m von Moda Burnu entfernt liegt. Auch wenn Gyllius von der »Mitte dieser Küste« spricht, scheint er den Osthafen von Chalkedon gemeint zu haben oder diesen hier zu lokalisieren. – Auch Lehmann-Hartleben, *Hafenanlagen* 251 folgt dieser Ansicht.

111 Janin, *Banlieue I-II* 374 meint, Gilles habe die wahren Reste des Eutropios-Hafens gesehen, die zu seiner Zeit nicht mehr vorhanden gewesen seien. – Janin, *Constantinople* 238 f. 297 und Karte XII (= Janin, *Grands Centres*, Karte S. 30) hatte inzwischen bemerkt, dass es sehr wohl Reste einer Mole gab.

112 Theophylaktos Simokattes, *Historia* 305-307 (de Boor/Wirth). – *Chronicon Paschale* 694. 696 f. (Dindorf). – Theophanes, *Chronographia* 289 f. 295 (de Boor). – Whitby, *Maurice* 26 f. – PLRE III 1, 338.

113 Theophanes, *Chronographia* 395 f. (de Boor). – Zur Chronologie s. Mango/Scott, *Theophanes* 548 Anm. 16-17.

114 Delehay, *Stylites XCVI-XCIX, CIII-CV*, 206. 222. 235.

115 Delehay, *Stylites* 234-236.

116 Den Einsturz der Säule erwähnt nur Leon Diakonos, *Historia* 175 f. (Hase), der nach der Schilderung des verheerenden Erdbebens, das auch einen Teileinsturz der Hagia Sophia in Konstantinopel verursachte, Folgeerscheinungen beschreibt: Hunger, Seuchen, Dürren, Überflutungen, das Aufkommen außergewöhnlich heftiger Winde; »zu der Zeit wurde auch die Säule *en tois Eutropiu* durch die Gewalt der Wellen zum Einsturz gebracht«. – Vgl. Delehay, *Stylites XCVII* (der das bei Georgios Kedrenos, *Chronicon* II 438 [Bekker] überlieferte Datum 986 übernimmt). – Guidoboni, *Earthquakes* 404 f. – Ambraseys *Earthquakes* 256 f. mit weiteren Quellen zum Erdbeben.

117 Nach Iohannes Zonaras' (*Epitome* III 196 f.) Bericht wurde der Kaiser Maurikios zu seiner Hinrichtung *eis ton en Chalkedoni tu Eutropiu limena* gebracht.

leicht haben ihn manche Schiffe mit der Bestimmung Chalcedon angelaufen, wenn die dortigen Kapazitäten erschöpft waren. Die Errichtung dieses Hafens zugleich mit dem von Hiereia und in dessen unmittelbarer Nähe könnte – vielleicht wahrscheinlicher – darauf deuten, dass er wie Hiereia selbst direkt oder indirekt den Bedürfnissen des Palastes diene, etwa in dem Sinne, dass die niederrangigen Bediensteten hier in einfacheren Quartieren wohnten und auch anlandeten und/oder dass die Versorgung des Palastes über den Eutropios-Hafen abgewickelt wurde.

Zusammenfassung / Summary

Tore nach Kleinasien: die Konstantinopel gegenüberliegenden Häfen Chalcedon, Chrysopolis, Hiereia und Eutropiu Limen

Der vorliegende Beitrag untersucht den archäologischen Befund und die Funktion von fünf Häfen, die auf dem kleinasiatischen Ufer des Bosporus und des Marmarameeres der Hauptstadt des Byzantinischen Reiches, Konstantinopel, unmittelbar gegenüberliegen und zu dessen Vorstadtgebiet zählen. Drei dieser Häfen (die beiden Häfen von Chalcedon/Kadıköy und Chrysopolis/Üsküdar) konnten natürliche Hafengebiete nutzen, die heute teilweise bzw. völlig verlandet sind. Für Hiereia/Fenerbahçe (wahrscheinlich) und vor allem für den sog. Eutropios-Hafen war die Anlage größer, in das Meer gebauter Molen notwendig. Eine Untersuchung der auf die Häfen bezogenen Quellen zeigt, dass Chalcedon und Chrysopolis als Ausgangspunkte der großen Straßen durch Kleinasien für alle Arten von Personen- und Warenverkehr (Verwaltung, Truppen, Überfahrten zu Vorstadtpalästen und -villen, Handel, Versorgung der Hauptstadt) genutzt wurden, während Hiereia wegen seines hier errichteten Kaiserpalastes, des wichtigsten und am längsten genutzten auf der kleinasiatischen Seite überhaupt, ausschließlich für Überfahrten der Kaiser und ihrer Familien, ihres Stabes und hoher Würdenträger (zeremoniell) diene. Die Funktion des nur unweit nördlich von Hiereia gelegenen Eutropios-Hafens ist nicht so klar. Vielleicht wurde er als dritter Hafen von Chalcedon genutzt, vielleicht wurde über ihn vor allem die Versorgung des Kaiserpalastes abgewickelt.

Gates to Asia Minor

The present paper deals with the archaeological findings and function of five harbours on the Asiatic coast of the Bosporus and the Sea of Marmara immediately opposite the capital of the Byzantine Empire, Constantinople, to which these suburban areas belonged. Three of these harbours (both harbours of Chalcedon/Kadıköy and Chrysopolis/Üsküdar) were able to utilize natural havens, which today have partially or completely silted up. For Hiereia/Fenerbahçe (probably) and especially for the so-called harbour of Eutropios it was necessary to build large jetties into the sea. An analysis of the sources referring to the harbours shows that Chalcedon and Chrysopolis were used as the starting-points of major roads through Asia Minor for all types of human and commercial traffic (administration, troops, crossings to the suburban palaces and villas, trade, supply of the capital). Hiereia, on the other hand, was the most important Imperial palace on the Asiatic side and used for longest. It served exclusively the crossings of the emperors and their families, courtiers and high dignitaries (ceremonial). The function of the harbour of Eutropios, which lay not far north of Hiereia, is unclear. It may have been used as a third harbour of Chalcedon or perhaps mainly for the supply of the Imperial Palace.

Translation: C. Bridger