

# Caesarea: Der Hafen des Herodes

Von Heinz Kärsinger

Sebastos, der Hafen von Caesarea Maritima, stieg unmittelbar nach seiner Errichtung um das Jahr 20 v. u. Z., zum wichtigsten Hafen der damaligen römischen Provinz Palaestina auf. Dann versank er und geriet in Vergessenheit. Professor Avner Raban entdeckte ihn in den 1960er Jahren tauchend wieder.

Die Verständigung mit Shimon Kushnir vom Old Caesarea Diving Center ist schwierig. Der Besitzer der Tauchbasis, die direkt an der Mole des uralten Hafens liegt, spricht Russisch und Hebräisch. Kein Englisch, kein Französisch, schon gar nicht Deutsch. Doch als Chef hat man dafür ja auch sein Personal. Rasch ruft Shimon nach Galit, die heute den Tauchbetrieb schmeißt. Aber sie erfährt der Unkundige, dass vier Tauchtouren durchs Hafengebiet zu den wichtigsten versunkenen Stellen der antiken Anlage führen. Wer hier taucht, der erkundet 2000 Jahre alte Überreste eines Hafens, der einst der wichtigste, modernste und größte in dem Gebiet war, das wir heute den Nahen Osten nennen.

Der jüdische König Herodes, dem die Geschichte später aus unerfindlichen Gründen den Zusatz „der Große“ verpassen wird, baut ab dem Jahr 22 vor unserer Zeitrechnung an dieser Stelle eine ganz neue Stadt. Herodes ist ein König von Roms Gnaden, er muss sich gegenüber seinem obersten Chef, Kaiser Augustus, devot zeigen. Und so taufte er die neue Stadt auf den Namen Caesarea Augustus, auch Caesarea Maritima genannt. Der Standort für eine neue Stadt ist hier ideal. Etwas weiter östlich liegt die Metropole Jerusalem direkt auf der Schnittstelle der beiden Provinzen Judaea im Süden und Israel im Norden. Karawanenwege enden hier, die aus den unergreiflichen Weiten Asiens ankommen und auf denen lange Züge von Eseln, Pferden und Muli (das Kamel ist noch nicht als Nutztier entdeckt) Gewürze und Tuche, Edelmetalle, Waffen, Farben geheimnisvoller Macht und Weihrauch anschleppen. Um die gewinnbringenden Waren weiter nach Rom zu bringen, muss ein Hafen her. Herodes lässt die besten Baumeister der Welt kommen. Der wirtschaftsstrategische Standort Caesareas ist genial, der geologische aber eher ungeeignet. Die Küste des Landes ist flach, sandig, oft von tiefen Sümpfen durchsetzt. Da Häfen unbedingt auch umfangreiche und komplizierte Unterwasserbauten brauchen, sieht man sich in der damaligen Zeit immer erst nach Naturhäfen um. Ausreichend tiefe Buchten, die durch ein Kap oder eine Landzunge gegen die stürmische See abgeschottet sind, sind erste Wahl. Diese Möglichkeit hat man hier nicht. Caesarea muss ein vollständig künstlicher Hafen werden. Nach seiner Fertigstellung um das Jahr zehn unserer Zeit würde er der modernste und technisch aufwendigste Kunsthafen im ganzen römischen Imperium sein. Herodes' Baumeister schafften zunächst zwei mächtige, breite Dämme auf. Der größte davon im Süden des entstehenden Hafenbeckens. Dieser Damm verläuft vom Land aus zunächst nach Westen und beschreibt dann einen weiten Bogen nach Norden. In diesem Bogen steht wahrscheinlich ein großer Leuchtturm, der als Leuchtturm fungierte. Der Damm ist so breit angelegt, dass er nicht nur eine Mole zum Be- und Entladen von Schiffen ausbildet, sondern dass auf ihm sogar weitläufige Lagerhallen entstehen. Der kleinere Damm im Norden ist die Verlängerung einer kleinen Landzunge und trug vermutlich die Verwaltungsgebäude des Hafens wie das Zollamt, die Kommandantur, die Lagerverwaltung. Zwischen den beiden Dämmen, im Nordwesten, wurde eine Öffnung freigelassen, die die Einfahrt bildete. 30 bis 80 Meter breit schätzt man diese, links und rechts standen Türme. Die waren oben miteinander über eine Art Brücke verbunden. So konnte man nicht nur ohne große Umwege vom Südrand zum Nordrand gelangen, damit konnte man die Hafeneinfahrt auch besser gegen Feinde verteidigen. Außerdem standen auf dieser Brüstung prächtige Figuren, die Reichtum und Macht des Hafens demonstrierten. Leider haben sie die Gefahren der Jahrtausende nicht überlebt.

Der Tauchgang hinunter zu den versunkenen Fundamenten des Hafens, zu Säulen, Kapitellen und Friesen ist in diesen Novembertagen recht frisch. Erst gestern hatte das Wetter umgeschlagen, ist ruhig und sonnig geworden. Die Tage davor war Regen und Sturm. Hier unten, so auf fünf bis acht Meter Tiefe, wirkt das Unwetter noch nach, die Sicht ist nicht die beste. Nur langsam findet man sich im Gewirr von Steinen und mächtigen Felsen zurecht. Hier schält sich eine Säule aus dem Sand, dort ruht ein exakt quadratisch zugehauener Baustein auf dem Grund. Und kurz vor Erreichen der modernen, neuzeitlichen Mole liegen in Form gegossene, mächtige Fundamente aus Beton. Aus Beton?

Seit einiger Zeit nutzte man im römischen Reich einen neu aufgetauchten Baustoff: Beton. Auch die Hafenbaumeister in Caesarea bauten mit diesem selbst härtenden Stoff. Angemischt wurde er aus Kalksteinkies, Vulkanasche und Kalk. Zimmermeister fertigten an Land riesige, bis zu 15 x 11 Meter große Senkkäme aus bestem Bauholz an. Da hinein wurde die Betonmischung trocken gefüllt und an Ort und Stelle versenkt, wo sie aushärtete. Doch wie konnte man damals so schwere Lasten bewegen? Auch dazu finden die Archäologen heute in Caesareas Hafenbecken Antworten.

Schon in den 1960er Jahren, zu Beginn der Forschungsarbeiten, entdeckte man in Landnähe Wassergräben und Becken, deren Funktion zunächst unbekannt war. Heute ist klar: Sie waren Teil eines komplizierten hydraulischen Systems, mit denen man die tonnenschweren Senkkärrbe heben und an ihren Bestimmungsort verfrachten konnte. Auch vor 2000 Jahren mussten Kosten gespart werden. Das belegen andere Funde. Während an den statisch kritischen Stellen der Hafenanlage Fundamente aus Vollbeton eingesetzt wurden, sparte man an weniger beanspruchten Stellen den vergleichsweise teuren Beton weitgehend: Die Zimmerleute konstruierten die Senkkärrbe so, dass der Beton später nur einen Rahmen ausbildete. Den Innenraum füllte man einfach mit Steinen und Kies auf. Nicht nur die Bauweise des Hafens ist für die Archäologen spannend, vor allem möchten sie auch wissen, aus welchen Ländern Schiffe anlegten. Da kam ihnen eine weitere geniale Einrichtung der Baumeister gerade recht: das Spälsystem. Vor der Hafeneinfahrt stoßen Taucher auf eine Sandbank. Was hat es mit der auf sich?

Ein nahezu geschlossener, künstlicher Hafen wie der von Caesarea hat ein Problem: Er verlandet mit der Zeit. Heute läßt man das mit Saugbaggern, die so ein Becken ständig von Schlick befreien. In Caesarea konnte man das Becken spülen. Die Architekten nutzen dazu die Tidenströmung, leiteten diese durch ein ausgeklügeltes System an Bewässerungskanälen in den Hafen und durch die Einfahrtsöffnung floss es wieder ab den Sand mitnehmend. Der lagerte sich dann in Form der Bank vor der Hafeneinfahrt wieder ab. Genau hier gruben die Archäologen nach und siehe da: Tonscherben, Pfeilspitzen, Stempel, Siegel und Amphoren aus aller Welt kamen zum Vorschein. Jetzt brauchte man nur noch zu bestimmen, wo diese Relikte herkamen und schon wusste man, dass die Caesareer Handelsbeziehungen bis an die Grenzen der damals bekannten Welt pflegten.

Noch eine archäologische Quelle gibt es dafür. Die Forscher fanden westlich, d. h. außerhalb des damaligen Hafenbeckens, eine Menge Reste von hölzernen Schiffswracks aus der Antike und Handelswaren aus aller Welt. Die Annahme, dass man von Caesarea aus ein sehr weites Handelsnetz bis hinauf nach Nordeuropa und Westafrika aufgebaut hatte, war somit bestätigt. Aber eine neue Frage war aufgetaucht: Warum lagen ausgerechnet hier so viele Wracks? Die Antwort darauf lieferten historische Quellen. Zwei Männer, der eine Historiker, der andere Architekt, beschrieben Caesareas Hafen der damaligen Zeit. Der Historiker war ein Jude namens Josephus Flavius, der Architekt ein Römer namens Vitruv(ius). Beide Männer lebten um das Jahr Null, Vitruv etwas eher, Joseph etwas später. Aber beide beschrieben schriftlich die baulichen Leckerbissen, die sich die Architekten damals hatten einfallen lassen. Dazu gehörte unter anderem auch ein wirksamer Schutz gegen die Winterstürme. Da die Küste dort recht flach verläuft, bauen sich hohe Wellen auf, die die Molen ganz schön belasten, wenn sie dagegen krachen. Vor den Molen versenkte man deshalb Wellenbrecher im Meer, die bis knapp unter die Wasseroberfläche reichten und, ähnlich buschigem Unterholz im Hochwald, Wind und Wellen verwirbelten, ihnen die Gewalt nahmen.

Dumm, dass die Konstrukteure vergaßen, diese künstlichen Untiefen zu kennzeichnen. Wer aus Süden und Südwesten zu dicht unter Land ansegelte, der krachte zwangsläufig auf diese Wellenbrecher. Deshalb liegen ausgerechnet hier viele Wracks.

Heute stellt sich vor allem die Frage, warum Caesarea und sein Hafen in den Jahrhunderten nach der Zeitenwende zunächst an Bedeutung verlor und später versank. Letzteres ist leicht zu klären: Der Hafen begann schon zu versinken, kaum dass er fertig war. Der Untergrund, schiefer Sand, trug nicht. Die Stabilisierungsmaßnahmen verschlangen jährlich Unsummen. So genial die Architekten die Anlage geplant und umgesetzt hatten, so lausig waren ihre Berechnungen zur Statik des Untergrunds.

### Die Caesareer pflegten Handelsbeziehungen in alle Welt

Caesarea wurde nie zerstört. Nach dem Bar-Kochba-Aufstand um das Jahr 140 zerstreute sich das jüdische Volk in alle Welt, ihr Gebiet wurde von wechselnden Herren besetzt gehalten. Um 1300 war die Stadt Caesarea zum Steinbruch verkommen, vom Hafen redete längst niemand mehr. Man schätzt, dass er schon seit den Jahren 500 und 700 nicht mehr in Betrieb war. 1960 wurde ein Wissenschaftler der Universität Haifa auf das Gebiet aufmerksam. Avner Raban entdeckte sozusagen den Hafen und mit ihm all seine versunkenen Schätze neu. Raban regte auch an, dass die Ruinen in einer Art Lehrpfad den Tauchern zugänglich gemacht werden was heute durch die vier Unterwassertouren des Tauchcenters realisiert wird. Biologisch dürfen Taucher hier nicht zu viel erwarten. Es gibt einige größere Fische, beispielsweise Makrelen. Es gibt auch Fischschwärme wie Goldbrassen und, was ganz witzig ist, aus dem Roten Meer eingewanderte Arten wie Dröckerfische und Kofferfische. Ansonsten aber präsentiert sich die Unterwasserwelt eher trist in einem Kleid aus Rotalgen. Am Ausgang des heutigen Hafens liegen die Relikte eines Wracks, dessen Geschichte ganz spannend ist. Es ist ein kleiner Küstenkutter, der Anfang der 1950er Jahre illegale Einwanderer ins junge Israel gebracht hatte. Der Kutter wurde gestellt und versenkt er wurde einfach mit Beton überladen.

