

# Marina el-Alamein: miasto portowe grecko-rzymskiego Egiptu

Maria Wardzyńska | Instytut Archeologii, Uniwersytet Warszawski

## Streszczenie

**Słowa kluczowe:**  
Marina el-Alamein,  
Egipt, okres  
grecko-rzymski,  
miasto portowe,  
architektura miejska

Stanowisko archeologiczne Marina el-Alamein, położone na północnym wybrzeżu Egiptu, badane jest od przeszło trzydziestu lat. Dotychczasowe wyniki prac ujawniły pozostałości zabudowy miejskiej i mieszkalnej oraz dość rozległą nekropolię, funkcjonujące w okresie grecko-rzymskim. Ulokowanie miasta na wybrzeżu sugeruje, że było to miasto portowe, niestety jednak pozostałości podwodnych struktur portowych zostały bezpowrotnie zniszczone w trakcie budowy resortu turystycznego. Niemniej analiza tkanki miejskiej wraz z jej bogatą architekturą oraz zachowanym materiałem zabytkowym pozwala wyciągnąć pewne wnioski dotyczące korelacji między funkcjonowaniem lokalnego portu i jego wpływem na gospodarkę lokalnej społeczności.

Poniższy tekst ma na celu przedstawienie zachowanych pozostałości założeń infrastruktury przyportowej (struktury o wstępnie określonym charakterze magazynowym), stanowi również próbę wskazania roli, jaką odgrywał port dla antycznych mieszkańców tego małego miasta.

## Marian el-Alamein: a small port town of the Greco-Roman Egypt

### Abstract

**Keywords:**  
Marina el-Alamein,  
Egypt, Greco-Roman  
period, harbor,  
urban architecture

The archaeological site of Marina el-Alamein is located in northern Egypt, about 100 km west from Alexandria. Almost thirty years of excavation works revealed the remains of an ancient city and necropolis, which flourished during the Greco-Roman period. Essential for the town and its functioning in this part of the Egyptian coast was a harbor belonging to city. Unfortunately its underwater structures have been almost entirely destroyed by construction work on a nearby tourist resort, to a point that the existence of such a harbor and its specific features cannot be confirmed. However, analyses of the high quality and decoration of local architectural remains, as well as the artifacts found on the site imply the existence of a link between the town and interregional trade and exchange networks.

The text below is an attempt to review the existing remains in the port area and to show the harbor's significant economic role for the local community inhabiting this part of the Mediterranean coast.

Stanowisko archeologiczne Marina el-Alamein znajduje się w północnym Egipcie, około 100 km na zachód od Aleksandrii, nad brzegiem Morza Śródziemnego. Odkryte zostało przypadkowo w latach 80. XX wieku w trakcie przygotowań do budowy kurortu turystycznego. W 1987 r. polsko-egipski zespół pod kierownictwem Wiktora Andrzeja Daszewskiego rozpoczął badania archeologiczne. Prace, początkowo o charakterze ratunkowym, przekształciły się w regularne wykopaliska trwające nieprzerwanie do 2006 r. Przez 20 lat archeolodzy przebadali fragmenty zabudowy mieszkalnej oraz strefy publicznej miasta. Zbadano także dużą część nekropolii. W 2012 r., po sześciu latach przerwy, polska misja z ramienia Centrum Archeologii Śródziemnomorskiej Uniwersytetu Warszawskiego oraz Instytutu Archeologii UW pod kierownictwem Krzysztofa Jakubiaka powróciła na stanowisko, aby kontynuować badania, skupiając się szczególnie na kwartale mieszkalnym.

Identyfikacja starożytnej Mariny pozostaje kwestią otwartą. W. A. Daszewski wskazuje dwie możliwe nazwy: starożytne Leukaspis lub Antiphrae (Daszewski i in. 1990: 16–17). Pozostałości ceramiczne pozwalają określić czas funkcjonowania miasta na okres od I w. p.n.e. do VI w. n.e. W 365 roku n.e. miało miejsce trzęsienie ziemi, wskutek którego zniszczeniu uległa znaczna część miasta. Nie zostało ono jednak całkowicie opuszczone, choć z pewnością straciło na znaczeniu. O istnieniu późniejszego kultu chrześcijańskiego świadczy zbudowany w IV lub V w. n.e. mały kościół na planie bazylikalnym we wschodniej części stanowiska, w pobliżu nekropolii (Daszewski 2011: 435).

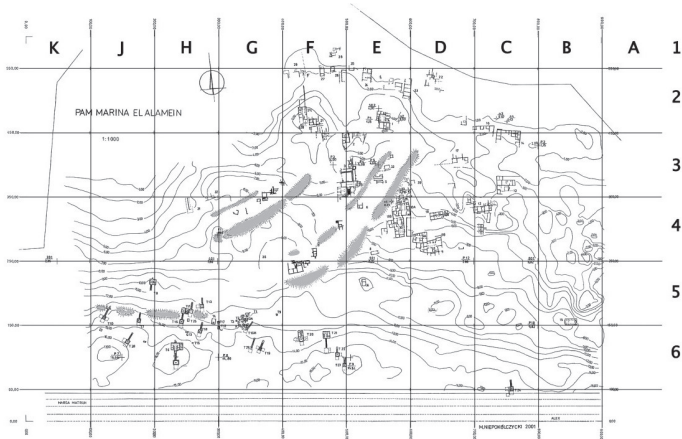
Obecnie stanowisko zajmuje teren między współczesną drogą wiodącą z Aleksandrii do Marsa Matruh (starożytne Paraetionium) a laguną ograniczoną przez sztucznie usypany półwysep<sup>1</sup>, na którym znajduje się kurort turystyczny. W starożytności obszar ten był dodatkowo odizolowany od pustyni przez *gebel*<sup>2</sup>, z którego pozyskiwano surowiec budowlany. Obecnie *gebel* został praktycznie całkowicie wyeksploatowany, a pozostałości miasta straciły naturalną ochronę przed gorącymi wiatrami i burzami piaskowymi z południa.

Na terenie stanowiska można wyróżnić trzy strefy. Od północy rozciąga się najniższej położona strefa przyportowa, gdzie można zaobserwować pozostałości zabudowy o charakterze magazynowym. Dalej na południe znajdują się dzielnice mieszkalne oraz przestrzeń publiczna. W najwyższym wznoszącym się pasie zlokalizowano nekropolię. Warto zaznaczyć, że pomiędzy dzielnicą mieszkalną a nekropolią widoczny jest wąski pas obniżenia terenu. W tym miejscu w starożytności mogła przebiegać droga prowadząca ze wschodu na zachód, analogiczna do współczesnej trasy. Byłaby ona

<sup>1</sup> Określenie to odnosi się do współczesnej formy terenu, która powstała w wyniku działań inwestycyjnych podjętych na tym obszarze w celu zbudowania kurortu turystycznego; we wcześniejszych okresach prawdopodobnie gromadził się tam materiał nanoszony przez prądy morskie, tworzący podobne, naturalne formy, które jednak były znacznie mniejsze, a tym samym w mniejszym stopniu ingerujące w krajobraz i wpływające na ewentualne wykorzystanie tej przestrzeni w okresie antycznym.

<sup>2</sup> *Gebel* – arab. wzgórze, wzniesienie.

nie tylko szlakiem komunikacyjnym, ale także symbolicznie rozdzielały w mieście świat żywych i umarłych (il.1.).



Il. 1. Plan stanowiska Marina el-Alamein, stan na 2006 r. (Zych, Obłuski, Wicenciak 2008: 84)

Marina była dość małym miastem, choć wyróżniającym się ze względu na stosunkowo luksusową architektonicznie zabudowę mieszkalną. Jej wyjątkowym atrybutem była również aranżacja miasta, nie nosząca cech typowych dla stosowanego w tym czasie systemu hippodamejskiego<sup>3</sup>. Choć nie można zarzucić niedostosowania układu miejskiego do warunków naturalnych, to jednak siatka ulic jest nieregularna, a przestrzeń publiczna znajduje się w zachodniej, nie zaś w centralnej części miasta (il. 2.).



Il. 2. Uproszczony plan stanowiska Marina el-Alamein, stan na 2006 r. (Medeksza i in. 2010: 106)

<sup>3</sup> Plan hippodamejski – model urbanistyczny oparty na ortogonalnej siatce ulic, których arterie przecinają się pod kątem prostym, a ich ułożenie jest zgodne z kierunkami świata oraz lokalnymi uwarunkowaniami klimatycznymi. Jego autorstwo przypisuje się Hippodamosowi z Miletu (Winiczuk 1989: 191–192)

Dzielnica portowa antycznej Mariny jest jak do tej pory najsłabiej rozpoznany obszarem. Dla badań samego basenu portowego nie ma żadnych perspektyw – w trakcie prac nad stworzeniem kurortu turystycznego został on całkowicie zdewastowany. Pozostały jednak struktury należące prawdopodobnie do infrastruktury przyportowej, głównie pomieszczenia magazynowe. Do nadmorskiej strefy miasta prowadziły brukowane ulice, łączące ją z pozostałymi częściami. Na szczególną uwagę zasługuje to, że także jedna z głównych arterii miasta dochodziła do portu. Jest to ulica biegnąca od południa od samej nekropolii, przechodząca przy części publicznej miasta, dalej koło domu H 2 aż do budynków dzielnicy portowej, gdzie niestety urywa się na skutek zniszczeń w tej części stanowiska. Zastanawiający może być również fakt bliskości lokowania budynków mieszkalnych w stosunku do portu, szczególnie w przypadku domów H 1 i H 21. O ile ten pierwszy, bogaty architektonicznie, z wieloma pomieszczeniami mógł funkcjonować w połączeniu z warsztatem, w którym mieściła się prawdopodobnie farbiarnia (o czym świadczą mogą duże ilości muszli mureksów<sup>4</sup> w jego pobliżu oraz charakterystyczne małe baseny, powstałe w jego wnętrzu na skutek przebudowy w późniejszym okresie), to H 21 jest budynkiem o niejednoznacznym charakterze. Mamy tu do czynienia z kultem cesarza Kommodusa (180–192 n.e.), co potwierdza inskrypcja znaleziona na krawędzi marmurowej płyty, umieszczonej na platformie, na której przypuszczalnie znajdował się posąg kultowy dedykowany cesarzowi. Do budynku przylega obszerna sala bankietowa, wyposażona w bogato rzeźbioną niszę (Medeksza 2001: 72–74; Medeksza, Czerner 2010: 98–113). Pomieszczenie to znajduje się w północnej stronie domu, a więc od strony morza i portu. Co więcej, od budynku poprowadzony został długi, dość wąski mur, zachowany na poziomie fundamentów, prowadzący także w kierunku północnym. Jego funkcja pozostaje nieznaną. Salę bankietową dobudowano w późniejszym okresie niż miało miejsce powstanie domu, prawdopodobnie w trakcie jego całkowitej przebudowy około II w. n.e. Można więc pokusić się o przypuszczenie, że budynek, pierwotnie o charakterze wyłącznie mieszkalnym, został przekształcony na obiekt kultu cesarskiego (Łajtar 2001: 59–66, Daszewski 2011: 433–434), a jego lokalizacja w bezpośrednim sąsiedztwie portu zdaje się być analogiczna do stosowanych praktyk także w innych miastach tego okresu, jak choćby w Aleksandrii (Tkaczow, Zych 1993: Fig. II, Fig. IIIa, Fig. IIIb). Czy zatem był utworzony na potrzeby przybywających do miasta marynarzy i kupców? Tego nie wiadomo.

Z samej dzielnicy portowej pozostały przede wszystkim budynki o charakterze magazynowym, o czym mogą świadczyć widoczne na powierzchni pozostałości ceramiczne, należące do naczyń zasobowych. Na planie widocznych jest co najmniej siedem takich struktur. Nie były one dotychczas eksplorowane, jednak analiza terenowa pozwala wysnuć pewne wstępne wnioski. Struktury zlokalizowane są w linii z zachodu na wschód, schodzącej nieco na południe, co może oddawać linię nabrzeża. Ostatnia ze struktur (na planie oznaczona jako H 14) jest bardzo dużą budowlą, nie w całości odsłoniętą i oddaną na planie. Jak się wydaje, błędnie zinterpretowano przestrzeń

<sup>4</sup> Murex – gatunek ślimaka występującego na obszarze wschodniego basenu Morza Śródziemnego. Pigment pozyskiwany z jego wydzieliny wykorzystywano w celu barwienia tkanin na kolor purpury.

za nią jako ulicę. Struktura ma plan kwadratu z dużym wewnętrznym dziedzińcem otoczonym pomieszczeniami o nieregularnych kształtach i wielkości. Prawdopodobnie był to szereg magazynów lub warsztatów. Budynek mógł mieć także charakter handlowy ze względu na bardzo duży wewnętrzny dziedziniec. Materiał ceramiczny pozostawiony przy strukturze można datować na II–III w. n.e. Formy to m.in. imitacje amfor produkowanych na wyspie Kos, amfory lokalne oraz amfory typu *pinched-handle*<sup>5</sup>. Możliwe, że budynek miał piętro, o czym świadczy grubość murów w niektórych jego częściach.

Mniej więcej w środkowej części portu mamy do czynienia z dziwną strukturą przypominającą wał lub falochron. Szeroki i stosunkowo długi pas kamiennego muru układa się pod kątem w kierunku północno-zachodnim. Tuż przy nim widoczne są pozostałości innej struktury na planie kwadratu z widocznymi śladami zaprawy wodoodpornej oraz spalenizny (il. 3.). Obszar ten nie był dotychczas badany, dlatego nie można spekulować o charakterze tych struktur.



Il. 3. Pozostałości struktur w części portowej stanowiska z widocznymi śladami zaprawy wodoodpornej (fot. autorki)

<sup>5</sup> Amfory *pinched-handle* – typ amfory (naczynia zasobowego) występujący powszechnie na terenie wschodniego basenu Morza Śródziemnego, pierwowzór pochodził prawdopodobnie z terenów Azji Mniejszej. Górna część imadeł ma charakterystyczną zaszczytywaną formę (*pinched-handle*) (Hayes 1991: 204).

Chociaż ze względu na zniszczenie terenu nie możemy mówić o pozostałościach infrastruktury basenu portowego, takich jak pirsy czy nabrzeże cumownicze, warto pochylić się na hipotetycznym wyglądzie wybrzeża w okresie funkcjonowania miasta. Na zachód od wspomnianego domu H 21, w miejscu, w którym wzniesiono współczesny budynek o pierwotnym przeznaczeniu jako muzeum wraz z magazynami na potrzeby misji pracujących na stanowisku, teren był pozbawiony pozostałości antycznych. Także na zdjęciach satelitarnych (il. 4.) wyraźnie widać różnicę gleby na tym obszarze w stosunku do pozostałej części stanowiska. Można więc domniemywać, że obecny wygląd tej części jest efektem stopniowego zamulania przez osady nanoszone z prądem morskim, akumulujące się tu dzięki naturalnemu cyplowi, który być może istniał na północ od domu H 21. Aby potwierdzić tę tezę potrzebne są jednak badania geologiczne próbek gleby z tego obszaru.

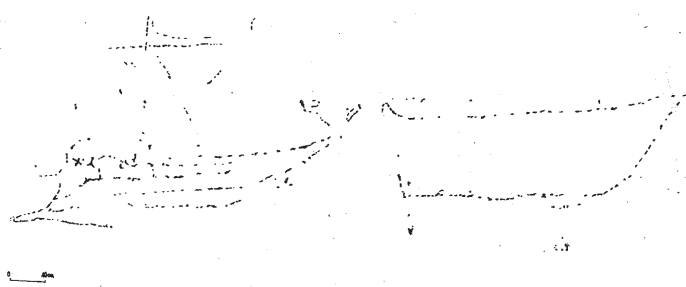


Il. 4. Zdjęcie satelitarne stanowiska (źródło: Google Earth)

Ciekawym świadectwem związków mieszkańców starożytnej Mariny z handlem morskim mogą być przedstawienia statków, odnajdowane zarówno w kontekście funeralnym, jak i na terenie miasta. Dwa z nich pochodzą z grobu T 29. Był to grobowiec wielokomorowy w typie hypogeów z ostro opadającym *dromosem*<sup>6</sup>, prowadzącym na wykuty w skale dziedziniec z ołtarzem, od którego rozchodziły się poszczególne komory z wykutymi *loculi*<sup>7</sup>. Przedstawienia statków narysowane węglem drzewnym znajdowały się na wschodniej ścianie grobowca, na pasie pomiędzy dwoma *loculi* (il. 5.). Swoim wyglądem przypominały żaglowy statek handlowy czy też galerę, o czym może świadczyć wysoka dziobnica ze zakończonym dziobem, a także zachowany fragment rzędu wiosel przy burcie (Daszewski 2003: 53–54.)

<sup>6</sup> *Dromos* – łącznik powszechnie występujący w grobowcach antycznych (najczęściej kuty w podłożu skalnym), korytarz łączący przestrzeń pomiędzy wejściem a wnętrzem (w przypadku Marina el-Alamein – dziedziniec).

<sup>7</sup> *Locus* – występujący w grobowcach prostokątny otwór kuty w skale, służący jako miejsce składowania zwłok zmarłych, często zamykany płytą kamienną.



Il. 5. Rysunek przedstawień łodzi z grobu T 29 (Daszewski 2003: 53)

Innym przykładem jest graffiti znalezione w łaźniach prywatnych w domu H 39, wykonane w tynku ściennym. Widoczny na nim fragment jednostki przypomina tę z grobu T 29. Prawdopodobnie także jest to żaglowy statek handlowy (Casson 1971: Fig. 142, Fig. 143) (il. 6.). Faza domu H 39 z łaźniami datowana jest na początek I w. n.e. (Jakubiak 2016: 127–145).



Il. 6. Fragment przedstawienia łodzi z łaźni w strukturze H 39 (fot. K. Jakubiak)

Podsumowując, w starożytności Marina el-Alamein była małym, ale bogatym miastem grecko-rzymskiego Egiptu. Jego lokalizacja na wybrzeżu między dwoma dużymi ośrodkami miejskimi – Aleksandrią i Paraetonium – w naturalny sposób owocowała dużym znaczeniem wymiany handlowej jako najistotniejszej gałęzi lokalnej gospodarki. Warto pamiętać, że antyczne żeglarstwo, w tym szczególnie związane z wymianą towarów, cechowała podróż wzdłuż brzegów morza, opisywane miejsce stanowiło więc zapewne jeden z wielu przystanków w drodze handlowej na szlaku dookoła Morza Śródziemnego. Dzięki temu miasta takie jak Marina mogły się swobodnie

rozwijać. Wielość importów ceramicznych, jak i wysoka jakość architektury jasno wskazują, że mieszkańcy mieli stały kontakt z innymi ośrodkami *Mare Nostrum*.

Chociaż nie ma możliwości zbadania przestrzeni portowej, warto poznać pozostałą infrastrukturę zabudowań dzielnicy przyportowej. Pozwoli to być może ocenić, na jaką skalę odbywał się handel, jakiego rodzaju jednostki mogły przypluwać do Mariny, a także z których kierunków najczęściej przybywali tu kupcy i handlarze. Dzielnice portowe są częstokroć pomijane przy badaniach archeologicznych prowadzonych na stanowiskach nadmorskich, a to właśnie one najczęściej stanowią istotny, jeśli nie najistotniejszy, element w gospodarkach tego typu miast i osad. Co za tym idzie, poznanie sposobu funkcjonowania tych obszarów jest niezbędne dla zrozumienia życia codziennego w omawianej przestrzeni czasowej.

## Literatura

- Daszewski W. i in., 1990, *Excavations at Marina el-Alamein 1987-1988*, „Mitteilungen des Deutschen Archäologischen Instituts in Kairo”, t. 46.
- Daszewski W., 2003, *Marina el-Alamein. Excavation Report 2002*, „Polish Archaeology in the Mediterranean”, t. 14.
- Daszewski W., 2011, *Graeco-Roman town and necropolis in Marina el-Alamein*, „Polish Archaeology in the Mediterranean”, t. 20.
- Casson L., 1971, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, New York: Princeton University Press.
- Hayes J.W., 1991, *The Hellenistic and Roman Pottery*, Nikosia: Published for the Republic of Cyprus by the Dept. of Antiquities.
- Jakubiak K., 2016, *Preliminary Report on Polish Excavations at Marina el-Alamein in 2012–2015 seasons*, „Polish Archaeology in the Mediterranean”, t. 25.
- Łajtar A., 2001, *Two Architectural Terms: σκούτλωσις and στιβάς in an Inscription from Marina el-Alamein (with an Appendix: Inscription on a frying-pan)*, „The Journal of Juristic Papyrology”, t. 31.
- Medeksza S., 2001, *Marina el-Alamein. Conservation Work 2000*, „Polish Archaeology in the Mediterranean”, t. 12.
- Medeksza S. i in., 2010, *Marina el-Alamein, Conservation Work in 2007*, „Polish Archaeology in the Mediterranean”, t. 19.
- Medeksza S., Czerner R., 2010, *The Commodus Monument from House H21c in Marina el-Alamein*, „Polish Archaeology in the Mediterranean”, t. 19.
- Tkaczow B., Zych I., 1993, *The topography of ancient Alexandria (an archaeological map)*, Warszawa: Zakład Archeologii Śródziemnomorskiej Polskiej Akademii Nauk.
- Winniczuk L. (red.), 1989, *Słownik kultury antycznej: Grecja, Rzym*, Warszawa: Wiedza Powszechna.
- Zych I., Obłuski A., Wicenciak U., 2008, *Marina el-Alamein. Site Presentation Project (Arce/Eap). Preliminary Archaeological Report*, „Polish Archaeology in the Mediterranean”, t. 18.
- Google Earth, koordynaty: 30°49' N, 29°00' E, [dostęp: 15.04.2015].