

Neorion und Prosporion – die alten Häfen am Goldenen Horn

Mit einem Anhang über die Landeplätze (*skalai*) in diesem Umfeld bis 1204

»Da ist eine Bucht unterhalb der Bosporionspitze, tiefer als für einen Hafen nötig, die sich über sechzig Stadien weit erstreckt. Sie ist als Hafen sicher, von Bergen und Hügeln umgeben, welche sie vor den Winden schützen. Von ihrem hinteren Teil führt sie aus Flüssen tiefen und weichen Schlamm heran, an der Mündung hingegen liegt sie unter dem Vorgebirge, auf dem die Stadt steht«. Mit diesen Zeilen leitet Dionysios von Byzantion, ein Autor des zweiten Jahrhunderts, den Abschnitt seines *Anapulus Bospori* (»Die Fahrt den Bosporos hinauf«) ein¹, in dem er zunächst einer westlichen Ausbuchtung der Meeresstraße folgt, die Schwarzes und Marmara-Meer miteinander verbindet und Europa von Asien trennt, einen Seitenarm, gemeinhin bekannt als »Goldenes Horn« (Chrysokeras)², in Quellen des lateinischen Mittelalters auch als *bracchium Sancti Georgii*. Die erwähnte Stadt am Südufer wiederum ist das nach Konstantin, dem ersten christlichen Kaiser des römischen Imperiums benannte Konstantinopel, welches – auch im Osten und Süden vom Meer umschlossen – 330 zur neuen Hauptstadt des Reiches wurde³. Als Dionysios seine Schilderung abfasste, bestand noch die wesentlich kleinere Vorgängersiedlung, Byzantion⁴, an der Spitze der Halbinsel, »ganz vom Meer umströmt, mit Ausnahme der Landenge, die es mit dem Festland verbindet«⁵. Zur See hin fallen die Hügel, welche die Halbinsel im Zentrum von Nordwest nach Südost durchziehen, mehr oder minder steil ab, sie verfügt jedoch mehrfach, speziell am Goldenen Horn, küstennah über kleinere Schwemmlandebenen mit Buchten.

Zwei bis drei davon dienten bereits Byzantion, das eindeutig zu Bosporus und Goldenem Horn hin orientiert war, nebst Landstellen als Haupthäfen, gelegen an letzterem. »Die Umfahrung der Landspitze (das Goldenes Horn aufwärts) führt zuerst zu drei Häfen, von denen der mittlere ziemlich tief ist und den anderen Winden nicht gehorcht, jedoch bei Südwestwind nicht völlig sicher ist. Er ist von beiden Seiten abgeschlossen, denn das Eindringen des Meeres wird durch die dort errichteten Mauern verhindert«⁶. Schon Cassius Dio kennt hingegen in diesem Bereich im Südosten des Goldenen Hornes nur zwei mit turmbewehrten Molen versehene Häfen⁷, was dem von der *Notitia urbis Constantinopolitanae*⁸ gezeichneten Bild entspricht, welche die Stadt um 425 entsprechend ihren vierzehn Regionen beschreibt. In Region V und VI, die nordwestlich der Akropolis am Ende der Halbinsel lagen, auf vom terrassierten Hügelkamm zum Goldenen Horn geneigten Gelände, werden der Prosporion-Hafen und die *horrea Troadensia, Valentiaca* sowie *Constantiaca* (was Lagerhäuser für Getreide meint) genannt, ein wenig küstenaufwärts in regio VI ein weiterer Hafen (samt Werft) und die Anlegestelle nach Sykai/Pera⁹. Der Konnex mit der Werft lässt klar erkennen, dass es sich um den Neorion-Hafen handelt, präsent in etlichen anderen Quellen¹⁰. Er wird mit dem mittleren, ziemlich tiefen (*bathys epieikos*) Hafen bei Dionysios von Byzanz gleichzusetzen sein¹¹, der beidseitige Molen aufgewiesen hat¹². Mauern hätten von dort die Verbindung mit einem vom Ufer

1 Dionysii Byzantini Anapulus, cap. 5 (3 Güngerich). – Nevskaja, Byzanz 8, 25-26 (Zeichnung 2 und 3).

2 Külzer, Ostthrakien 448-450 (mit älterer Fachliteratur).

3 Dagron, Naissance 19-47.

4 Miller, Byzantion.

5 Dionysii Byzantini Anapulus, cap. 6 (3 Güngerich). – Mit der Einbuchtung ist der durch zwei späterhin verlandete Buchten (Mango, Shoreline 19-21 Abb. 1. – Mango, Développement 17 und plan 1) und zugleich eine Senke in der Hügelkette zu Lande gebildete Sattel, genannt Zeugma, gemeint, auch heute eine wichtige Verkehrsachse von der Propontis zum Goldenen Horn und weiter über die Atatürk-Brücke zu dessen nördlichem Ufer.

6 Dionysii Byzantini Anapulus, cap. 11 (5 Güngerich).

7 Cassius Dio LXXV 10, 5.

8 Notitia urbis Constantinopolitanae 227-243. – Vgl. Berger, Regionen und Straßen.

9 Notitia urbis Constantinopolitanae 233, 15; 234, 19; 234, 9-11. – Berger, Regionen und Straßen 362-365.

10 Dazu Müller Wiener, Häfen 6-7. – Schneider, Mauern und Tore 82-84. – Janin, Constantinople 235-236. – Dark, Eastern Harbours 152-163. – Dark, New Post Office 315-319. – Ercan, Yenikapi 13-19 und hier weiter unten.

11 So bereits Miller, Byzantion 1121-1122. – Schon ein byzantinisches Scholion (Nr. 16 [37 Güngerich]) zu Dionysii Byzantini Anapulus, cap. 5 kommentiert, es handle sich um den noch jetzt bestehenden Hafen im Neorion. Der dritte Hafen des Dionysios müsste demnach weiter nordwestlich gelegen sein. Zu denken ist primär an die Fährstelle von Perama (Schneider, Mauern und Tore 82), die als solche weder Molen noch Türme aufzuweisen hatte (so Cassius Dio [s. o. Anm. 7] über die zwei Häfen von Byzantion) und auch bei ihm nicht zu den städtischen Häfen gezählt wurde. War sie allerdings aufgrund ihrer Lage schon vor der Stadterweiterung des Konstantin funktionell erforderlich?

12 Dionysii Byzantini Anapulus, cap. 11 (5, 13 Güngerich). – Die Tiefe des Hafens wird seine Verlandung zumindest verzögert haben, was im historischen Ablauf gleichfalls für den Neorion-Hafen spricht. – Berger, Constantinopel 102 Anm. 12 will hingegen den mit Molen versehenen Hafen zwischen Neorion und Prosporion lokalisieren (so bereits Mango, Développement 14-15). Er dürfte »nach der Gründung von Konstantinopel aufgegeben worden sein«. Für diese Annahme gibt es keinerlei Anhaltspunkt.

abgesetzten, wohl höher gelegenen Turm der Stadtmauer hergestellt¹³.

Neorion wie Prospchorion lagen ergo innerhalb der alten Stadtmauern, also des vorkonstantinischen Mauerringes, den Septimius Severus (reg. 193-211) gleich der Stadt 196 zerstört hatte¹⁴ und welcher erst nach 240 wiedererrichtet worden war¹⁵. Die Stadterweiterung bis westlich der Zeugma-Zone¹⁶ unter Konstantin I. (die Mauern im Küstenbereich des Goldenen Hornes beim Cibalikapı endend) wertete die Bedeutung beider Häfen infolge der wachsenden Bevölkerung, die mehr konsumierte, was den Güterzufluss steigerte, auf. Aus ihrer Benennung bereits lässt sich allerdings vermuten, dass ihre funktionellen Schwerpunkte unterschiedlich, dabei wie bei modernen Großhäfen komplementär gelagert waren.

Neorion¹⁷ zunächst steht vom Wortsinn her für eine Werft, wo Neubau und Reparatur von Schiffen am und um den Hafen erfolgten, die *Notitia urbis Constantinopolitanae* spricht daher passend von *neorium* und *portus* (234, 9-10 Seeck), listet aber hier keine Speicher für Konsumgüter wie beim Prospchorion (s. bereits o. mit Anm. 9) auf, was aber auch simpel im Grenzverlauf der benachbarten Regionen begründet sein kann. Als hauptsächliches Baumaterial gelagertes Holz barg potentielle Brandgefahr in sich. Im August 433 brach auf dem Gelände ein Feuer aus, das anwuchs, die Speicher (beim Prospchorion) gleich dem Achilleus-Bad südlich davon beim Strategion-Platz erfasste und sie zerstörte¹⁸. Anfang September 465 begann in einem Pökelwaren-Laden nahe den Schiffsarsenalen am Bosphoros ein Großbrand, der (anzunehmen aufgrund alternierender Winde) nach Süd und West ausgriff¹⁹, wie es analog beim großen Brand von August 1203 geschah²⁰. Strengere Schutzmaßnahmen²¹ dürften fortan ihre präventive Wirkung getan haben. Als das herrschaftliche Haus eines Andreas beim Neorion 559 in Brand geriet, geschah dies im Zuge eines Aufruhrs²².

Warenumschlag ergänzte zumindest in der frühbyzantinischen Zeit Bau und Wartung von Schiffen in diesem Hafen. Früher sei dort der Markt der Seekaufleute angesiedelt gewesen, Justinian aber habe ihn zum Julianshafen verlegt²³. Eine Reminiszenz merkantilen Treibens bietet ebenso ein anderer Eintrag, der vom einem Portikus am Neorion berichtet. Sein

Name, Keratembolin, sei auf ein Standbild mit vier Hörnern am Kopf zurückgegangen. »Wenn jemand den Verdacht hatte, daß ihm Hörner aufgesetzt würden, ging er dorthin und näherte sich gleich dem Standbild. Wenn es so war, wie er vermutete, dreht sich das Standbild dreimal um sich selbst«²⁴.

Wenngleich Häfen sicher mit Skulpturen geschmückt waren, geht Keratembolin auf die geschwungene Gestalt der Kolonnaden zurück, die gemeinsam mit den Hafentürmen wie Hörner gewirkt haben mochten. Eine dritte Notiz ebendieser Quelle berichtet über ein bronzenes Rind am Neorion, das unter Kaiser Maurikios (reg. 582-602) ins Wasser versenkt worden sei²⁵. Interessanterweise ist im Text gleich zweifach statt λιμὴν / *limen* (Hafen) von λιμνη / *limne* die Rede, was egal ob als See oder gar Sumpf²⁶ interpretiert, ein stehendes Gewässer bezeichnet. Zweifellos weisen die Geschichtchen der *Patria* eine Distanz von Jahrhunderten zum tatsächlichen Geschehen auf, bringen die Realität ihrer Abfassungszeit im späten 10. Jahrhundert mit ein, doch es passt zum Eindruck eines langfristig verlandenden Hafens, dass 698 das Neorion vertieft werden musste, wobei der Schlammaushub eine Pestwelle ausgelöst habe²⁷.

Hinter dem Schauermärchen verbirgt sich das schlechte Image der im frühen 6. Jahrhundert übervölkerten Wohnviertel am Goldenen Horn, wo es an Hygiene mangelte, Abwässer ins Goldene Horn geleitet wurden, was schlimme Voraussetzungen für die Pestwellen ab 542 bot; die schier zahllosen Opfer entsorgte man an den Ufern oder im Meeresarm selbst²⁸. Die entvölkerte Gegend geriet in Verruf und Verfall, die Wirtschaftsachse der Stadt verlagerte sich – ablesbar an der Verlagerung der Märkte (s. o. Anm. 23; s. u. Anm. 49) – in den Süden entlang der Mese samt deren leichterem Zugang zu den Propontishäfen²⁹.

Der Neorion-Hafen fand gleichwohl eine neue Bestimmung, die Lage abseits vom geschäftigen Leben und neugierigen Beobachtern bis Spionen, zugleich in geschützter, leicht zu verteidigender Lage innerhalb des Goldenen Hornes bot ideale Voraussetzungen für eine Verwendung als zentraler Hafen der Kriegsflotte ab Leon III.³⁰ Aus verständlichen Gründen der Geheimhaltung weiß man kaum über die weitere

13 Dionysii Byzantini Anapulus, cap. 12 (5 Güngerich): »Wenn man an dem im Hintergrund legenden Turm vorbeifährt, der von runder Gestalt und in jeder Hinsicht groß ist, und der die Mauer mit dem Festland verbindet [...]«. Der Turm lag nach Berger, Konstantinopel 102 Anm. 13 (bereits Berger, Ufergegend 164) »an der heutigen Yeni Cami (Neuen Moschee) am Ägyptischen Basar« (und damit unweit des Balıkpazarı kapısı / *porta piscaria*: dazu Schneider, Mauern und Tore 104 [Plan IV]. – Asutay-Effenberger, Porta veteris rectoris 129-131).

14 Berger, Konstantinopel 2-3. 107. – Bassett, Urban image 18-22 Abb. 2.

15 Herodian III 1, 7. – Zosimos, Historia Nova II 30, 3-4 (I 103 Paschoud) erwähnt, der das Neorion einschließende Mauerabschnitt habe bereits vor Konstantin bestanden.

16 Asutay-Effenberger/Effenberger, Eski Imaret Camii 38-39. 44 (Plan 7).

17 Müller-Wiener, Bildlexikon 57-59.

18 Sokrates, Historia Ecclesiastica VII 39, 2 (388 Hansen). – Chronicon Paschale 582 (Dindorf). – Schneider, Brände 383. – Mango, Développement 18 Anm. 30 und 19 Anm. 36.

19 Euagrios, Historia Ecclesiastica II 13 (64-65 Bidez/Parmentier). – Chronicon Paschale (Dindorf) 595. – Schneider, Brände 383-384. Die genannten Distanzen

sind zweifelhaft, fünf Stadien etwa findet sich in beiden Quellen für unterschiedliche Bereiche und Richtungen.

20 Madden, Fires 82-83.

21 Vettors, Baugesetz. – Berger, Konstantinopel 134-140.

22 Ioannes Malalas, Chronographia XVIII 135 (424 Thurn).

23 *Patria* Konstantinupoleos II 68 (188 Preger). – Parastaseis syntomoi chronikai § 72 (152 Cameron/Herrin).

24 *Patria* Konstantinupoleos III 179 (271 Preger). – Berger, Untersuchungen 693-695. – Berger, Häfen 81 bezieht die Passage falsch auf das Prospchorion.

25 *Patria* Konstantinupoleos II 68 (196 Preger).

26 Berger, Untersuchungen 429-430.

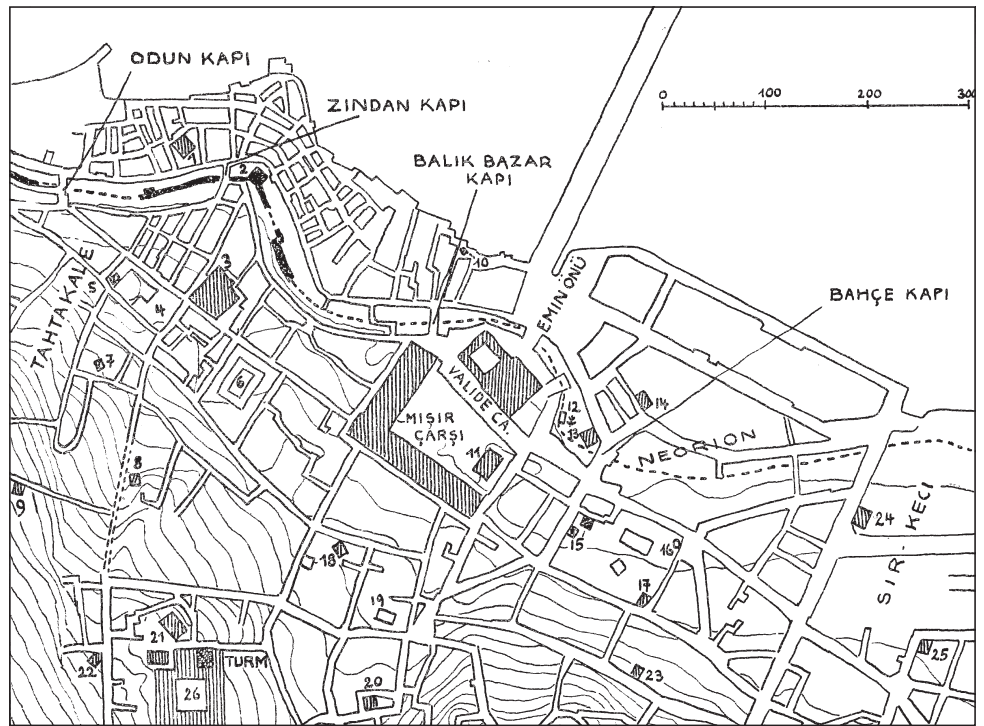
27 Theophanes, Chronographia 370 (de Boor). – Stathakopoulos, Famine and pestilence 364-365 (No. 199).

28 Prokopios, Bella II 23, 9-11 (I 257 Haury/Wirth). – Ioannes Ephesius, Vitae sanctorum Orientalium 89 (Brooks).

29 Eingehender zu diesen Faktoren und der Entwicklung s. meinen Beitrag Lagen, in diesem Band, speziell S. 13. – Vgl. Magdalino, Maritime Neighborhoods 217-219.

30 Theophanes, Chronographia 386 (de Boor).

Abb. 1 Vermutlicher Verlauf (gestrichelt) der Seemauern im Neorion-Bereich. – (Nach Schneider, Mauern und Tore Plan IV).



Existenz der Basis. Unter Michael III. (reg. 842-867) bezeugt ist das Haus samt Bad eines Patrikios Antonios im Bereich der Neorion-Werft; die daraus erwachsende Kirche mit Armendiakonie *tes Theotokou en to Neorio* wird zur Zeit des Romanos Lakapenos (reg. 917-944) jedoch nicht mehr wie unter Michael III. beim Arsenal lokalisiert³¹. Vielleicht hatte schon damals die fortschreitende Verlandung erzwungen, den Standort zu wechseln, die (neue) *exartysis* zu Sykai entspricht den schon im 5. Jahrhundert bekannten *navalia* ebendort³².

Vor Ort an den ehemaligen Hafen erinnerte noch über Saecula das Neorion-Tor (Oryakapı, Bahçekapı, Ebraike/Judentor) in den Seemauern am Goldenen Horn³³, welches einstens Zugang zum dann verlandeten Hafen gewährte, gelegen östlich des Balkpazarı kapısı (Yenicami kapı, *porta piscaria*). Die Seemauern und Tore ab dem Zidankapı (Meyvekapı/Obsttor, Perama-Tor) ostwärts bis zum Ausgang des Goldenen Hornes sind dem Eisenbahnbau des 19. Jahrhunderts zum Opfer gefallen³⁴, Verlauf und Position sind nur mehr annä-

hernd anhand alter Pläne und Ansichten zu rekonstruieren. Im sehr flach sigmaförmig nach Süden gebogenen Mauerungsverlauf östlich des Neorion-Tores glaubt Berger ein Indiz für die frühbyzantinische Küstenlinie im Hafengebiet zu sehen, das scharfe Vorspringen westlich des Tores resultiere hingegen aus dem späteren Vorverlegen der (alten) Mauer³⁵ ins verlandete Neorion-Areal³⁶. Ist die Bezeichnung Keratembolin (o. mit Anm. 24) allerdings ein Ausdruck topographischer Realität von einst, sollte das Hafenbecken eine wesentlich stärkere Rundung aufgewiesen haben (Abb. 1).

Die beim Bau des osmanischen Hauptpostamts in Sirkeci (Yeni Posthane sokag) 1905 zwischen 8 und 10 m unter dem modernen Niveau³⁷ freigelegten Reste von Kaianlagen (vgl. hier Abb. 2), gefertigt aus großen Blöcken, sind wahrscheinlich diesem Hafenteil zuzuordnen³⁸. Das dort an seiner östlichen Flanke vorspringende Ufer würde zugleich eine klare Trennung zur zweiten Hafengebucht des Proshorions, begrenzt von einer sigmaförmigen Mauer³⁹, ergeben haben.

31 Synaxarium ecclesiae Constantinopolitanae 935-936. 937-938 (Delehaye). – Magdalino, Constantinople 34. 106. – Zum Diakonie-Konzept allg. Magdalino, Church, bath and diakonia.
 32 Notitia urbis Constantinopolitanae 240, 13. – Ioannes Skylitzes, Synopsis 411 (Thurn). – Müller Wiener, Häfen 10-13. 39-40. – Ahrweiler, Byzance et la mer 431-433 (zum Teil konfus, die Neorion-Werft als die jüngere auffassend). – Janin, Constantinople 236. – Berger, Regionen und Straßen 373. 376. – Leon Diakonos, Historia III 7 (47 Hase), wo Dromonen bereitgemacht werden, um 963 Nikephoros Phokas in die Stadt zu bringen, vermittelt allerdings eher den Eindruck, die Werftlokalität (*ta neoria*) sei am konstantinopolitanischen Ufer gelegen.
 33 Die klaren Bezüge reichen bis zu Acta et diplomata graeca III 19 und 21 (Privileg an die Pisaner 1112) und Georgios Pachymeres, Relationes historicae V 10 (II 469 Failler). – Schneider, Mauern und Tore 87. 104. – Asutay-Effenberger, Porta veteris rectoris 129. 131. – Berger, Ufergegend 160. 163.
 34 Schneider, Mauern und Tore 66.
 35 Ein Stück »may have been observed« (so Dark, Eastern Harbours 154 Anm. 5) westlich vom Ägyptischen Bazar beim Balkapanı Hanı an der Tahtakale sokak (?)

»and would have [...] stood immediately landward of the [...] coast-line« (zu dieser unten Anm. 37).
 36 Berger, Untersuchungen 429. – Berger, Ufergegend 160 Abb. 2; 162. 164. – Die von Berger, Häfen 81-82 zurecht mit Kaiser Theophilos (829-842) verbundenen Reparaturen an den besagten Seemauern (Schneider, Mauern und Tore 96-100) bedeuteten, wenn sie auch Verlaufsänderungen einschlossen (Berger, Ufergegend 164 und Berger, Häfen 83) ein vorzeitiges Ende des Neorion als Marinehafen.
 37 Der Bereich von 8-10 m über dem Meeresspiegel bildet eine Geländestufe, die sich nach West wie Ost fortsetzt, das niedrigere Gelände davor zum Meer hin hält Dark, Eastern Harbours 153 für in frühbyzantinischer Zeit offenes Wasser in der (den) Bucht(en), die Neorion und Proshorion zugrundelag(en).
 38 Dark, Eastern Harbours 152-154 (mit Bezug auf einen Brief des britischen Diplomaten Ch. Marling an A. B. Skinner/Victoria und Albert Museum über den Fund).
 39 Patria Konstantinupoleos III 149 (263-264 Preger). – Berger, Untersuchungen 425: vor Theophilos.

Ursprünglich wird ihr das Kap östlich davon am Ende der Halbinsel, jetzt als Serail-Spitze bezeichnet, den Namen Bosporion gegeben haben⁴⁰, doch hat sich die zweite, von *προσφορά, πρόσφορος / prosphora, prosphoros* (Gabe, Nahrung; nützlich, zuträglich) herkommende Bezeichnung Prosporion⁴¹ durchgesetzt, was die Wichtigkeit des Hafens für die (Lebensmittel-)Versorgung des antiken Byzanz und frühen Konstantinopels unterstreicht. In Ufernähe waren Lagerhäuser (*horrea*) für Getreide und Öl situiert⁴², wobei nicht auszuschließen ist, dass sie (analog zu den Speichern an der Propontis-Küste zwischen Theodosius- und Julianshafen) zwischen Neorion und Prosporion lagen. Unweit im Hinterland beherbergten Teile des Strategions, ehemals ein Paradeplatz, dann Forum⁴³, den Viehmarkt und Schlachthof für die angelieferten Tiere⁴⁴. Eine Stelle bei Themistios (Oratio 4, 60d [I 86 Schenkl/Downey]) über »Häfen, durch deren Tore die See strömt und sich verflucht mit denen mitten am Markt« mag auf Gegebenheiten hier (und auch, damals aktuell, am neuen Julians-Hafen) anspielen⁴⁵. Mit der Verlagerung der Wirtschafts- und zugleich Hafenachse der Stadt an die Mese und Propontis ab der Mitte des 6. Jahrhunderts, ein Prozess, der mit demographischer Schrumpfung einherging⁴⁶, setzte auch für das Prosporion und seine Umgebung der Niedergang ein. Zudem scheint hier die Verlandung rascher vor sich gegangen zu sein als beim Neorion⁴⁷. Immerhin dauerte es bis Konstantin V., als die Einwohnerzahl einen Tiefpunkt erreichte⁴⁸, dass der Rindermarkt vom Strategion zum Forum Tauri verlagert wurde⁴⁹, da ersteres zu abseits vom geschrumpften Zentrum und den Konsumenten lag. Eine gewisse Möglichkeit zum Anlanden von Waren muss weiter bestanden haben, mag sein in einer Frühform der späteren *skalai*. Im frühen zehnten Jahrhundert konnte nämlich das Eparchenbuch die *makellarioi* (Fleischhauer) anweisen, bis zum Beginn der vorösterlichen Fastenzeit ihren Geschäften (wieder) am Strategion nachzugehen⁵⁰; hygienische Erwägungen in einer erneut wachsenden Stadt sind hinter dieser Maßnahme zu vermuten (**Abb. 2**).

Auch der freilich nur rekonstruierte Verlauf der Seemauern weist auf einen Resthafen hin. Nach einem vordem geraden Verlauf vom Westen her sprangen sie am Ostrand des früheren Bosporion-Hafenbucht südwärts kurz zurück, ließen ein dreieckiges Landstück frei, um ein Tor, das des Eugenios (Yaliköşkü kapı), in die Mauern eingliedern zu können, welches Zugang zum alten Hafen gewährt hatte⁵¹. Ein weiterhin gerader Verlauf der ansonsten ins großteils verlandete Hafenbecken vorgeschobenen Seemauern hätte das verhindert, was offenbar nicht im öffentlichen Interesse lag – und wahrscheinlich die traditionelle Funktion des Tores abgewertet hätte.

Schon zu Zeiten des Julian war es mit einer Statue von ihm geschmückt⁵², ergänzt um eine Inschrift (überliefert in Anthologia Palatina IX 689), welche des Kaisers Verdienste um die Sicherheit der Stadt pries. Dieser Schmuck mag angesichts seiner zeitgleichen Bemühungen um einen weiteren, sogar nach ihm benannten Hafen im Süden der Stadt vorerst erstaunen⁵³, aber der Herrscher wollte sich eben an allen aktuellen und künftigen Landepunkten zu Konstantinopel in Szene setzen. Die dann zeremoniellen Inspektionen der Getreidespeicher im Umkreis des Hafens galten diesen⁵⁴, das Eugenios-Tor hatte dabei allenfalls eine transitorische Rolle inne.

Erst nach Jahrhunderten im Abseits gewann es gleich der ganzen Hafen- und Wirtschaftsachse entlang des Goldenen Hornes erst wieder vom späten 10. Jahrhundert an Bedeutung. Nikephoros II. Phokas (reg. 963-969) ließ die Flügel der Haupttore des 965 eroberten Tarsos und Mopsuestia in Kilikien nach Konstantinopel schaffen⁵⁵, welche fortan die kaiserlichen Tore (*basilikai pylai*) an den beiden Enden der Hauptstadt zierten. Während die Lozierung im Westen am Goldenen Tor der Landmauer⁵⁶ eindeutig ist, bleibt vorerst strittig, wo sich das entsprechende Pendant im Osten, das heißt gegen das Ende der Halbinsel zu, befand.

Zwei Kandidaten liefert erst das 12. Jahrhundert, als mit der Verlagerung der Residenz vom Alten Palast ([süd]östlich der Hagia Sophia)⁵⁷ ins Blachernen-Viertel am nordwestlichen Ufer des Goldenen Hornes auch die kaiserlichen Triumphzüge durch die Stadt ihren Verlauf änderten⁵⁸ und diese, zynisch

40 Patria Konstantinupoleos III 149 (263-264 Preger). – van Millingen, Walls 226. – Berger, Untersuchungen 424. – Ercan, Yenikapı 19-22.

41 Müller-Wiener, Bildlexikon 57.

42 Notitia urbis Constantinopolitanae 233-234, 15-17. – Beitrag Külzer in diesem Band S. 39 Anm. 44. – Günsenin, »City« harbours 101-102 (mit Abb. 14.4) erwägt, ob 2009 bei Rettungsgrabungen innerhalb des Bahnhofes von Sirkeci freigelegte Gebäudereste mit den frühbyzantinischen Speichern in Verbindung gebracht werden könnten. Dark, Eastern Harbours 153 zufolge wäre dieser Bereich damals allerdings noch unter Wasser gelegen (vgl. oben Anm. 37).

43 Pseudo-Hesychios, Patria 39 (Preger). – Patria Konstantinupoleos II 59 (183 Preger). – Vgl. Xenophon, Anabasis VII 1, 24. – Der Empfang des aus Kleinasien oder vom Krieg mit den Persern zurückkehrenden Kaisers am Strategion in frühbyzantinischer Zeit mag diese erste Funktion noch reflektieren (Konstantinos Porphyrogennetos, De exped. 138). – Bauer, Stadt, Platz und Denkmal 224-227. – Mango, Triumphal way 177-178. 187. – Westbrook, Forum of the Strategion 5-7.

44 Kislinger, Lebensmittel 314-315.

45 Dark, Eastern Harbours 160. – In diese Richtung bereits Mango, Triumphal way 188.

46 Nochmals sei auf meinen Beitrag Lagen, in diesem Band verwiesen.

47 Das dereinst zur Serail-Spitze vorspringende Land (vgl. bei Dark, Eastern Harbours 161 die Planskizze [fig. 1 = hier leicht abgeändert **Abb. 2**] mit der

8-m-Höhenlinie, die in etwa dem spätantiken Küstenverlauf entspricht [op. cit. 153]), förderte wohl gemeinsam mit der Gegenströmung vom Bosporus (Dionysii Byzantii Anaplys, cap. 6 [3-4 Güngerich]) das Ablagern von Sedimenten aus den Zuflüssen des Goldenen Hornes.

48 Mango, Développement 53-54, der mit 40000 Einwohnern aber zu tief greifen dürfte.

49 Patria Konstantinupoleos III 149 (263-264 Preger).

50 Leonis sapientis librum praefecti 15.1; 15.5 (122. 124 Koder). – Mundell Mango, Commercial map 199-200.

51 Berger, Ufergegend 163 Abb. 2. – Berger, Häfen 81. – Schneider, Mauern und Tore 90-92.

52 Mango, Triumphal way 178-179. 177 Anm. 40: eine nahebei gefundene Victoria könnte ein Rest der Statue sein. – Schneider, Mauern und Tore 96.

53 Vgl. dazu Beitrag Heher, Julianoshafen, in diesem Band.

54 Konstantinos Porphyrogennetos, De cer. II 51 (Reiske).

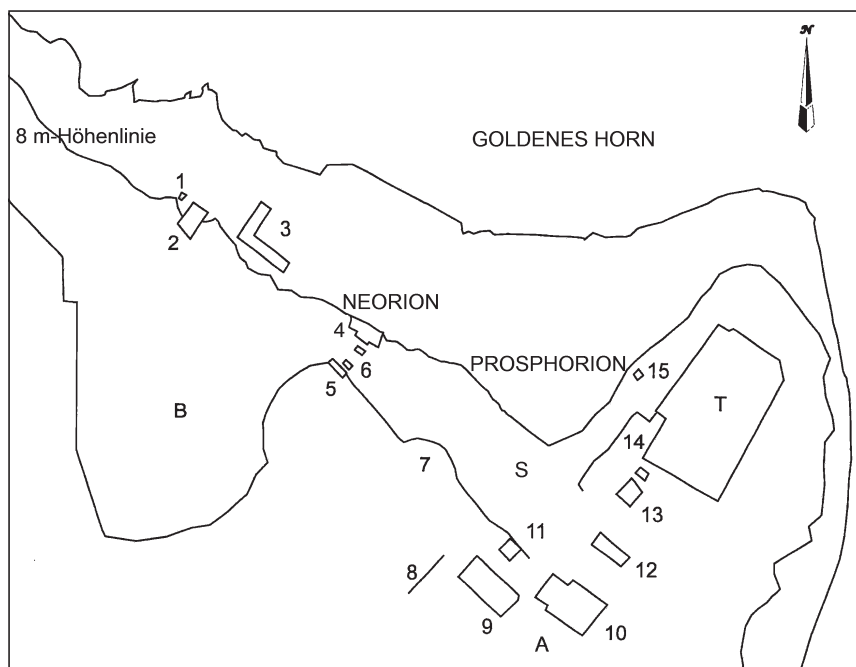
55 Ioannes Skylitzes, Synopsis 270 (Thurn). – Hild/Hellenkemper, Kilikien und Isaurien 59. 437.

56 Asutay-Effenberger, Landmauer 54-71.

57 Müller-Wiener, Bildlexikon 229-237. 223-224.

58 So plausibel Berger, Processions 83-84.

Abb. 2 Kartenskizze zur Lage des Neorion- und Prosporion-Hafens; die 8 m-Höhenlinie entspricht vermutlich der frühbyzantinischen Küstenlinie. – Weitere Karteninhalte: **1** Hürmalı Han; **2** Balkapani Han; **3** osmanischer Gewürzbasar; **4** Neues Postamt; **5** sogenannter Palast des Botaneiates, Substrukturen an der Cemal Nadir sk.; **6** Strukturen, die von Mamboury und Schneider verzeichnet wurden; **7** Unterbrechung im Hang, teilweise künstlich terrassiert in byzantinischer Zeit; an der markierten Stelle stand vielleicht eine größere bauliche Struktur; **8** Säulengänge an der Çatalçesme sk.; **9** Basilika; **10** Hagia Sophia, mit den byzantinischen Atrium nach Westen; **11** Kirche der Theotokos Chalkoprateia; **12** Hagia Eirene; **13** byzantinische Strukturen und Zisternen am Platz des Istanbul Archäologischen Museums; **14** künstliche Terrassenlinie; **15** byzantinische Zisterne, vielleicht aus dem 6. Jh., auf dem Gelände des Gülhane-Parks. – **A** Augustaion; **B** osmanischer Großer Basar und Hane; **S** Strategion; **T** Topkapı Sarayı-Terrasse. – (Nach Dark, Eastern Harbours Abb. 1; mit Modifikationen von E. Kislinger, umgesetzt von J. Preiser-Kapeller).



gesagt, mit abnehmender Frequenz an Siegen auch kürzer ausfielen. Ausgangspunkt des Zuges musste jetzt in jedem Fall eine Landestelle/Hafen sein, von dem aus die Stadt durch ein Tor betreten wurde. Mango hat für letzteres das Eugenios-Tor namhaft gemacht⁵⁹, nahe dem (ehemaligen, weil verlandeten) Prosporion. Von dort habe eine breite Straße über das Strategion durch das Tal zwischen erstem und zweiten Hügel hinauf zur Chalkoprateia-Kirche und dem Augustaion (oder Milion) geführt⁶⁰; die im Bereich der Catalçesme sokak entdeckte Portikenstraße könnte mit ihr zu identifizieren sein⁶¹. Magdalino sieht hingegen das Barbara-Tor (Topkapı) bei der Serail-Spitze⁶² als Ausgangspunkt der Triumphzüge des 12. Jahrhunderts, welche über die Akropolis zur Hagia Sophia geführt hätten⁶³. Gerade an der Serail-Spitze teilt sich die starke Strömung aus dem Bosphorus⁶⁴, was dort kein einfaches Anlanden erlaubte. Die noch spätbyzantinische *naustathmos* war deshalb beim Eugenios-Tor⁶⁵, von dort be-

gab man sich vom Patriarchat per Schiff zu den Blachernen oder in umgekehrter Richtung zur Hagia Sophia⁶⁶. Mag auch die *scala Timasii* beim Barbara-Tor gelegen sein⁶⁷, blieb der Aufstieg zur Akropolis sehr steil. Ob der Weg, den Patriarch Arsenios Autoreianos von der Hagia Sophia (vorbei an der Götensäule) zum Barbara-Kloster nahe der Serail-Spitze nahm, für Triumphzüge technisch geeignet war, muss dahingestellt bleiben, er entspräche in etwa der von Berger rekonstruierten Straße E⁶⁸.

Gesichert ist, dass beim oder vor dem Tor, welches die Triumphzüge zu Beginn passierten⁶⁹, ein Säulensensemble (*ta Kionia*) existierte⁷⁰. Der rhetorisch verbrämten Beschreibung nach⁷¹ war es ein sigmaförmiger Portikus⁷² in zwei Reihen, die hintere höher und zur vorderen versetzt, wobei zusammen mit den Querabschlüssen in Vorderansicht ein kreuzförmiger Gesamteindruck entstand. Von der Wichtigkeit des Hafens her schon seit Julian und dem disponiblen Raum

59 Mango, *Triumphal way* 178. – Zum Empfang bereits frühbyzantinischer Kaiser, die aus Kleinasien zurückkehrten, am Strategion, somit nahe dem Eugenios-Tor s. o. Anm. 43 und Westbrook, *Forum of the Strategion* 8-9.
 60 Mango, *Triumphal way* 177-178. – Vgl. Mundell Mango, *Porticoed street* 30. 48 und Westbrook, *Forum of the Strategion* 16-26 Abb. 10.
 61 Dark, *Eastern Harbours* 154. 156-157 Anm. 10. – Berger, *Regionen und Straßen* 390-391 (Straße C, die freilich östlich des Strategion verläuft und in die Mese mündet). Die Rekonstruktion eines Netzes starr gerader ausgerichteter Straßen negiert allerdings die solches verwehrende topographische Realität des Geländes. So auch Westbrook, *Forum of the Strategion* 17. 27 Anm. 93.
 62 Schneider, *Mauern und Tore* 94.
 63 Magdalino, *Columns* 147-156.
 64 Dionysii Byzantii *Anapulus*, cap. 6 (3-4 Güngerich). – Ioannes Kantakuzenos, *Historia* IV 31 (III 232 Schopen). – Nikephoros Gregoras, *Historia* XVII 6 (II 860 Schopen). – Mango, *Triumphal way* 179 Anm. 43.
 65 Ioannes Kantakuzenos, *Historia* IV 31 (III 232 Schopen). – Ioannes Kantakuzenos, *Historia* IV 11 (III 75-76 Schopen) lokalisiert einen Ankerplatz am Eugenios-Tor, zu dem Schiffe aus der Werft (vgl. IV 40 [III 290 Schopen] und Nikephoros Gregoras, *Historia* XVII 4 [II 854 Schopen]) am Kontoskalion geschafft wurden.
 66 Georgios Pachymeres, *Relationes historicae* VIII 23 (III 195 Failler). – Pseudo-Kodinos, *Traité*, cap. 12 (287 Verpeaux). – Silvester Syropoulos, *Mémoires* IV 1 (196 Laurent).

67 Die Anlegestelle ist unter diesem Namen nach dem 5. Jh. (*Notitia urbis Constantinopolitanae* 233, 15) nicht mehr belegt, denkbar ist allerdings, dass sie als *skala Akropoleos* (Theophanes, *Chronographia* 434 [de Boor]) fortbestand, vgl. Berger, *Regionen und Straßen* 362. Die op. cit. 392 beim Barbara-Tor lokalisierte Fährstelle nach Chalkedon lag recte in der Region V weiter westlich.
 68 Georgios Pachymeres, *Relationes historicae* IV 8 (II 353 Failler). – Berger, *Regionen und Straßen* 390. 392. – Magdalino, *Columns* 152-154 vermutet (»we might speculate«) hierin einen weiter genutzten, schon paganen Prozessionsweg.
 69 Niketas Choniates, *Historia* 18-19 (a. 1133). 157-158 (a. 1167). – Siehe auch Anm. 71.
 70 Niketas Choniates, *Historia* 346 (*poros ton Kionion*). 362-363 (van Dieten). – Magdalino, *Columns* 148-149. – Schneider, *Vorarbeiten* 90 (Nr. 1) verzeichnet »an der Sarayspitze« Funde von »Basen, Säulen, Kapitellen« beim Bahnbau des 19. Jhs. Der laut Schneider nur ungefähr anzugebende Fundplatz im Faltplan erlaubt keine eindeutige Zuweisung an eines der beiden zur Diskussion stehenden Tore.
 71 Theodoros Prodromos, *Historische Gedichte* 221, 25-27 (Hörandner).
 72 Mundell Mango, *Porticoed street* 33. 37. – Eine weniger aufwendig gestaltete Anlage dieser Art lag am Sophien-Hafen: *Notitia urbis Constantinopolitanae* 232: *Porticum semitondam, quae ex similitudine fabricae sigma Graeco vocabulo nuncupatur*.

(zunehmend noch durch die Verlandung) ist das Eugenios-Tor am Prosporion, genauer ab der mittelbyzantinischen Periode seinem Restbestand, standortmäßig gegenüber dem Barbara-Tor im Vorteil⁷³. Im Jahre 1284 wurden die Gebeine des nach Prokonnesos verbannten und dort verstorbenen Patriarchen Arsenios nach Konstantinopel überführt, von Kaiser und Klerus am Eugenios-Tor empfangen (was auf eine dortige Anlandung hinweist) und in feierlicher Prozession zur Hagia Sophia gebracht⁷⁴. Im Byzanz der Palaiologen diente das einstige Hafengelände ansonsten als Ort des staatlichen Getreidemarktes (Raybe)⁷⁵.

Anhang: Landeplätze (*skalai*) in diesem Umfeld bis 1204

Egal ob Getreide oder sonstige Handelsgüter werden sie, als die alten Häfen verlandet waren, an den für das Goldene Horn typischen *skalai*⁷⁶ gelöscht worden sein. Auch im Küstenstrich von Neorion und Prosporion gab es mehrere; über ihre Positionen lassen sich bloß ungefähre, sogar die Namen betreffend nur beschränkt Aussagen treffen. Nordwestlich dieses Bereichs lag das venezianische Quartier, welches sich entlang einer Ladenstraße (*embolos*) ursprünglich (1082) vom Drungarios-Tor (Odunkapı/Vigla) noch etwas über die nord-südliche Perama/Makros Embolos-Achse erstreckte⁷⁷ und vor den Mauern drei *skalai* besaß (von West nach Ost jene des Drungarios, die von Perama und die *scala comunis* / *scala maiore*)⁷⁸. Dank kaiserlicher Privilegien 1148 und 1189

expandierte das Quartier vor allem ostwärts⁷⁹, erhielt erst vier (*scala S. Marciani*⁸⁰ und Ebraike⁸¹ im Osten, die beiden anderen – *scala petrina* S. Nicolai⁸², *scala Cuzugaia* / Cacegalla – eher zwischen den alten drei gelegen⁸³), dann noch zwei *skalai* (zuvor im Besitz der Deutschen und Franzosen⁸⁴) mehr. Es rückte damit nahe an die pisanische Niederlassung um das Neorion-Tor (und einstigen Hafen) heran, welcher ab 1111 eine *skala*, genannt Diple, beim besagten Tor zu eigen war, eine weitere westlich beim Hikanatissa-Tor kam 1192 dazu⁸⁵. Eine generelle Besitzbeschreibung im Dokument von 1192 nennt drei weitere *skalai* zwischen den beiden anderen⁸⁶, möglicherweise geht ihre Vergabe schon auf Manuel I. 1170 (Dölger/Wirth, Regest 1499) zurück; auch das Privileg an die Venezianer 1148 nennt nur eine der zusätzlichen *skalai* (s. Anm. 80). Der Eindruck entsteht, dass derart eine territoriale Abrundung im Sinn eines durchlaufenden Besitzes wie bei den Venezianern 1148 vollzogen wurde. Den östlichen Abschluss von *skalai* der italischen Seemächte bildeten zwei den Genuesen zugestandene Landeplätze (der erste [1170] an der Porta veteris rectoris⁸⁷, der zweite [1192] östlich davon früher dem Manuel-Kloster gehörig⁸⁸). Jener von 1170 hatte zwei, der andere drei hölzerne Stege ins Meer hinaus⁸⁹. Im Jahr 1201 ging auch noch eine dritte *skala* (westlich benachbart der 1192 überlassenen, zwischen dieser und der von 1170 gelegen (eine Parallele also zur räumlichen Vergabesequenz von *skalai* an Venezianer und Pisaner, s. o.) an die Genuesen⁹⁰, womit offenbar Forderungen ihrerseits um Ausweitung der Niederlassung⁹¹ partiell nachgekommen wurde. Eine im Mai 1203 mit Alexios III. vereinbarte Übergabe eines weiteren

73 Vom Straßenverlauf ist mir zudem nicht einsichtig, wie der Akropolis-Weg/Straße E (Berger, Regionen und Straßen 391) sich mit der Straße vom Eugenios-Tor zum Strategion und weiter (o. mit Anm. 60) vereinen konnte, so Magdalino, Columns 152. Ich halte es zudem für wahrscheinlicher, dass ein per Schiff zu *Ta Kionia* transportiertes Pferd, das sich dort in Panik losriss, die breite Straße über das Strategion zur Hagia Sophia einschlug (so auch Magdalino, Columns 151), wo es wieder eingefangen wurde (Niketas Choniates, Historia 346 [van Dieten]), denn jene schmälere weit über die Akropolis.

74 Nikephoros Gregoras, Historia VI 2 (I 167 Schopen).

75 Acta et diplomata graeca III 146 (Abkommen mit Venedig von 1406). 156 (Abkommen 1418). 166 (Abkommen 1423). 179 (Abkommen 1431). 209 (Abkommen 1442). – Chrysostomides, Venetian commercial privileges 312-329 Anm. 130.

76 Allgemein zu ihrer Struktur (Kais, Landestege, Lagerhäuser und Häuser mit Werkstätten) s. Müller-Wiener, Häfen 21-22. – Jacoby, Houses and urban layout 272-274 und Beitrag Preiser-Kapeller in diesem Band.

77 So auch Berger, Ufergegend 157, der allerdings das Markianos-Hospital ungenau verortet (vgl. Anm. 80).

78 Jacoby, Venetian quarter 155-156. – Maltézou, Quartiere veneziano 32. 33. 35 (jeweils mit Quellenbelegen).

79 Jacoby, Venetian quarter 156-159. – Maltézou, Quartiere veneziano 33-39. 43-44. 46 (jeweils mit Quellenbelegen). – Penna, Imperial Acts 40-41. 43. 57-59.

80 Die Privilegkunde von 1148 vermerkt nur die *scala S. Marciani*: Tafel/Thomas, Urkunden I 112 bzw. jetzt Pacta veneta 992-1198, 74. Vielleicht spiegelt dies die unterschiedliche Bedeutung der einzelnen *skalai* wider. – Das Markianos-Nosokomeion (Patria Konstantinupoleos III 44, 94-95 [234 Preger]) lag also nicht direkt am nördlichen Ende des Makros Embolos (so Berger, Ufergegend 157. – Magdalino, Constantinople 90 Anm. 199), sondern (gleich der Eirenen-Kirche in Perama) ein Stück östlich davon, in Nachbarschaft des *mitaton* der Araber (zu diesem rezent Turchetto, Mitaton). – Vgl. bereits Jacoby, Venetian quarter 157 Anm. 20; 159 Anm. 37-38.

81 Anna Komnene, Alexias VI 5, 10 (178-179 Reinsch/Kambylis). – Zur Datierung richtig Jacoby, Venetian quarter 158. – Unpräzise bis falsch Magdalino, Constantinople 89 Anm. 196.

82 Da die Nikolaus-Kirche eine venezianische Gründung (vor 1140) ist (Borsari, Venezia e Bisanzio 32-33 Anm. 9; 39), darf erwogen werden, ob nicht auch

die nach ihr benannte *skala*, deren Bauweise aus Stein hervorgehoben wird, zu dieser Zeit entstand. Dies würde eine Erklärung mehr bieten, warum sie nicht in den kaiserlichen Privilegien aufgeführt wird.

83 Vgl. Jacoby, Venetian quarter 157 Anm. 21.

84 Tafel/Thomas, Urkunden I 208-209. – Pacta veneta 992-1198, 107-108.

85 Acta et diplomata graeca III 6, 13-14, 16. – Müller, Documenti sulle relazioni delle città toscane 51-52. 55. – Borsari, Pisani 62-64. – Magdalino, Constantinople 90-91. – Penna, Imperial Acts 125-127.

86 Acta et diplomata graeca III 21-22. – Müller, Documenti sulle relazioni delle città toscane 57.

87 Acta et diplomata graeca III 35 (Insert im Privileg von 1192, dazu folgende Anm. 88). 53 (Übergabeprotokoll von 1201, s. dazu unten Anm. 90). – Sanguineti/Bertolotto 367 und 366 (Übergabeprotokoll, auf kaiserliche Anweisung [Dölger/Wirth, Regesten 1495] von 10. April 1170). – Dölger/Wirth, Regesten 1497. Penna, Imperial Acts 150-151. Zum Tor s. Asutay-Effenberger, Porta veteris rectoris 129. 135 und Berger, Ufergegend 162. 164-165.

88 Acta et diplomata III 27. 28. 31. – Sanguineti/Bertolotto, Documenti 426. 429. – Dölger/Wirth, Regesten 1609. – Dazu erging (nach voriger schriftlicher Weisung des Demetrios Tornikes, *cancellarius vie* [= *logothetes tou dromou*] ein nur lateinisch erhaltenes Übergabeprotokoll (*practicum traditionis*) von April 1192: Sanguineti/Bertolotto, Documenti 434-444 (Nr. X), zu den *skalai* 434. 437. 438. – Penna, Imperial Acts 164-166.

89 Sanguineti/Bertolotto, Documenti 438, vgl. 487.

90 Neuerlich wurde, jetzt gemäß kaiserlichem Prostagma (Dölger/Wirth, Regesten 1661a), am 13. Oktober 1201 ein Übergabeprotokoll erstellt (*praktikon paradoxos*): Acta et diplomata graeca III 50-57, die *skalai* betreffend 53, Z. 28-33 (erste 1170). 54, Z. 12-24, 29 (zweite 1192). 54, Z. 25-30. 55, Z. 1-3 (dritte 1201). – Lateinische Fassung bei Sanguineti/Bertolotto, Documenti 483-491 (Nr. XVII A), zu den *skalai* 484. 487 (erste und zweite). 488 (dritte). Beide Dokumente und das Protokoll von 1170 finden sich kritisch ediert in der leider unveröffentlichten Dissertation von Gastgeber, »Übersetzungsabteilung« III 284-298. 396-409 bzw. 137-140. – Magdalino, Constantinople 92 (mit falscher Datierung auf 1202). – Balard, Romanie génoise I 180-181. – Penna, Imperial Acts 195-197; zum *praktikon paradoxos* 214-217.

91 Sanguineti/Bertolotto, Documenti 470 mit der Forderung nach zwei zusätzlichen *scalas*. – Balard, Romanie génoise I 111-112.

emboli, von *scalarum* und sogar eines kaiserlichen Palastes (gewiss als Preis für genuesische Hilfe gegen Venedig und die Kreuzfahrer) kam durch dessen Sturz nicht mehr zur Umsetzung⁹². Zu überlegen wird sein, ob die beiden östlichen *skalai* der Genuesen mit dem spätbyzantinischen Prospchorion-Resthafen / *naustathmos* beim Eugenios-Tor (s. o. mit Anm. 65) örtlich einen Konnex aufwiesen.

Zusammenfassung / Summary

Neorion und Prospchorion – die alten Häfen am Goldenen Horn. Mit einem Anhang über die Landeplätze (*skalai*) in diesem Umfeld bis 1204

Auch Byzantion, die antike Vorgängersiedlung von Konstantinopel wies bereits Häfen auf. Bedingt durch die geringere Fläche und die urbane Orientierung zum Goldenen Horn hin lagen sie an dessen südöstlichem Abschnitt. Beide, das nördlicher situierte Neorion (welches auch dem Namen nach eine Werft beherbergte) als auch das Prospchorion waren mit Molen und Kolonnaden versehene Rundhäfen antiken Typs. Die neue Funktion der Stadt als imperiales Zentrum ließ ab dem 4. Jahrhundert ihre Einwohnerzahl rasch ansteigen, zu deren Versorgung musste man auch die Hafenskapazitäten erweitern. So wurden Getreidespeicher beim Prospchorion errichtet, das angrenzende Strategion, ursprünglich ein Exerzierplatz wurde zum Marktgelände. Zugleich entstanden an der Marmarameer-Küste weitere Häfen, die zentrale Verkehrsachse verlagerte sich zunehmend dorthin, mit dem Bevölkerungsrückgang des 7.-9. Jahrhunderts wurde sie dominant. Die Pestwellen ab 542, welche in den überfüllten Vierteln am Goldenen Horn besonders wüteten, hatten zudem jener Gegend ein schlechtes Image als Hinterhof der Stadt eingebracht. Die alten Häfen ebendort fielen der Verlandung anheim, nur im an die Akropolis angrenzenden Teil des Prospchorion (beim Eugenios-Tor) dürfte ein Restbetrieb bis in die byzantinische Spätzeit fortbestanden haben. Die Gegebenheiten des Goldenen Hornes als Naturhafen nutzten ab dem 10./11. Jahrhundert vermehrt Kaiser und Landebrücken. Diese *skalai* gingen bis 1204 zunehmend in den Besitz italienischer Kaufleute aus Venedig, Pisa und Genua über, die am Goldenen Horn ihren weit über Konstantinopel hinausreichenden Warenumsatz tätigten.

Neorion and Prospchorion – the Old Harbours on the Golden Horn. With an appendix of the nearby landing-stages (*skalai*) up to 1204

Byzantion, the ancient predecessor of Constantinople, also possessed harbours. As a result of the smaller surface area and the urban alignment to the Golden Horn they lay in its south-eastern sector. Both the northerly located Neorion (which according to the name included a wharf), as well as the Prospchorion were round harbours of the ancient type equipped with moles and colonnades. The new function of the city as the Imperial capital resulted in a rapid increase of the population from the 4th century, the supply of whom led to an extension of the port's capacity. Thus, granaries were erected next to the Prospchorion, so that the neighbouring Strategion, originally a drill ground, became a market area. Simultaneously, further harbours developed on the coast of the Sea of Marmara, the central traffic axis gradually relocated to them and with the population decrease in the 7th-9th century they became dominant. The waves of plagues from 542, which ravaged the crowded quarters of the Golden Horn in particular, additionally conferred on the area a negative image as the city's backyard. The old harbours there silted up; only in the part of the Prospchorion adjacent to the acropolis (at the Gate of Eugenius) may a remaining operation have continued into the Late Byzantine period. From the 10th/11th century more and more quays and jetties utilised the conditions of the Golden Horn as a natural harbour. Up to 1204 these *skalai* gradually transferred to the ownership of Italian merchants from Venice, Pisa and Genoa, who transacted their movements of goods extending well beyond Constantinople.

Translation: C. Bridger

92 Schreiner, Genua 292-293 (Kurzregest des Vertrages), Reprint des Beitrages in Schreiner, *Studia Byzantino-bulgarica*. Wien 1986, 149-154 (auch mit ursprünglicher Paginierung). – Origone, Bisanzio e Genova 104.