

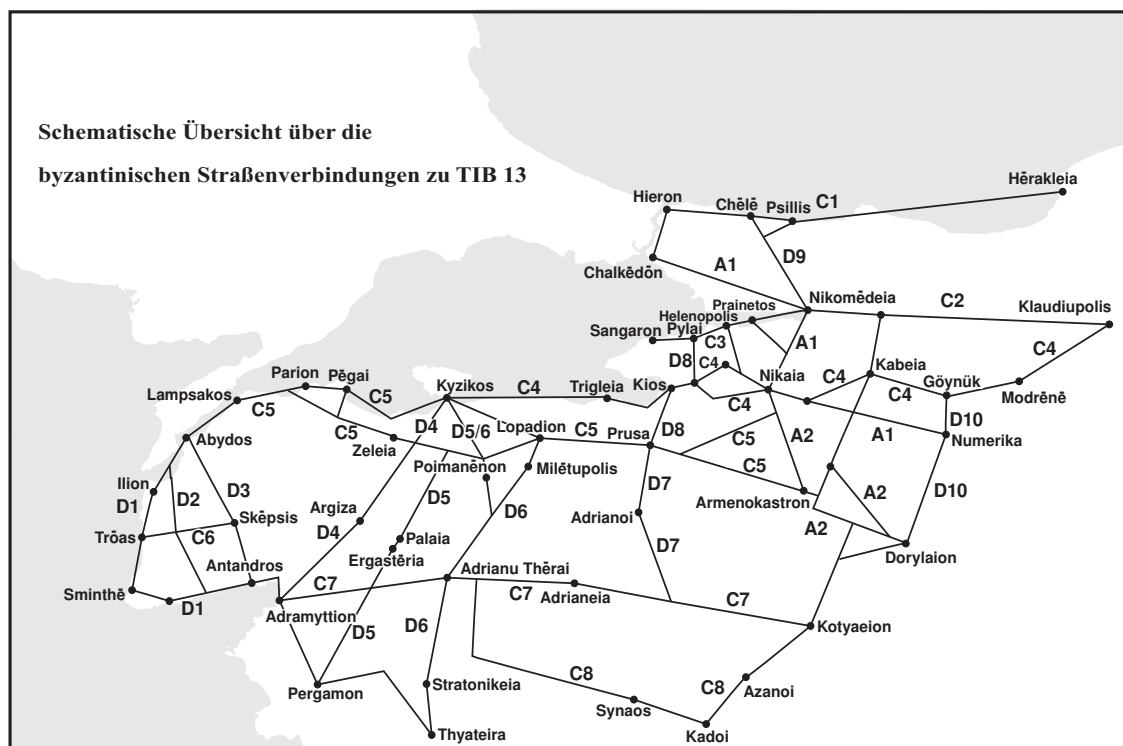
E. DIE VERKEHRSVERBINDUNGEN

I. DIE STRASSEN

1. Vorbemerkungen

Wie der untenstehenden Routenübersicht entnommen werden kann, wurden in Anlehnung an das von F. Hild entworfene¹ und in die meisten *TIB*-Bände übernommene Schema die Straßen von Bithynien und Hellespont in Nordwest–Südost-Diagonalverbindungen (Routen A1, A2), West–Ost-Verbindungen (Routen C1–C8) und Nord–Süd-Verbindungen (Routen D1–D9) eingeteilt². Eine eigentliche, überregionale Südwest–Nordost-Verbindung ist im nordwestlichen Kleinasien nicht vorhanden, so daß der Buchstabe B nicht vergeben wird. Kürzere Verbindungen, die oft auch die Funktion von „Zubringern“ erfüllten, wurden im allgemeinen diesen Haupt-routen zugeordnet.

Die wichtigsten Gebirgszüge in Bithynien und z. T. auch in Hellespont verlaufen ebenso wie die längsten Küstenabschnitte in Bithynien grob in West–Ost-Richtung. Da die überregionalen Straßenverbindungen bevorzugt den Senken zwischen diesen Gebirgszügen oder den Küsten folgen, herrschen West–Ost-gerichtete Straßen vor, die durch kürzere Nord–Süd-gerichtete, oft über kleinere Pässe führende Straßen verbunden sind.



¹ HILD, Straßensystem 10, 32, Fig. 1.

² In *TIB* 9, das östlich an den vorliegenden Band anschließt, wurde wegen der geographischen Besonderheiten Paphlagoniens und der Honōrias eine andere Routenbezeichnung gewählt; vgl. *TIB* 9, 17.

2. Die Nordwest–Südost-Diagonalverbindungen (Routen A1, A2)

Route A 1: Die „Pilgerstraße“

Die ältesten Fernstraßen durch Kleinasien, die sog. Königsstraße der Perser³ und die in die hellenistische Zeit zurückgehende west-östliche Handelsstraße (*koinē hodos*), die von Ephesos aus an den Euphrat führte⁴, waren im Prinzip West–Ost-Verbindungen, die ihren westlichen Anfangs- bzw. Endpunkt in Sardeis und Ephesos hatten. Sie berührten das Gebiet dieses Bandes nicht. Ephesos war auch die Hauptstadt der ersten römischen Provinz Kleinasien, Asia. Die ältesten, durch Meilensteine nachweisbaren Straßen, die die Römer in ihrer neuen Provinz anlegten, strahlten von Ephesos aus, und zwar nach Osten (die Straße folgte im Prinzip der alten Handelsstraße) und nach Norden (Pergamon)⁵. Wesentlich früher als noch zu Beginn des 20. Jh. angenommen⁶, nämlich bereits gegen Ende 1./Anfang 2. Jh., erlangten hauptsächlich aus militärischen, aber auch aus wirtschaftlichen Gründen die nördlicheren Routen erhöhte Bedeutung, die von → Chalkēdōn ausgingen und u. a. über → Nikaia, → Iuliupolis, → Ankyra (beide *TIB* 4) und → Tyana (*TIB* 2) durch die Kilikische Pforte nach Kilikien und Syrien oder aber über → Kaisareia (*TIB* 2) zum Euphrat führten⁷. Die Route nach Kilikien und Syrien stellt die eigentliche Nordwest–Südost-Diagonalverbindung durch Kleinasien und zugleich die wichtigste Route im Bearbeitungsgebiet dar, die von der neueren Forschung den Namen „Pilgerstraße“ erhielt, da sie in frühbyzantinischer Zeit tatsächlich häufig als Landverbindung auch von Pilgern von Mitteleuropa und Konstantinopel ins Heilige Land benutzt wurde⁸. Sie umging das größte Hindernis in Zentralkleinasien, den Großen Salzsee (→ Tatta Limnē [*TIB* 4], heute Tuz Gölü), nördlich und östlich. Die Pilgerstraße über Ankyra verlor mit Beginn der mittelbyzantinischen Zeit allmählich ihre Bedeutung zugunsten von Routen, die meist über → Dorylaion (*TIB* 7) führten und den Salzsee westlich und südlich umgingen.

Für die Rekonstruktion der Pilgerstraße stehen neben fallweise erhaltenen archäologischen Resten der Straße selbst, Brücken und Meilensteinen sowie zahlreichen Erwähnungen in der historischen und hagiographischen Literatur auch drei spätantike Itinerarien zur Verfügung, die außer den Straßenstationen auch die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen in römischen Meilen angeben und so eine gewisse Kontrolle ermöglichen⁹. Endpunkt der kurzen Überfahrt von Konstantinopel und Ausgangspunkt der Pilgerstraße war im allgemeinen → Chalkēdōn (Kadıköy), das auch von allen Itinerarien als Anfang der Straße durch Kleinasien genannt wird. Noch im 10. Jh. standen hier „die öffentlichen Pferdestallungen des *dromos* (= *cursus publicus*) für die kaiserliche Landstraße bei Chalkēdōn“¹⁰. Häufig steuerten die Schiffe aber auch das unmittelbar nördlich gelegene → Chrysopolis (Üsküdar) an. Auf der Strecke von Chalkēdōn nach Nikomēdeia (İzmit) folgt die moderne Landstraße (nicht die Autobahn, die zumeist weiter im Landesinneren gebaut wurde) im wesentlichen dem Verlauf der antiken wie der byzantinischen und osmanischen Straße. Unweit südlich von Chalkēdōn stand einer der wenigen Meilensteine dieses Streckenabschnittes¹¹. Die Lage der *mansiones* → Panteichion (1, Pendik) und

³ Zum ungefähren Verlauf und möglichen Varianten s. e. g. MAREK, Kleinasien 209–211.

⁴ Strabōn XIV 2, 29; *TIB* 7, 149f.; *TIB* 4, 93, 107; zu beiden s. MITCHELL, Anatolia I 1–3.

⁵ FRENCH, Road-system 706f.

⁶ RAMSAY, Asia Minor 74, der annahm, daß Änderungen erst mit der Verlegung von Kaiser Diokletians Hauptresidenz nach → Nikomēdeia erfolgten.

⁷ Vgl. ROSTOVTSSEF, Pontus 13f., 20; GREN, Kleinasien 54f.; LEVICK, Pliny in Bithynia 126–130.

⁸ FRENCH, Pilgrim's Road 13; MITCHELL, Anatolia I 129.

⁹ Itin. Ant. 139, 1–141, 4; Itin. Burdig. 571, 9–574, 3; Tab. Peut. VIII 1–3. Während das Itinerarium Antonini und die Tabula Peutingeriana, die mittelalterliche Kopie einer antiken Weltkarte, die auch zahlreiche Straßen mit Entfernungsangaben zwischen den Straßenstationen enthält, nur die *civitates* (Städte) und *mansiones* (Straßenstationen mit Übernachtungsmöglichkeit) verzeichnen, führt das Itinerarium Burdigalense auch die *mutationes* (Stationen, wo – im Rahmen des *cursus publicus* – nur die staatlichen Zug-, Reit- und Packtiere gewechselt wurden) an.

¹⁰ DELEHAYE, Saints Stylites 224.

¹¹ FRENCH, Pontus et Bithynia 61.

→ Libyssa (bei Dil İskelesi) ist gesichert, während die *mutationes* → Nassete (wohl bei Maltepe in der Nähe des späteren → Bryas), → Potamos (wahrscheinlich nö. von → Tuzla) und vor allem → Brunga nicht genau lokalisierbar sind. Nach den in den Itinerarien überlieferten Entfernungen zwischen Panteichion und Libyssa (24 bzw. – wahrscheinlich richtiger – 22 Meilen [etwa 36 bzw. 33 km]) scheint die alte Straße → Ritzion (Darica) berührt und nicht, wie die moderne Straße und die Eisenbahn, nördlich daran vorbeigeführt zu haben; die Entfernung über Gebze beträgt etwa 27 km, über Darica entlang der Küste etwa 32 km. Folgerichtig wird → Dakibyza (Gebze) in den Itinerarien nicht erwähnt. Die etwas kürzere Strecke über Dakibyza kam allerdings ab dem 3. Jh. n. Chr. ebenfalls in Gebrauch. Davon zeugen zwei Inschriften aus dem Bereich des Ortes, ein Meilenstein Kaiser Gordians III. (238–244, vielleicht aus dem Jahr 241; 31 Meilen von Nikomēdeia)¹² und eine ebenfalls aus dem 3. Jh. n. Chr. stammende Inschrift, deren vermuteter Bezug zum *cursus publicus* heute nicht mehr als gesichert angesehen wird, die aber die Lage an einer Straße voraussetzt¹³. Hatte bereits Kaiser Konstantin I. durch Gründung der Stadt → Helenopolis und den Bau einer Straße durch das Tal des → Drakōn zum See von Nikaia (→ Askania Limnē) zumindest versucht, auch den *cursus publicus* von (dem Hafen von) Dakibyza (→ Nikētiatu Phrurion) über die Südküste des Golfes von Nikomēdeia umzuleiten¹⁴, so ließ Kaiser Justinian I. im Zuge von Sparmaßnahmen den *cursus publicus* zwischen Chalkēdōn und Dakibyza gänzlich einstellen und durch einen (langsamen und vor allem im Winter gefährlichen) Fährverkehr direkt von Konstantinopel nach → Helenopolis ersetzen¹⁵. Die Landstraße nach Nikomēdeia behielt trotzdem stets ihre Bedeutung als winterfeste Verbindung, als Heeresstraße für größere Armeen und für die Straßen, die von Nikomēdeia aus nach Osten führten (Route C 2). Die sasanidischen Gesandten, die Mitte 6. Jh. auf dem Landwege nach Konstantinopel reisten, hatten in Helenopolis die Wahl zwischen der Schiffspassage nach → Dakibyza und dem Umweg um den Golf von Nikomēdeia¹⁶. Reste der alten Straße zwischen Chalkēdōn und Nikomēdeia wurden – mit Ausnahme eines Stückes osmanischen *kaldırims* östlich von Gebze, der vermutlich der spätrömisch-byzantinischen Straße folgte – nicht gefunden¹⁷. Meilensteine lagen nordöstlich von → Libyssa, wohl an der Stelle, wo die alte Straße den → Libyssos (heute Dilderesi oder Tavşanlı Dere) auf einer Brücke querte. Die Stelle lag etwa 1 km nördlich der Mündung des Libyssos ins Meer und gut 1 km südlich einer osmanischen Steinbrücke über denselben Fluß, die zu der direkten Straße Gebze – Hereke (→ Charax) gehörte¹⁸. Sonst ist bis Nikomēdeia nur ein weiterer Meilenstein (Fundort westlich von Yarımca) bekannt, der von Reparaturen in den Jahren 115–116 (*viam vetustate collapsam*) zeugt und beweist, daß die Straße bereits im 1. Jh. n. Chr. angelegt wurde¹⁹.

Hinter Nikomēdeia umrundete die Pilgerstraße den gleichnamigen Golf (→ Astakēnos Kolpos), um nordöstlich von İhsaniye nach Südwesten umzuschwenken und somit die Küste zu verlassen²⁰. Sumpfige Stellen und kleinere Täler östlich und südöstlich des Golfes wurden auf

¹² DÖRNER, Bithynien 71 (Nr. 50) = TAM IV 10 (Nr. 14); FRENCH, Pontus et Bithynia 62.

¹³ L. ROBERT, *Hellenica* 10 (1955) 46–62; KOLB, Transport 188–190.

¹⁴ Diesen Schluß legt zumindest die Nachricht bei Prok. aed. V 2 nahe, nach der Konstantin I. Helenopolis an der Stelle eines alten Dorfes als Stadt gründete, von der aus im Tal des Drakōn eine wenig gefährliche Straße nach S, d. h. Richtung Askania Limnē und Nikaia verlief; vgl. MANGO, Helena 146f., 150; LEFORT, Communications 212f.

¹⁵ Prok. anecdot. 30, 8f.; nach Prok. aed. V 2 ließ Justinian sowohl die Infrastruktur von Helenopolis als auch die Straße durch das Drakōntal entscheidend verbessern (zu dieser Strecke s. unten S. 266f.).

¹⁶ Könst. Porph., De cerim. 400f. (REISKE); DIMITROUKAS, Reisen I 237.

¹⁷ FRENCH, Pilgrim's Road 15.

¹⁸ ŞAHİN – İŞİN – CAN, Libyssa, *passim*; FRENCH, Pontus et Bithynia 63 A–H; zur Deutung der Meilensteine, deren Formular mit *ad fines* endet, s. S. BIAGI, L'Empire, les cités et la *via publica*. À propos de quelques milliaires bithyniens du III^e siècle de notre ère, in: *Asie Mineure dans l'Antiquité 165–180*. Zur Brücke ÇULPAN, Taş Köprüleri 134 (Nr. 79; 16. Jh.).

¹⁹ ŞAHİN, Nikomedeia 114f. (Nr. 61); FRENCH, Catalogue 592; FRENCH, Pontus et Bithynia 64.

²⁰ Die alte Hauptstraße durch Nikomēdeia, die İnönü Caddesi (früher İstanbul Caddesi), setzt sich als Turan Güneş Caddesi (früher Kandıra Caddesi) östlich der Stadtmauer fort. Ein im Ortsteil Bekir Deresi gefundener Mei-

einer Reihe von Steinbrücken überwunden²¹. Im Bereich von İhsaniye ist die Station → Eribōlos zu lokalisieren. Die Straße führte nun, stellenweise noch zu beobachten (römisches Pflaster bzw. osmanischer *kaldırım*), durch das Kazaklı Dere oder Beyoğlu Deresi genannte Tal in südwestlicher Richtung bis Senaiye (früher *Bash-kires*), in dessen Nähe die Station → Libon gelegen sein muß²². Hier schwenkte die Straße nach Süden um, umging den Ayvaşa Dağı²³ und das Dorf Osmaniye (Mercimek) westlich und senkte sich dann zum Dorf Sariağıl hinab. Knapp 3 km südlich des Ortes vollzog die Straße einen Schwenk nach Südost. Etwa 5 km südöstlich von Sariağıl in der Nähe einer Quelle mit Fund einer langen Säule und eines stark zerstörten Meilensteines ohne Inschrift muß die Straßenstation (*mutatio*) → Liada gelegen sein²⁴. Dann querte die Straße den Oberlauf des → Pharnutis (Karadere) vermutlich auf der Vorgängerin einer osmanischen Brücke. Nach dem Abstieg in die Ebene um die → Askania Limnē traf die Pilgerstraße auf die Straße Nikaia – Kios bzw. Helenopolis – Nikaia; gemeinsam erreichten die beiden Straßen die Stadt. Vielleicht benutzte die Pilgerstraße zumindest die südöstliche der beiden alten Brücken (beide mit späteren Reparaturen; → Traianu Gephyra) mit, die ursprünglich über den → Pharnutis führten²⁵. Im 11. Jh. war der Abschnitt Nikomēdeia–Nikaia ziemlich vernachlässigt. Die Straße war so überwachsen, daß sie für den Durchzug der Heere des Ersten Kreuzzuges 1097 von 300 Mann gereinigt werden mußte²⁶. Da offensichtlich exakt diese Strecke auch von den osmanischen Heeren verwendet wurde²⁷, ist der Wechsel von osmanischem *kaldırım* und römischem Pflaster nicht verwunderlich.

Durch die bereits erwähnte Verlagerung des *cursus publicus* auf die Schiffsverbindung nach Helenopolis wurde die Strecke Helenopolis–Nikaia als Variante der Diagonalstraße A 1 erheblich aufgewertet. Kaiser Justinian I. ersetzte die alte, wahrscheinlich auf Konstantin I. zurückgehende Straße durch das gewundene Tal des → Drakōn durch eine neue, auch für Wagen geeignete Trasse, die höher über dem rechten Ufer des Flusses (etwa bei Ayazma) verlief; die zwanzig Querungen des Flusses wurden durch nur zwei große Brücken ersetzt²⁸. Archäologische Reste beider Trassen, die auch an der Burg → Xerigordos (Çoban Kalesi) vorbeiführten, und Ruinen einiger Brücken wurden nördlich der osmanischen Valideköprüsü beobachtet, die ihrerseits eine

lenstein gibt die Entfernung von 1 Meile nach Nikomedeia an und läßt den weiteren Straßenverlauf erkennen (ŞAHİN, Nikomedia 18f., 26f. [Nr. 2]; TAM IV/1 Nr. 13; FRENCH, Catalogue 589). Wenn, wie wahrscheinlich, der etwa 6 km östlich von Nikomēdeia gefundene Meilenstein (Inschrift praktisch identisch mit der des Meilensteines westlich von Yarımca) der Pilgerstraße (und nicht der direkten Straße zum Sangarios, Route C 2) angehört, so ist er einige Kilometer nach Osten verschleppt; ŞAHİN, Nikomedeia 94f. (Nr. 50); FRENCH, Pilgrim's Road 52 (Nr. 4); DERS., Catalogue 591.

²¹ v. DIEST, Von Tilsit nach Angora 75 (im Bereich des *Kires-Su*); heute sind eine Brücke mit Ziegelbögen bei → Astakos (Başiskele; ŞAHİN, Nikomedeia 73) sowie zwei weitere erhalten (LEFORT, Communications 216).

²² Beobachtungen von v. DIEST, Landschaft 189; FRENCH, Pilgrim's Road 15; LEFORT, Communications 216f. Da exakt diese Strecke auch noch als osmanische Heeresstraße in Gebrauch war und lokal als (Eski) Bey yolu bekannt ist, ist wahrscheinlich das Beyoğlu Deresi („Tal des Herrensohnes“) als Bey yolu Deresi (Tal des Bey yolu „der Herrenstraße“) zu deuten (v. DIEST a. O. schreibt folgerichtig *Bei-iolu-dere*).

²³ TK C IV Kocaeli 32/ö; bei v. DIEST, Landschaft 175 und Karte *Bashkires-Dag*.

²⁴ LEFORT, Communications 217; DERS., Routes 470; FRENCH, Pontus et Bithynia 67.

²⁵ v. DIEST, Landschaft 174f.; LEFORT, Communications 217; LEFORT, a. O. 214f., hält die nördlichere Brücke für komnenenzeitlich, die südlichere für frühbyzantinisch; sie sei mit der Brücke zu identifizieren, die Kaiser Justinian I. im Zuge des Ausbaus der Strecke Helenopolis–Nikaia erneuern ließ (Prok. aed. V 3, 4f.). Nach den publizierten Photos (ŞAHİN, Iznik II 1, S. 9 und Taf. I; LEFORT, Routes 466, Abb. 4) könnte auch diese Brücke auf frühbyzantinische Zeit zurückgehen (→ Traianu Gephyra). – Keine der Brücken führt heute mehr über den Pharnutis (Karadere); die nördlichere steht gut 100 m, die südlichere mehr als 1 km östlich des Flusses; zu v. DIESTS Zeiten (vgl. seine Karte) führte die nördlichere noch über das (heute kanalisierte und damit möglicherweise in seinem Lauf veränderte) Karadere, während die südlichere bereits damals frei stand (und vielleicht nie einem Übergang über das Karadere diente). Nach der Position der Brücken verlief die alte Straße in größerem Abstand vom Seeufer als die moderne.

²⁶ Gesta Francorum 176f.; FRANCE, Victory 122.

²⁷ TAESCHNER, Wegenetz I 112–117 und Taf. 4; Beschreibung der Route aufgrund von Reiseberichten der osmanischen Zeit bei GRÉLOIS, Golfe 523–526.

²⁸ Prok. anecdot. 30, 8f.; Prok. aed. V 2, 7, 12–14.

ältere Vorgängerbrücke gehabt haben dürfte (**Abb. 10**). Südlich der Valideköprüsü führte die Straße durch die Enge von Kızderbent; am Abstieg südlich der Paßhöhe fanden sich Spuren einer nur 3 m breiten Pflasterstraße mit Stufen (*Kirkmerdiven* „vierzig Stufen“). Im Bereich der genannten Brücken über das (oder die) ältere(n) Bett(en) des Pharnutis stieß die Straße auf den direkt von Nikomēdeia kommenden Zweig der Pilgerstraße²⁹. Durch den Bau des befestigten Hafentortes → Kibōtos an der Stelle oder jedenfalls ganz in der Nähe von Helenopolis gewann die geschilderte Verbindung erneut an Bedeutung. So wurden nach den in diesem Punkt gegenüber der entsprechenden Nachricht bei Anna Komnēnē glaubwürdigeren Kreuzfahrerberichten die Boote, mit deren Hilfe die byzantinischen Soldaten 1097 in die von den Kreuzfahrern belagerte Stadt Nikaia eindringen konnten, von Kibōtos (und nicht von → Kios) zum See von Nikaia transportiert³⁰. Auch in osmanischer Zeit stellte diese Route die wichtigste Verbindung von Nikaia zum Golf von Nikomēdeia dar³¹.

Auch weitere Hafentorte an der Südküste des Golfes von Nikomēdeia oder – wie → Pylai – unmittelbar westlich davon verfügten über literarisch bezeugte Straßenverbindungen nach Nikaia, die somit als Varianten dem Netz der Diagonalstraße A 1 zugerechnet werden können, auch wenn ihr Verlauf nicht genau bestimmbar ist. Nächst Helenopolis war → Prainetos (Karamürsel) der wichtigste Hafen an der Südküste des eigentlichen Golfes, der über eine direkte Verbindung nach Nikaia verfügte. Sie ist auf der Tabula Peutingeriana (28 Meilen, etwa 42 km) verzeichnet und wird auch literarisch öfter erwähnt³². Der ungefähre Verlauf dieser Variante der A 1 kann mit einiger Wahrscheinlichkeit rekonstruiert werden. Wenn die 28 Meilen korrekt überliefert sind, scheidet die Trasse der heutigen Hauptverbindung (über Yalakdere zur Valideköprüsü, hier Vereinigung mit der Route von Helenopolis) aus (heutige Straßenentfernung 53 km). Wahrscheinlicher ist daher eine Strecke etwa über Akçat zur Pilgerstraße; abhängig vom genauen Wegverlauf beträgt die Entfernung zwischen 36 und über 40 km³³. Ebenfalls etwas über 40 km beträgt die Entfernung auf einer dritten Route, die in osmanischer Zeit geläufig war. Sie führte von Karamürsel nach Merdigöz (östlich des heutigen Yalakdere) und Fuğlacık (→ H. Geōrgios 3), um von hier aus westlich an Akköy (= Orhaniye) vorbei die Ebene um den See von Nikaia zu erreichen³⁴. Da, vom erst spätbyzantinisch bezeugten Kloster H. Geōrgios (3) abgesehen, auf dieser Strecke keinerlei römische oder byzantinische Reste beobachtet wurden, ist diese Variante als Strecke der spätrömisch-byzantinischen Straße wohl auszuschneiden.

Der wichtigste hier zu nennende, schon außerhalb des Golfes von Nikomēdeia gelegene Hafentort war → Pylai³⁵, von dem nicht nur die häufig genannte Verbindung nach Nikaia ausging, sondern auch eine Straße über → Kios nach → Prusa (Route D 8) und die eher lokal bedeutsame Küstenstraße entlang des Golfes. Der Verlauf der hier zu betrachtenden Route nach Nikaia, die als westlichste Variante der Diagonalverbindung A 1 aufzufassen ist, kann trotz zahlreicher Nennungen nicht sicher bestimmt werden; auch mehrere gleichzeitig oder nacheinander benutzte Varianten sind möglich. Zwei Verbindungen haben sicher existiert. Man konnte von Pylai

²⁹ LEFORT, Communications 212, 214f.

³⁰ Gest. Franc. 188–190; Fulcher 187; Alb. Aqu. 323; Anna XI 2, 3.

³¹ Detaillierte Beschreibung aufgrund osmanischer Quellen und von Reiseberichten bei GRÉLOIS, Golfe 514–520.

³² Tab. Peut. VIII 2 (*Pronetios*). Über Prainetos hätte Iōannēs Chrysostomos 403 den Gang in sein erstes Exil antreten sollen, wäre er nicht von hier nach Konstantinopel zurückberufen worden (Palladios, Iō. Chrys. I 181). 959 landete Kaiser Kōnstantinos VII. Porphyrogennētos in Prainetos, um über Nikaia und Klöster des Olympos nach Prusa zu gelangen (Theoph. Cont. 464f.). 1086 zog sich der Feldherr Tatikios nach einer erfolglosen Belagerung der seldschukischen Hauptstadt Nikaia über Prainetos und Nikomēdeia nach Konstantinopel zurück (Anna VI 10, 4).

³³ Vgl. LEFORT, Communications 215 (zweite Variante); DERS, Routes 470 (beide Möglichkeiten).

³⁴ GRÉLOIS, Golfe 520–522.

³⁵ Pylai spielte in mittelbyzantinischer Zeit eine herausragende Rolle für den Export bithynischer Produkte nach Konstantinopel, die hier zusammenströmten. Genannt werden in erster Linie lebende Tiere wie Schweine, Schafe, Esel, Pferde und Rinder (Leōn von Synada, Brief 54 [86 VINSON]; KAPLAN, Routes 84), aber auch Getreide (Theod. Daphn., Correspondance Nr. 37 [208–211 DARROUZÈS – WESTERINK]; KAPLAN a. O.).

nach Süden Richtung Kios auf der Straße D 8 ziehen und dann auf die Straße Kios–Nikaia (Route C 4) einschwenken (Gesamtentfernung knapp über 60 km). Ein Umweg wäre hingegen ein Marsch auf der Küstenstraße (Route C 3) bis südlich von Helenopolis, um dann die schon beschriebene Route durch das → Drakōn-Tal zu nehmen. Knapp 60 km lang wäre eine Route, die von Pylai bei der Valideköprüsü oder südlich davon auf die Straße von Helenopolis stieße³⁶; sie ist aber nicht belegt, meines Wissens auch nicht in osmanischer Zeit³⁷.

Die Pilgerstraße verließ Nikaia durch das Lefke Kapısı und führte, wie die heutige Straße zum Sangariostal zunächst nach Osten. Hinter der *mutatio* → Schinae (hier ein Meilenstein)³⁸, wahrscheinlich etwas vor der modernen Aufspaltung, teilte sich auch die alte Straße in einen Hauptzweig (Pilgerstraße; **Abb. 11–12**), der das Tal des → Sangarios bei der Einmündung des → Rēbas (2; Göksu oder Gökçesu) erreichte, und einen Zweig, der, in spätbyzantinischer und osmanischer Zeit vielleicht wichtiger, bei → Makağā (Mekece) in das Sangariostal abstieg (Route C 4)³⁹. Der Rēbas wurde auf einer eher frühbyzantinischen als römischen Steinbrücke (→ Taşköprü [2]) gequert, deren Reste direkt vor der Mündung liegen. Hier ist die Straßenstation Mido (Moedo Orientis, → Mygdum) zu lokalisieren. Nahm French an, daß die Pilgerstraße über → Leukai (Lefke, Osmaneli) bis etwas oberhalb des Ortes Selimiye – hier sucht er die nächste Station → Chogeae – am linken Ufer des Sangarios verlief und den Fluß etwa bei der aufgelassenen Station der Türkischen Staatsbahnen *Sakarya İst(asyonu)* vielleicht mittels einer Furt querte⁴⁰, so bringt Şahin gute Gründe für die alternative Möglichkeit vor, daß die Pilgerstraße bereits bei Mygdum den Sangarios querte. Noch Anfang 20. Jh. soll es bei Selçuk (früher Selçik) am Ostufer des Sangarios Reste einer alten Brücke gegeben haben. Die Straßenstation Moedo Orientis setze ein *Moedo Occidentis* voraus, der Ort lag demnach hier auf beiden Seiten des Flusses, was wiederum einen Übergang an dieser Stelle erforderlich macht⁴¹. Bei jüngsten Untersuchungen der Gegend wurden etwa 2 km nordwestlich dieser Brücke schlecht erhaltene Reste einer weiteren Brücke über den Sangarios entdeckt. Auf ihr konnte der Sangarios überquert werden, ohne daß man zuvor den Gök(çe)su überschreiten mußte. Von ihrem östlichen Ende wird die Straße die Flußschleife abgeschnitten und direkt nach Moedo Orientis geführt haben. Ohne genauere Untersuchungen kann über die zeitliche Abfolge der Nutzung (gleichzeitig, nacheinander) beider (kleinräumiger) Varianten der Pilgerstraße keine sichere Aussage gemacht werden⁴².

Die Straße verlief nun parallel zum Ostfer des Sangarios flußaufwärts (stellenweise Spuren einer 2 m breiten Pflasterstraße), überwand den von Osten kommenden Göynük Suyu auf einer Brücke⁴³ und bog dann in ein Seitental Richtung Medetli ab. Etwa 1 km südlich der Brücke und

³⁶ LEFORT, Routes 469, hält eine solche Verbindung für „wahrscheinlich“.

³⁷ Interessant für die Rekonstruktion all dieser Verbindungen zwischen dem Golf von Nikomēdia und Nikaia ist die Bemerkung in einem hagiographischen Text, der sich auch sonst durch genaue geographische Beobachtungen auszeichnet, nach der Nikaia einen knappen Tagesmarsch vom Meer entfernt liege (Vita Neophyti 239).

³⁸ ŞAHİN, Iznik I, Nr. 22; II 1, S. 10; FRENCH, Pontus et Bithynia 69. Im weiteren Verlauf der Pilgerstraße, besonders östlich des Sangarios häufen sich die Funde von Meilensteinen (viele aus der Zeit der Tetrarchie oder später). Sie wurden von ŞAHİN, Iznik II 1, S. 11–19 und von FRENCH, Pilgrim’s Road ausgewertet, so daß hier nur in Ausnahmefällen darauf hingewiesen wird. Zusammenfassende Edition jetzt bei FRENCH, Pontus et Bithynia 70–89.

³⁹ Bei Karadin Fund eines Meilensteines; Spuren der Pilgerstraße wurden an einigen Stellen beobachtet, besonders deutlich Reste der in den Fels geschlagenen Straße am Ausgang eines Passes vor dem Abstieg ins Sangariostal; s. ŞAHİN, Iznik I, Nr. 22; II 1, S. 10f.; FRENCH, Pilgrim’s Road 16, 104f.

⁴⁰ FRENCH, Pilgrim’s Road 16, 31, 104f.

⁴¹ ŞAHİN, Iznik II 1, 11. Reste dieser wohl frühbyzantinischen Brücke (heute lokal bekannt als Taşkesiği Köprü) wurden kürzlich wiedergefunden; s. R. ARIKAN, An Unknown Roman Bridge on Sangarius and Ancient Road System Around it. *Global Journal on Humanities & Social Sciences* 3 (2016) 873–881 (online zugänglich über Academia.edu; hier sind die Seitenzahlen 270–278); eine neuerliche Untersuchung fand im November 2017 durch G. Fingarova, Wien, zusammen mit R. Arıkan und anderen türkischen Kollegen statt.

⁴² Diese lokal als Karabağlar Köprüsü bekannte Brücke ist auf der Karte von ARIKAN, Unknwon Roman Bridge (vorige A.) bereits eingezeichnet und wurde von Fingarova *et al.* im November 2017 näher untersucht.

⁴³ v. DIEST, Von Tilsit nach Angora 17. Hatte v. DIEST offen gelassen, ob die Reste der vorhandenen Brücke römisch oder osmanisch seien, so erwiesen die Untersuchungen von Fingarova *et al.* osmanischen Ursprung.

4 km nordwestlich des Dorfes Medetli zeigt eine Befestigung oder befestigte Siedlung die Straßenstation → Chogea an. Südlich von Medetli fanden sich auch wieder Pflasterreste der Pilgerstraße; hier mündete, im Kreuzungsbereich gut sichtbar, eine weitere Straße aus südlicher Richtung ein, mit größter Wahrscheinlichkeit eine Querverbindung zwischen der Route A 2 (südliche Variante der Diagonalverbindung) zur Pilgerstraße⁴⁴. Die Pilgerstraße führte nun, wie die moderne Straße Vezirhan–Gölpazarı, durch einen Dikenli Boğazı genannten Paß (hierin die *mutatio* → Thateso) in die Ebene von Gölpazarı. Wenig östlich dieser Ebene, bereits wieder im Hügelland, lag auf einem natürlichen Hügel westlich des Dorfes Arıcaklar die *mansio* bzw. der Hauptort einer *regeōn* (in mittelbyzantinischer Zeit Bistum) → Tattaios⁴⁵. Östlich von Tattaios sind die Straßenstationen bis zur galatischen Grenze nicht mehr mit letzter Sicherheit zu lokalisieren; die Entfernungsangaben der drei Itinerarien differieren in diesem Bereich, es ist also mit Fehlern in der Überlieferung zu rechnen. Die Tabula Peutingeriana rechnet von Tattaios bis zur nächsten *mansio* Dableis, das wie Tattaios auch als *regeōn* bezeugt, wahrscheinlich mit dem mittelbyzantinischen Bistum → Numerika gleichzusetzen ist, 23 Meilen; das Itinerarium Antonini kommt auf denselben Wert, wenn man XXVIII zu XXIII korrigiert; die Entfernungen des Itinerarium Burdigalense ergeben 24 Meilen, wenn man – eine häufig notwendige Korrektur – XII zu VII verbessert. Die Gesamtentfernung (Luftlinie) von der Siedlungsstelle bei Arıcaklar bis in die Gegend von Himmetoğlu, wo mit großer Wahrscheinlichkeit Dableis (Numerika) zu suchen ist, beträgt etwa 36 km, ein Wert, der mit der Angabe der Tabula Peutingeriana und mit den (korrigierten) Angaben der anderen Itinerarien gut übereinstimmt. Im Detail passen freilich die von Şahin vorgeschlagenen Lokalisierungen der Zwischenstationen (*mutatio* → Protunica in der Nähe eines alten Friedhofes westlich von Sarıhocalar und *mutatio* → Artemis bei einer antiken Siedlungsstelle südlich von Kilciler) nicht zu den überlieferten Angaben; aufgrund der zahlreichen, an der Strecke gefundenen Meilensteine kann dennoch an der Straßenführung kein Zweifel bestehen⁴⁶. Unsicher ist hingegen der weitere Verlauf der Pilgerstraße bis zur galatischen Stadt → Iuliupolis (*TIB* 4), da nach einem kleinen Stück alter Straße unweit östlich von Himmetoğlu bis Nallıhan keine Straßenspuren mehr bekannt sind und zwischen Ahmetbeyler (5 km östlich von Himmetoğlu) und Subaşı (früher Çive, unweit südöstlich der vermuteten Lage von → Dadastana [*TIB* 4]) kein Meilenstein gefunden wurde⁴⁷. Hinzu kommt, daß die nur im Itinerarium Antonini genannte Station *Cenon Gallicanon* (→ Gallikanos) entweder nicht an der Pilgerstraße, sondern an einer Nord–Süd-Verbindung (Route D 10) lag, die die Pilgerstraße bei Dableis kreuzte (→ Göynük)⁴⁸, oder – wahrscheinlicher mit der Station → Fines (*TIB* 4) zu identifizieren ist. Wollte man die *mansio* Ceratae aufgrund des lautlichen Anklanges mit dem Ort Gereade (heute Çamalan, etwa 16 km südöstlich von Himmetoğlu) identifizieren⁴⁹, so hätte dies einen beträchtlichen Umweg der Pilgerstraße nach Süden zur Folge, und die überlieferten VI Meilen müßten zu XI korrigiert werden. Folge dieser Unsicherheiten ist, daß auch die anschließenden Stationen auf galatischem Gebiet bis Iuliupolis (→ Dadastana, → Trans Monte, → Milia [alle *TIB* 4] nicht sicher lokalisiert sind⁵⁰.

⁴⁴ v. DIEST, Von Tilsit nach Angora 18 und Karte; FRENCH, Pilgrim's Road 16; ŞAHİN, Iznik II 1, 11f.

⁴⁵ ŞAHİN, Iznik II 1, S. 14f.; die Funde und die überlieferten 10 Meilen von Thateso legen die Lokalisierung bei Arıcaklar nahe, ihr ist der Vorzug zu geben gegenüber dem von FRENCH, Pilgrim's Road 23, 31, 104f., vorgeschlagenen Ansatz bei Gölpazarı selbst.

⁴⁶ ŞAHİN, Iznik II 1, S. 15–19. FRENCH, Pilgrim's Road 16, 23f., 29, 31, 104f., verteilt – bei gleicher Straßenführung – die Straßenstationen etwas anders, da er Tattaios bei einem (von ihm nicht untersuchten) Siedlungshügel westlich von Gölpazarı annimmt. Er sucht mit Vorbehalten Protunica bei Hacıköy (= Nesimhocalar), Artemis bei der alten Siedlung bei Kilciler, Dableis bei Kayabaşı (hier Neufund eines Meilensteines; s. ÖZTÜRK – GÜNDÜZ, Bolu 2014, 31) und die letzte Station vor der galatischen Grenze, Ceratae bei Himmetoğlu.

⁴⁷ Zusammenstellung der Meilensteine bei FRENCH, Pilgrim's Road 62f. (Nr. 25, 26).

⁴⁸ Vgl. ŞAHİN, Iznik II 1, 19, A. 66.

⁴⁹ ŞAHİN a. O.

⁵⁰ Zur Pilgerstraße auf galatischem Gebiet s. FRENCH, Pilgrim's Road und *TIB* 4, 95–97 – Einige Stationen der Route A 1 mit teilweise korrupten Namensformen finden sich auch auf einem Papyrus des 5. Jh. n. Chr.: Ankagra

Route A 2

Die Diagonalverbindung durch Kleinasien A 1 (Pilgerstraße) umging, wie erwähnt, den Großen Salzsee (→ Tatta Limnē [TIB 4]) nördlich und östlich. Unter der Bezeichnung A 2 werden hier die Diagonalstraßen (bzw. deren Anfänge im nordwestlichen Kleinasien) zusammengefaßt, die den Großen Salzsee westlich und südlich umgehen⁵¹. Varianten der A 2 führten entweder über → Dorylaion (TIB 7, heute Şarhüyük nö. von Eskişehir) oder über → Kotyaeion (TIB 7, heute Kütahya). Ausgangspunkte dieser Varianten waren entweder Nikomēdeia bzw. das von Nikomēdeia über die West–Ost-Verbindung C 2 leicht erreichbare Sangarios-Tal oder wiederum Nikaia. Diese Verbindungen waren, wie etwa ein Blick auf die Tabula Peutingeriana zeigt, der Antike nicht unbekannt, sie gewannen aber ab der mittelbyzantinischen Zeit sowohl als Einfallsrouten der Araber gegen das nordwestliche Kleinasien als auch für Gegenfeldzüge der byzantinischen Armeen zunehmend an Bedeutung⁵².

1. Die Route durch das Sangarios-Tal

Als Ausgangspunkt dieser Route sei hier Nikomēdeia angenommen, das man entweder über den Anfang der Pilgerstraße (Route A 1) oder auf dem Seeweg erreichte. Über die West–Ost-Verbindung C 2 (s. unten) gelangte man in das Sangarios-Tal und stieß hier auf eine Straße, die bis zur Einmündung des Karasu entlang des Flusses verlief, dann durch das Tal des Karasu und über eine Paßhöhe vor Bozüyük (→ Lamunia) das zentralanatolische Hochland und schließlich durch das Tal des → Bathys (TIB 7, heute Sarısu) Dorylaion erreichte⁵³. Beginnen wir mit einem arabischen Itinarar, das in al-Ḥalīğ endet und verfolgen es bis Darauliya (Dorylaion)⁵⁴. Das Ende des Itinerars ist unvollständig überliefert, unabhängig davon, was Ibn Ḥurdābih bzw. seine Gewährsleute unter al-Ḥalīğ verstanden. Ḥiṣn al-Ġabrā wurde plausibel mit der byzantinischen Festung → Kabeia identifiziert⁵⁵. In der langgestreckten Ebene zwischen Kabeia (Geyve) und Makağā (Mekece) sind Ort und Gegend → Malagina sowie die hier befindlichen, in arabischen und byzantinischen Quellen gut bezeugten kaiserlichen Gestüte und das erste *aplēkton* (Sammellager) für die byzantinischen Armeen auf Feldzügen gegen die Araber zu suchen⁵⁶. Die alte Straße verlief vermutlich wie ihre moderne Nachfolgerin am linken Ufer des Sangarios. Unterhalb des Dorfes Turgutlu (östlich von Pamukova) wurde eine römische (oder byzantinische)

(→ Ankyra, TIB 4) – Epephania (→ Epiphaneia), Saker:Ach[.] (→ Sangarios?) – Hēliopolis tēs Bithynia[s] (→ Iuliupolis, TIB 4) – Nikomētē (→ Nikomēdeia) – Chalkidonē (→ Chalkēdōn) – Kōnstantinopolis (NOORDEGRAF, Papyrus 275, 291–293).

⁵¹ Dies entspricht den Bezeichnungen in TIB 4; in TIB 7 wurden die Bezeichnungen A 1 und A 2 anders verwendet, da die Pilgerstraße das Gebiet von Phrygien und Pisidien nicht berührte.

⁵² Vgl. TIB 4, 93–95, 97; TIB 7, 139–141; KAPLAN, Routes 88.

⁵³ Die Straße entlang des Sangarios, die vermutlich bereits vom Schwarzen Meer kam, könnte natürlich als Nord–Süd-Verbindung von eher lokaler Bedeutung betrachtet werden. Wegen ihrer u. a. durch arabische Itinerare nachgewiesenen Funktion als Diagonalverbindung wird sie in diesem Zusammenhang beschrieben. – Ein einziger Meilenstein, gefunden etwa 6 km östlich von Bozüyük (FRENCH, Calatogue 225; FRENCH, Pontus et Bithynia 03) kann wohl dieser Route zugerechnet werden.

⁵⁴ Ibn Ḥurdābih 102 (Übers. DE GOEJE 74); wiederholt mit einigen Varianten bei al-Idrīsī 809 (Übers. JAUBERT II 306f.). Unter al-Ḥalīğ ist in diesem Zusammenhang der Bosporos, allenfalls der Golf von Nikomēdeia zu verstehen, sicher nicht ein angeblicher, groß ausgebauter Hafen bei → Pentegephyra (so ŞAHİN, Nordwestl. Kleinasien II 163f.; DERS., Wasserbauten, 561f.; vgl. dagegen BELKE, Justinians Brücke 95f.). Die aufgelisteten Stationen sind (von Norden nach Süden; Abweichungen von al-Idrīsī in Klammern): al-Ḥalīğ – 24 Meilen – Ḥiṣn al-Ġabrā (Ḥiṣn al-‘Abrā) – 30 Meilen – Iṣṭabl al-Malik „Ställe des Kaisers“ – 5 Meilen – Malāğina – 15 Meilen – al-Aqwār (al-Ağrād) – 15 Meilen – at-Tulūl „die Hügel“ (al-M-l-w-n [al-Mulawwan?]) – 25 Meilen – Kanā’is al-Malik „die Kirchen des Kaisers“ – 3 Meilen – Ḥiṣn Ġarūbulī – 15 Meilen – Mağ ḥumur al-Malik bi-Darauliya „Prärie der Esel des Kaisers bei Dorylaion“.

⁵⁵ ŞAHİN, Nordwestl. Kleinasien II 161.

⁵⁶ Diese ganze Ebene ist nur etwa 25 km lang; die 30 Meilen der arabischen Itinerare sind demnach unmöglich und zeigen, daß die Meilenangaben für genauere Lokalisierungen zumindest in diesen grenzfernen Gegenden im allgemeinen unbrauchbar sind (vgl. dazu BELKE, Verkehrsmittel 52f.).

Einbogenbrücke (Bögen aus Ziegeln) festgestellt⁵⁷. Die folgenden Stationen entlang der Straße nach Dorylaion, die vermutlich nur teilweise der heutigen Schnellstraße über → Bilecik und Bozüyük (→ Lamunia; zu dieser Strecke gleich anschließend) entspricht, sind nicht lokalisierbar. Bei allen Unsicherheiten im Detail liegt die Bedeutung dieses arabischen Itinerars darin, daß es die einzige Quelle ist, die die Verwendung der Route durch das Sangariostal als Teil des Diagonalstraßensystems erweist. Die militärische Bedeutung des Abschnittes von Malagina bis Dorylaion geht auch daraus hervor, daß nach Malagina bei Dorylaion das zweite *aplēkton* lag. Es ist aber nicht überliefert, wie die Kaiser mit ihren aus Konstantinopel mitgeführten Truppen nach Malagina gelangten. Zahlreiche Berichte von Landungen der Kaiser im Bereich der Südküste des Golfes von Nikomēdeia (→ Pylai, → Helenopolis, → Neakōmē) legen den Anmarsch über Nikaia als Regelfall nahe.

2. Die Verbindung von Nikaia durch das Sangarios-Tal nach Dorylaion bzw. Kotyaeion

Beschreibungen in der byzantinischen historiographischen Literatur, Berichte zum Ersten Kreuzzug sowie Hinweise in arabischen Itinerarien deuten darauf hin, daß sich diese Verbindung in mittelbyzantinischer Zeit zur militärisch und wirtschaftlich wichtigsten Diagonalverbindung durch Kleinasien entwickelte. Aller Wahrscheinlichkeit nach zogen nach der Einnahme von Nikaia die Heere des Ersten Kreuzzuges und das byzantinische Kontingent unter Tatikios auf ihr zur sog. Schlacht bei Dorylaion, die ja erheblich westlich der Stadt in der Gegend von Bozüyük geschlagen wurde⁵⁸. Auch auf seinem letzten Feldzug gegen die Türken scheint Kaiser Alexios I. über diese Route von Nikaia in die Ebene von Dorylaion gezogen zu sein, wo er sein Heer inspizierte und trainierte. Allerdings bereitet das Itinerar in der von Anna Komnēnē mitgeteilten Form Schwierigkeiten⁵⁹. Dieselbe Route benutzte wohl auch Kaiser Rōmanos IV. Diogenēs auf seinem Marsch nach Mantzikert 1071, der sich in groben Zügen aus den Angaben bei Nikēphoros Bryennios und Michaēl Attaleiatēs rekonstruieren läßt. Der Kaiser landete bei → Helenopolis und zog – zwingend über Nikaia, in dessen Nähe der Kuropalatēs Michaēl Komnēnos starb – nach Dorylaion, wo er Truppen sammelte (und wo vielleicht auch das kaiserliche Zelt mit einem Teil der Ausrüstung verbrannte)⁶⁰.

Diese Route folgte zunächst der Pilgerstraße bis → Mygdum, querte aber hier nicht den Sangarios, sondern verlief über → Leukai (2) entlang des linken Ufers bis zur Einmündung des Karasu, folgte dann aber bis hinter → Bilecik nicht dessen Lauf, sondern führte wie die heutige Straße durch das Bergland westlich des Flusses. Etwa bei Vezirhan zweigte eine Querverbindung zur Route A 1 (Pilgerstraße) ab, auf die sie südlich von → Chogae stieß. Im Gegensatz zur modernen Straße Vezirhan–Gölpazarı machte sie entlang des Sangarios eine Ausbuchtung nach Süden und querte den Fluß bei den Bergen Zopran und Meryem Dağı auf einer römischen Brücke, deren Reste zu beiden Seiten erhalten sind⁶¹. Sowohl zwischen Leukai und der Ruinen-

⁵⁷ KAPLANOĞLU, Kuruluş 51, (228), Abb. (2).

⁵⁸ Anna XI 3, 4 nennt → Leukai (2) als ersten Sammelpunkt hinter Nikaia; deshalb hat ein jüngerer Vorschlag (FRANCE, Victory 173f.), nach dem die Heere auf einer westlicheren Variante über → Yenişehir und → Armenokastron (wahrscheinlich Ermeni Pazarcık, jetzt Pazaryeri) gezogen seien, wenig Wahrscheinlichkeit für sich (es sei denn, man unterstellt Anna einen Irrtum). Die Brücke, von der etwa die Gest. Franc. 195f. als Ziel der ersten Tagesetappe sprechen, wird plausibel mit der → Taşköprü (2) identifiziert (so bereits HAGENMEYER, in Gest. Franc. 196, A. 6 und DERS., Chronologie 492), die ja kurz vor Leukai liegt.

⁵⁹ Anna XV 3, 6; nach ihren Angaben zog Alexios von Nikaia zuerst zu einer Örtlichkeit → Gaïta, dann zur Brücke bei → Pithēkas; anschließend habe er in drei Tagen über → Armenokastron und → Leukai (2) die Ebenen von Dorylaion erreicht. Von diesen Orten ist nur Leukai sicher lokalisiert; Pithēkas lag wahrscheinlich bei Başköy, Armenokastron wird plausibel mit Ermeni Pazarcık (Pazaryeri) identifiziert. Gaïta muß zwischen Nikaia und Pithēkas (oder zwischen Nikaia und Leukai) gelegen sein. Wenn die angeführten Lokalisierungen zumindest ungefähr richtig sind, muß Leukai entweder die zweite Station des kaiserlichen Heeres gewesen sein oder ist überhaupt irrtümlich in dieses Itinerar eingedrungen.

⁶⁰ Mich. Att. 108f.; Nik. Bryenn. 103–105; vgl. BELKE, Verkehrsmittel 54f.

⁶¹ v. DIEST, Von Tilsit nach Angora 18; ŞAHİN, Iznik II 1, S. 12 und Karte.

stätte → Gün(ü)ören (Gülviran, westlich der Mündung des Karasu) als auch wieder nördlich von Gülümbe fanden sich Spuren der alten Straße nach Dorylaion, an der wohl außer Gün(ü)ören auch die Ruinenstätte → Beşiktaş (südlich von Bilecik) lag⁶². Die moderne Straße steigt hinter Bilecik in das auf weite Strecken sehr enge, schluchtartige Tal des Karasu hinab und drängt sich schon nach wenigen Kilometern oft über aufwendige Kunstbauten zwischen Fluß und Bergwände. Einer der Gründe, die J. France zur Vermutung brachten, das Heer des Ersten Kreuzzuges sei von Nikaia über Yenişehir nach Bozüyük gezogen, waren eben diese Schluchten, die die Passage für ein großes Heer sehr schwierig oder gar unmöglich machten. Die alte Straße könnte deshalb bis etwa Başköy (vielleicht → Pithēkas) im hier noch breiteren Tal des Karasu verlaufen sein und dann in längerem, sanften Anstieg über Şükranıye und das in der Antike dicht besiedelte Gebiet im Bereich der Dörfer → Pronnoeitōn Kōmē und das Dorf der → Dablēnoi (über → Ahmetler) nach Armenokastron geführt haben. So würde sich das Itinerar Alexios' I. (Pithēkas, Armenokastron) am leichtesten erklären⁶³. Spuren alten (römischen oder osmanischen?) Straßenpflasters fanden sich in der Gegend von → Lamunia (Bozüyük)⁶⁴. 6,5 km östlich von Bozüyük stand neben der modernen Straße ein Meilenstein aus der ersten Tetrarchie mit der Entfernungsangabe 50 Meilen von Nikaia, ein Beweis, daß diese Gegend noch zum Territorium von Nikaia und somit zu Bithynien gehörte⁶⁵.

Wie erwähnt, wird die Route Dorylaion–Nikaia auch in arabischen Itineraren angeführt. Direkt im Anschluß an die Beschreibung der Sangarios-Route fügt Ibn Ḥurdādbih eine Notiz an, daß Nikaia gegenüber von al-Ġabrā (→ Kabeia) in einer Entfernung von 30 Meilen (etwa 45 bzw. – sollten hier arabische Meilen gemeint sein – 60 km [heute 55 Straßenkilometer]) liege und daß von hier Hülsenfrüchte nach Konstantinopel gebracht würden⁶⁶. Der arabische Geograph überliefert ein weiteres, von Darauliya (Dorylaion) ausgehendes Itinerar ohne Entfernungsangaben und mit – abgesehen von Malagina – anderen Stationen⁶⁷. Es handelt sich also um eine Straße von Dorylaion über Malagina nach Nikaia und Nikomēdeia, die in ihrem letzten Abschnitt auch für die Versorgung der Hauptstadt eine Rolle spielte. Ob Ibn Ḥurdādbih bzw. seine Vorlagen zwischen Dorylaion und Malagina an die Route des ersten Itinerars dachten oder an eine andere, muß wohl offen bleiben⁶⁸. Da vermutlich die Station Bāsīlāqīn dieser Route mit → Basilika zu identifizieren ist, ist sie in den östlichsten Ausläufern des Bithynischen → Olympos (in einem sehr weiten Sinne) zu suchen, also im Raum Bozüyük (→ Lamunia) – Armenokastron, ein Argument für eine zumindest ähnliche Führung der beiden Itinerare⁶⁹.

Aus osmanischer Zeit (bezeugt allerdings erst ab dem 17. Jh.) ist eine weitere Route bekannt, die vor allem als Pilgerstraße (für den Ḥaġġ nach Mekka) diente. Sie zweigte südlich von Bilecik von der Sangariosroute ab und führte über die (angebliche oder wirkliche) Wiege des Osmanischen Reiches, Söğüt (→ Sogutē) auf einer direkteren Strecke nach Eskişehir; westlich von Çukurhisar traf sie auf die Straße Bozüyük–Eskişehir⁷⁰. Wenngleich es um Söğüt eine ge-

⁶² v. DIEST, Von Tilsit nach Angora 19–21 und Karte; auch hier war, wie nördlich von Nikaia (s. oben, S. 266 mit A. 22), der Name *Eskibej-jolu* als Name der osman. Heeresstraße bekannt.

⁶³ LEFORT, Routes 471; zu Details der (wahrscheinlichen) Strecke s. BELKE, Tabula Peutingeriana 59f.

⁶⁴ KOERTE, Kleinasiat. Studien IV 3.

⁶⁵ FRENCH, Pontus et Bithynia 03.

⁶⁶ Ibn Ḥurdādbih 102 (Übers. DE GOEJE 74); diese Notiz wird von al-Idrīsī 805 (Übers. JAUBERT II 302) in anderem Zusammenhang und teilweise mißverstanden wiederholt.

⁶⁷ Ibn Ḥurdādbih 113 (Übers. DE GOEJE 86): Darauliya – Ḥiṣn ‘Arandiṣī (Lesung unsicher, aber die vorgeschlagene Gleichung mit Ḥiṣn Ġarūbulī der Sangariosroute wird durch das Schriftbild nicht nahe gelegt) – Qaryat (Dorf) Aqrasūs (vielleicht = → Krasos [TIB 7]) – Bāsīlāqīn – Malāġina (hier sind die Ställe des Kaisers und seine Ausrüstungs- und Vorratsdepots) – See von Nīqaiya – Nīquṃūdīya – al-Ma‘ābir (die Überfahrtsstellen) – al-Īrīya (Lesung unsicher, wahrscheinlich → Hiēria [1]).

⁶⁸ ŞAHİN, Nordwestl. Kleinasien II 160f., vermutet den gleichen Verlauf.

⁶⁹ Vgl. FOSS, Malagina 176f.; die Annahme zweier homonymer Orte Malagina ist allerdings abzulehnen.

⁷⁰ TAESCHNER, Wegenetz I 122–124 mit Tafel 6; TIB 7, 142.

wisse römisch-frühbyzantinische Besiedlung gab, so ist doch die Verwendung dieser Strecke im überregionalen Straßensystem in byzantinischer Zeit nicht erwiesen⁷¹; die Datierung von Resten einer Pflasterstraße südlich von Söğüt (römisch oder osmanisch) ist unsicher⁷².

3. Die direkte Verbindung Nikaia–Dorylaion über die Station → Agrilion

Die Tabula Peutingeriana kennt eine direkte Verbindung von Nikaia nach Dorylaion⁷³, deren Trasse nicht gesichert ist. Meist nahm man an, es handle sich um die eben beschriebene Variante 2 der Route A 2 und suchte die Zwischenstation Agrillo (→ Agrilion) im Bereich von Bilecik, etwa bei der Ruinenstätte → Beşiktaş⁷⁴. Davon abgesehen, daß die Entfernung wesentlich größer ist als die 24 Meilen (knapp 36 km), hätte bei korrekter Darstellung die Route zunächst gemeinsam mit der Pilgerstraße verlaufen müssen und dann erst abzweigen dürfen⁷⁵. So spricht einiges für eine Route, die zumindest ungefähr der frühosmanischen Heerstraße entspricht (s. u.). Nach einem Vorschlag von S. Şahin lag Agrilion vielleicht bei einer Ruinenstätte südwestlich des Ortes → Gökçesu, ein Vorschlag, der durch die Entdeckung von Resten einer alten (römischen?) Straße nördlich des Ortes (**Abb. 13**) eine gewisse Stütze erfährt, zumal die Entfernung von ca. 36 km (über Yenişehir) genau passen würde⁷⁶. Die Fortsetzung Richtung Dorylaion müßte auf nicht genau bekannten Wegen über → Armenokastron (Ermeni Pazarcık, heute Pazaryeri) und Bozüyük geführt haben, wo sie auf die Variante 2 der Route A 2 stieß. Besser gesichert und somit wahrscheinlicher scheint eine Trasse zu sein, die bei → Dırazali (Reste einer Brücke) über → Köprühisar und → Yarhisar (beide mit byzantinischen Siedlungsspuren) nach Süden Richtung Armenokastron führte; auf dieser Strecke wurden an verschiedenen Stellen Reste einer alten (römischen?) Pflasterstraße beobachtet⁷⁷. Da die Entfernung von Nikaia auf dieser Route etwa 35 km beträgt, liegt die Lokalisierung von Agrilion bei Yarhisar nahe. Nahe Yarhisar soll von dieser Straße hinter Resten einer alten Brücke eine direkte Verbindung nach Osten Richtung Bilecik abgezweigt sein; von beiden Zweigen wurden gelegentlich Reste des *kaldırım* bemerkt, so etwa bei → Çakırpınarı (6 km westlich von Bilecik)⁷⁸. Für diese (oder eine ähnliche) Streckenführung in der Antike und in frühbyzantinischer Zeit spricht auch der bereits erwähnte⁷⁹, östlich von Bozüyük gefundene Meilenstein. Die nur 50 Meilen (knapp 75 km) von Nikaia setzen eine Verbindung voraus, die etwa von Nikaia über Köprühisar und Yarhisar nach Pazaryeri und von hier auf ziemlich gerader Linie nach Bozüyük geführt haben könnte⁸⁰. Die Entfernung durch das Sangarios- und das Karasutal würde – abhängig von den Details der Route – 90 bis 100 km betragen.

Von frühosmanischer Zeit bis in die Mitte des 17. Jh. ist eine andere Streckenführung bekannt, die vor allem als osmanische Heerstraße bezeugt ist⁸¹. Sie verlief über Pamukça Derbent, → Yenişehir und Akbıyık (13 km südlich von Yenişehir) nach (Ermeni) Pazarcık (→ Armenokastron) und weiter über Bozüyük und → İnönü (*TIB* 7) nach Eskişehir. Akbıyık („weißer Schnurrbart“) ist eine ältere, d. h. vermutlich schon byzantinische Siedlung, die 1437 zu Ehren

⁷¹ Zu Siedlungsspuren und Straßenresten in der Umgebung von Söğüt s. LINDNER, Exploration 43–50.

⁷² *TIB* 7, 142 und Abb. 149.

⁷³ Tab. Peut. VIII 2–3: Nicea XXIII Agrillo XXXV Dorileo. Die Meilenangaben sind auf jeden Fall zu niedrig, so daß man mit dem Ausfall wenigstens einer Station rechnen muß.

⁷⁴ Vgl. ŞAHİN, Iznik II 1, S. 20 mit A. 70.

⁷⁵ Dies ist ein Argument ŞAHİNS gegen diese Lösung; vielleicht stellt er zu hohe Ansprüche an die Genauigkeit der Tabula Peutingeriana.

⁷⁶ ŞAHİN, Iznik II 1, S. 20; allerdings ist eine Führung der römisch-byzantinischen Straße über Yenişehir, eine Gründung ‘Osmāns, nicht wahrscheinlich.

⁷⁷ KAPLANOĞLU, Kuruluş 27, (220, Abb. 1 [Straßenreste]; 227, Abb. 2 [Brücke bei Dırazali]). Das abgebildete, 1997 gesehene Straßenstück liegt etwa 2 km nnö. von Yarhisar und paßt somit in die vorgeschlagene Streckenführung.

⁷⁸ KAPLANOĞLU, Kuruluş 28.

⁷⁹ Oben A. 65.

⁸⁰ Zu dieser Strecke s. BELKE, Tabula Peutingeriana 61–65.

⁸¹ Naşühü’s-Silāhī (Maṭrakçī), Taf. 14b; TAESCHNER, Wegenetz I 118–122 und Tafel 5.

eines Ahmed Şemseddîn, bekannt als Akbıyık Sultan, umbenannt wurde. Auf dem heutigen Gemeindegebiet soll es Reste einer Burg geben; von weiteren Resten aus römischer oder byzantinischer Zeit ist nichts bekannt⁸².

3. Die West–Ost-Verbindungen (Routen C 1–C 8)

Route C 1: Die Küstenstraße entlang des Bosphoros und des Schwarzen Meeres

Die Tabula Peutingeriana läßt beim Heiligtum des Zeus (Iuppiter) Urios eine Straße beginnen, die entlang der ganzen Südküste des Schwarzen Meeres bis Trapezunt führt⁸³. Ihre Stationen stimmen weitestgehend mit den aus den (spät-)antiken Periploi bekannten Schiffahrtsstationen überein. Wie für den paphlagonischen Abschnitt dieser Straße gezeigt werden konnte, gibt es genügend Nachweise dafür, daß die Tabula nicht einfach die Schiffahrtsstationen übernimmt, sondern daß eine durchgehende Straße in römischer und in byzantinischer Zeit vorhanden war⁸⁴. Der genaue Verlauf der Küstenstraße ist in Bithynien meist ebenso wenig gesichert wie in der Honōrias und in Paphlagonien. Unter ungünstigen Verhältnissen (Steilküste) wird die Straße ins Inland ausgewichen sein⁸⁵. Wenn sie, wie etwa die türkische Straße zwischen Chēlē (Şile) und dem Ort Psillis (Ağva oder Yeşilçay), weit südlich der Küste durch das Inland führte, muß sie in der Nähe des Ortes Yazımanayır, 16 km südwestlich von Ağva (hier Reste einer Nord–Süd-gerichteten Pflasterstraße), eine Nord–Süd-Verbindung gekreuzt haben, die eine Verbindung von Nikomēdeia über die am Oberlauf des mit der Siedlung gleichnamigen Flusses Psillis gelegenen → Taşköprü (1) nach Şile bzw. Ağva herstellte (Route D 9). Die überlieferten Meilenangaben der Tabula Peutingeriana sind, wie auch die Stadienangaben der Periploi, mit denen sie aber nicht übereinstimmen, fast durchgehend viel zu groß, so daß sie zur Lokalisierung nicht herangezogen werden können⁸⁶. Wie der Sangarios, der im Mündungsgebiet die Grenze zur Honōrias bildete, und die anderen größeren Flüsse überquert wurden (Brücken, Furten oder – eher – Fährverkehr), ist nicht bekannt. Auch Meilensteine fehlen in diesem Abschnitt gänzlich.

⁸² http://tr.wikipedia.org/wiki/Akb%C4%B1y%C4%B1k,_Yeni%C5%9Fehir (abgerufen 18.07.2012; am 18.02.2014 waren die historischen Informationen nicht mehr vorhanden, aber über die älteren Versionen des Artikels noch zu finden).

⁸³ Für den bithynischen Abschnitt Tab. Peut. VIII 1–4: Nördlich von Calcedonia liegt ohne eingezeichnete Verbindung Chrisopolis; eine Wegverbindung entlang des Bosphoros ist vorauszusetzen. Es folgen (Straße ab hier eingezeichnet) Iovisuri(us) (→ Hieron) – XXV – ad Promontorium (→ Ancyreum Promontorium) – XV – ad Herbas fl. (→ Rēbas [1]) – XVI – Melena (→ Melaina Akra) – XVIII – Artane (→ Artanēs; vor Artane mündet ein großer Fluß, der durch seine Windungen eindeutig als Sangarios zu identifizieren ist und im Oberlauf auch als solcher bezeichnet wird) – XVIII – Philium (→ Psillis) – XXVII – Chelas (→ Chēlē [1]) – XXVIII – Sagari fl. (→ Sangarios) – XXXIX Hypium fl. (→ Hypios, *TIB* 9). Bei Artane zweigt eine nur durch die Zahl XXX bezeichnete Straße ins Inland zu einem *templ(um) Herculis* ab, die, ab hier eingezeichnet, nach X Meilen den „Sangarios“ quert und nach *Dusepro. Solympum* [→ Prusias (pros Hypion)], → Düzce [beide *TIB* 9], also – bereits auf paphlagonischem Gebiet – zur Inlandsverbindung von Nikomēdeia über → Klaudiupolis [*TIB* 9] nach Neoklaudiupolis [Niksar] bzw. Amaseia [Amasya] führte; s. Route B 1 in *TIB* 9, 130f.; zu der kurzen Querverbindung über den *templum Herculis* vgl. BELKE, Tabula Peutingeriana 56f.). Die Tabula Peutingeriana ist in diesem Bereich völlig verzeichnet. Als „Notbehelf“ hat der Zeichner, nachdem er den Sangarios fälschlich bei Artanēs (wo tatsächlich ein gleichnamiger Fluß einmündet) hat münden lassen, nochmals einen ganz kurzen Fluß Sagari fl. eingetragen. – Dieselben Stationen finden sich, mit überwiegend orthographischen Varianten, in Geogr. Rav. 91 und Guido 135.

⁸⁴ Die Küstenstraße scheint schon unter Vespasian Ende der 70er Jahre des 1. Jh. n. Chr. als Aufmarschweg zur Ostgrenze gebaut oder neu befestigt worden zu sein; vgl. ADAK, Bauinschrift 175f. (*Lit*); *TIB* 9, 127f.

⁸⁵ Vgl. schon die überwiegend auf die Honōrias und Paphlagonien bezogenen Bemerkungen von MENDEL, *Inscriptions* II 39–43; v. DIEST, *Dindymos* 75f.

⁸⁶ Zum bithynischen Abschnitt der Küstenstraße und zu Versuchen, die überlieferten Meilenzahlen zu erklären, s. WILSON, *Geography* 340–342.

Route C 2: Von Nikomēdeia über den Sangarios nach Klaudiupolis

Die Straße, die von Konstantinopel (bzw. Chalkēdōn) über Nikomēdeia (bis hierher ist sie identisch mit der Pilgerstraße) nach Osten führte, war sicher die bedeutendste West–Ost-Verbindung im nördlichen Anatolien, da über ihre Verzweigungen sowohl alle wichtigen Hafenstädte der Schwarzmeerküste als auch binnenländischen Städte des östlichen Anatolien wie Amaseia, Neokaisareia, Nikopolis, Komana bis hin nach Theodosiupolis erreicht werden konnten. Auch sie ist in der Tabula Peutingeriana verzeichnet; die Namen finden sich auch (mit weniger korrupten Formen) beim Geographus Ravennas⁸⁷. Hier gilt es, nur den Anfang zu verfolgen⁸⁸. Sie verlief von Nikomēdeia direkt nach Osten – ein kurzes Stück vermutlich gemeinsam mit der Pilgerstraße⁸⁹ – entlang des Nordufers des → Boanē (2)-Sees (Sapanca Gölü) und querte bis in mittelbyzantinische Zeit den → Sangarios auf der von Kaiser Justinian I. erbauten Brücke (→ Pentegephyra), die heute nur noch über einen Arm des → Melas (Çark Suyu), des Ausflusses aus diesem See, führt⁹⁰. In diesem Bereich kann auch die spätantike Straßenstation → Plateas vermutet werden. Die alte Straße führte nun, vermutlich auf einer Trasse, die teils unweit nördlich der heutigen Landstraße nach Bolu (→ Klaudiupolis, *TIB* 9) verlief, teils überhaupt mit ihr zusammenfiel, in ostnordöstlicher Richtung. Ainsworth querte 1838 den (heutigen) Sangarios auf einer Holzbrücke⁹¹, und dies war offensichtlich auch die Situation Ende des 19. Jh.; die Nachricht, daß es südöstlich von Adapazarı eine Steinbrücke (die *Eski Köprü*) gebe, beruht wohl auf einem Irrtum, der auf mündliche Information zurückgeht⁹². Da der Sangarios bereits in mittelbyzantinischer Zeit in seinem heutigen Bett floß, ist hier bereits ein byzantinischer Übergang zu vermuten⁹³. Spuren der mit Steinplatten gepflasterten alten Straße fanden sich – ebenfalls nur laut mündlicher Information – südlich des Hügels von → Tarsia, d. h. wenig nördlich der heutigen Straße⁹⁴. Mehrere Tumuli westlich von Hendek und im Ort selbst zeigen an, daß die alte Straße weiterhin der heutigen folgte. Bei Hendek selbst, wo früher wenige Spuren antiker Besiedlung gefunden wurden⁹⁵, oder in seiner Umgebung ist die letzte Straßenstation vor der Grenze zur Honōrias, → Demetriu, zu suchen⁹⁶. Der leichte Paßübergang in die Ebene von → Düzce und → Prusias (am Hypios, beide *TIB* 9) bildet die Grenze zwischen Bithynien und der

⁸⁷ Tab. Peut. VIII 2–3: Nicomedia – XXIII – Lateas – XVIII – Demetriu – XIII – Dusepro. Solypum; Geogr. Rav. 31 (in umgekehrter Reihenfolge): Nicomedia, Plateas (sicher die bessere Form), Druso. prosipeo (kommt dem gemeinten → Prusias [*TIB* 9; vgl. auch → Düzce] pros Hypion viel näher).

⁸⁸ Fortsetzung und zur Nutzung der Straße s. *TIB* 9, 118–124.

⁸⁹ Vgl. oben S. 265f., A. 20. In der Nähe des dort genannten, wohl verschleppten Meilensteines (auf dem Gebiet des Kaymakçı Çiftliği genannten Landgutes [TK C IV Kocaeli 34/n]) Fund eines beschrifteten und auf das Jahr 245/46 datierten Bleigewichtes sowie von Fundamentmauern; ŞAHİN, Bleigewicht 139, vermutet hier ein „Straßenemporion“ an der nach Osten führenden Straße. – Unweit westlich des Kaymakçı Çiftliği, im Gebiet von Köseköy (wo sich früher das Köseoğlu Çiftliği befand), wurden ein Stück der antiken Straße und ein weiterer Meilenstein gefunden; s. ÇALIK ROSS, Nikomedia 115.

⁹⁰ Zu dieser Brücke und ihrer Funktion sowie zu den Veränderungen des Flußbettes des Sangarios s. WHITBY, Justinian's Bridge; BELKE, Justinians Brücke (jeweils mit *Lit*).

⁹¹ AINSWORTH, Travels I 28f.

⁹² Von einer steinernen *Eski Köprü* berichtet (aufgrund der Angaben seines Führers) v. DIEST, Dindymos 94f.; vgl. aber DENS., Von Tilsit nach Angora 65 (der hier von einer hölzernen *Eski Köprü* spricht) und v. D. GOLTZ, Ausflüge 395f.; ÖZTÜRE, İzmit Tarihi 64f. u. Abb. 79, glaubt offensichtlich, diese *Steinbrücke* (von einer historischen Aufnahme des Jahres 1890) abzubilden; diese zeigt aber die von Sultan Bayezid II. erbaute Sangarios-Brücke bei Geyve (→ Kabeia); vgl. ÇULPAN, Taş Köprüleri 116–119, Abb. 67, 1–3.

⁹³ Spuren einer älteren Brücke fanden sich (vielleicht) an der mit *Geçit* (Durchgang, Furt) bezeichneten Stelle (TK CIV Kocaeli, 38/o), wohl unmittelbar nördlich der modernen Straßenbrücke; s. LEFORT, Routes 464.

⁹⁴ v. D. GOLTZ, Ausflüge 392.

⁹⁵ AINSWORTH, Travels I 29, sah einige Säulenfragmente und behauene Steine. Die Tumuli bei v. DIEST, Dindymos 92f.

⁹⁶ Tab. Peut. VIII 3 (MILLER, Itineraria 667); wenn die Meilenzahlen von Nikomēdeia bis Demetriu stimmen, wäre diese Station etwa 5 km westlich von Hendek gelegen; eine Überprüfung ist nicht möglich.

Honōrias⁹⁷. Dank einer Abzweigung, die von → Krateia (*TIB* 9) direkt nach → Ankyra (*TIB* 4) führte, diente der erste Abschnitt dieser West–Ost-Straße auch als Variante der Diagonalverbindungen durch Kleinasien. Sie wurde in der römischen Kaiserzeit häufig statt oder – bei Bewegungen größerer Truppen – zusätzlich zur Pilgerstraße benutzt⁹⁸. Drei arabische Itinerare sind wahrscheinlich auf diese große West–Ost-Verbindung (zwei davon mit der Variante über Ankyra) zu beziehen: das von Ibn Ḥauqal überlieferte Itinerar, nach dem man über angeblich 186 Poststationen in 10 Tagen (realistischer, nach eigener Kenntnis des Ibn Ḥauqal, in 40 Tagen) von Kamḥ (Kamacha in Pontos) über Anqira (Ankyra) und den Sangarios Konstantinopel erreichen konnte⁹⁹, sowie (vermutlich) zwei bei al-Muqaddasī überlieferte Itinerare; das erste verbindet Āmid (Diyarbakır) wiederum über Anqira und eine *ḡisr Sāḡar* (Brücke über den Sangarios) im Gebiet des Ibn al-Malā'inī (Sohn des Maleinos) mit Konstantinopel¹⁰⁰, das zweite führt von Mayyāfāriqīn (Martyropolis, östlich von Diyarbakır) durch Armenien, Pontos und Paphlagonien (hier ist die letzte Station Qatābūlī [wahrscheinlich → Krateia, *TIB* 9]) zum Land des al-Malā'inī (mit einem Hospiz für Muslime, vielleicht bei → Klaudiupolis, heute Bolu, *TIB* 9), einem Süßwassersee (vielleicht der Efteni oder Melen Gölü) und zu einem Schloß am Sangarios (Ḥiṣn Šāḡ[ar]is)¹⁰¹. Ab dem 16. Jh. ist die Route – mit Varianten, die vor allem in der früheren Zeit über Taraklı (→ Tarakçı Yenicesi) und Mudurnu (→ Modrēnē) nach Bolu (→ Klaudiupolis, *TIB* 9) führten, als Karawanenstraße bekannt. Im Gegensatz zur römischen und byzantinischen Straße verlief sie allerdings regelmäßig über → Sapanca, d. h. sie umging den Sapanca Gölü (→ Boanē [2]) südlich¹⁰². Als Variante wird auch diese Route bereits in der Antike bestanden haben¹⁰³.

Eine weitere Variante führte wahrscheinlich von der → Monokamaru Gephyra genannten Brücke (wenn diese an der Hauptstraße nach Klaudiupolis lag) durch das Tal des → Gallos nach → Modrēnē und von hier entweder über die Route D 10 (Klaudiupolis–Modrēnē–Dorylaion) zurück auf die Route C 2 bei Klaudiupolis, oder auf einer byzantinisch sonst nicht belegten Route etwa nach Nallıhan und damit zur Pilgerstraße nach Ankyra¹⁰⁴.

Route C 3: Von Sangaron entlang der Südküste des Astakēnos Kolpos nach Nikomēdeia

Der Strecke, die hier zu einem Straßenzug zusammengefaßt wird, kann sicher keine große Bedeutung als überregionale Verbindung zugeschrieben werden. Teilstücke spielten jedoch zu

⁹⁷ Zum weiteren Verlauf dieser Straße s. *TIB* 9, 119–124.

⁹⁸ Vgl. *TIB* 9, 122f.

⁹⁹ Ibn Ḥauqal 195 (Übers. KRAMERS – DE WIET 190f.): in dem Bithynien betreffenden Abschnitt sind Anqira, Saḡīra (der Sangarios, der hier fälschlich mit dem Halys in Verbindung gebracht wird und der mittels einer Fähre gequert wurde), Überfahrt über einen 6 Parasangen (etwa 36 km, in Wirklichkeit 16 km) langen See (→ Boanē 2, heute Sapanca Gölü), Nikomēdeia, zu Schiff nach Chalkēdōn, Überfahrt nach Konstantinopel; zur Vermengung des Sangarios mit dem Halys vgl. E. HONIGMANN, Charsianon Kastron. *Byz* 10 (1935) 129–160, hier 156f.

¹⁰⁰ al-Muqaddasī 150; vgl. HONIGMANN, Un itinéraire arabe 270f.; zwischen der Sangariosbrücke und Konstantinopel sind an Zwischenstationen genannt Mal'ab al-Malik („Spiel- oder Sportplatz [Trainingsplatz?] des Kaisers“), Ḥārafa (lies Ḥāraqa, heute Hereke, → Charax), Konstantinopel. HONIGMANN, a. O. 271, lokalisiert die Sangariosbrücke bei Geyve (→ Kabaia), was unwahrscheinlich ist; vgl. *TIB* 9, 123, A. 38.

¹⁰¹ al-Muqaddasī 150f.; zu diesem Itinerar vgl. HONIGMANN, Un itinéraire arabe 262–271; *TIB* 9, 123. Da (bei Weglassung der diakritischen Punkte) die arabischen Worte *ḡisr* und *ḥiṣn* sehr ähnlich sind, kann man vermuten, daß auch in diesem Itinerar die Brücke über den Sangarios gemeint ist.

¹⁰² TAESCHNER, Wegenetz I 186–196.

¹⁰³ Vgl. die Beschreibung bei v. DIEST, Dindymos 97.

¹⁰⁴ Da der hl. Michaēl Maleinos an der Monokamaru Gephyra über den → Gallos den Großteil seiner Dienerschaft vorausschickte, die weiter nach Charsianon ziehen sollten, lag diese vermutlich noch an der Hauptstraße (nach → Klaudiupolis [*TIB* 9]), das Dorf → Kersinē hingegen eher an einer Straße entlang des Gallos am Südfuß des → Kyminas (Vita Mich. Malein. 552f.). Dies mag die Straße sein, auf der sich 365 Kaiser Valens über den → Boanē (2)-See und den Gallus (per Sunonensem lacum et fluminis Galli sinuosos amfractus) nach Ankyra zurückzog (Amm. Marc. XXVI 8, 3f.).

verschiedenen Zeiten – in Konkurrenz zur Küstenschiffahrt im Golf von Nikomēdeia – eine gewisse Rolle. Da → in Sangaron (noch heute Engüre oder Enkere) bereits im späteren 7. Jh. (zusammen mit dem benachbarten → Pylai [Yalova]) eine *apothēkē* bestand, der Ort – ebenso wie in Pylai – Sitz eines kaiserlichen *xenodochos* war und im 10. Jh. ein *basilikos* (kaiserlicher Beauftragter oder Offizier) nach Sangaron geschickt wurde, um Feldzüge des Kaisers nach Kleinasien vorzubereiten – der Kaiser selbst landete oft im Pylai –, ist eine Straßenanbindung entlang der Küste vorzusetzen. Die Route C 3 soll daher hier beginnen¹⁰⁵. Von der nächsten Station Pylai führte eine Stichstraße nach → Pythia, die von der Antike bis heute als einziger Zugang zu den häufig besuchten Thermalquellen von großer Bedeutung war. Die von Pylai bis Nikomēdeia (außer in der unmittelbaren Umgebung von → Prainetos) stets vorhandene Küstenebene setzte der Küstenstraße auch keine größeren Hindernisse entgegen. Der Verlauf kann sich von dem der heutigen Straße kaum unterschieden haben. Die Tabula Peutingeriana, die die Küstenstraße um die ganze Trōas-Halbinsel entlang der Ägäis, der Dardanellen und der Südküste des Marmarameeres wiedergibt, verlegt diese ab *Cyzico* (Kyzikos) in einer grotesken Verzeichnung, die wohl einfach dem Platzmangel entlang der Küste geschuldet ist, ins Inland. Hinzu kommen weitere Fehler wie die doppelte Nennung von → Kios als *Prusias* (am Meer) und *Cio* und die Verschreibung von → Apameia zu *Lamasco*; auch diese Eintragungen werden so zu binnenländischen Städten. Im Bereich der Südküste des Astakēnos Kolpos bricht die durchlaufende Küstenstraße ab; *Pylae*, *Pronetios* (→ Prainetos) und *Eribulo* (→ Eribōlos) werden nur als isolierte Ausgangspunkte für Straßen ins Inland eingezeichnet¹⁰⁶. Der auf demselben Material fußende Geographus Ravennas (und diesem folgend, Guido) läßt aber erkennen, daß ursprünglich sehr wohl ein durchgehender Straßenzug gemeint war¹⁰⁷. Eine fragmentarisch erhaltene lateinische Inschrift aus der Nähe von → Konca (ö. von Prainetos) wurde (höchst unsicher) als der einzige Meilenstein dieser Strecke gedeutet¹⁰⁸. Ausdrücklich bezeugt ist die Küstenstraße im Jahre 612, als der hl. Theodōros von Sykeōn von → Optatianai bei Nikomēdeia bis zum Autonomos-Kloster bei → Sōreoi *dia tu parathalassiu* zog. Auf dem Weg werden die Orte → Astakos, → Eribōlos, → Latomion, → Myrikopin (diese beiden lagen vielleicht auch etwas abseits der direkten Straße) und → Hērakleion genannt. Im Autonomos-Kloster empfing er zahlreiche Besucher aus weiter westlich gelegenen Orten wie → Helenopolis und → Pylai sowie aus den umliegenden Bergen. Der Bericht legt nahe, daß auch diese ihn auf dem Landweg erreichten. Den Rückweg nach Nikomēdeia kürzte der Heilige allerdings durch die Überfahrt von → Diolkides nach → Elaia ab¹⁰⁹.

Route C 4: Von Kyzikos über Kios und das Süd- oder Nordufer der Askania Limnē
nach Nikaia und über den Sangarios, Tarakçı Yenicesi, Göynük und Modrēnē
nach Klaudiupolis

Diese hier nur aus praktischen Gründen zu einer Route zusammengestellten Straßen bildeten weder jemals einen durchgehenden noch einen gleichzeitig genutzten Straßenzug. Teilstücke könnten anderen Routen zugeordnet werden (und wurden es z. T. auch). Der hier angenommene

¹⁰⁵ Eine Wegverbindung führte sicher auch rund um die Halbinsel des → Arganthōnion-Gebirges, aber diese war kaum von überregionaler Bedeutung.

¹⁰⁶ Tab. Peut. X 1–2: *Cyzico* – XXIII – *Lamasco* (die Parallelquelle Geogr. Rav. zeigt, daß *Apameia* gemeint ist) – XX – *Prusias* – XXI – *Cio* (weiter ohne Verbindung untereinander) *Pylae* – *Pronetios* – *Eribulo*.

¹⁰⁷ Geogr. Rav. 91 führt exakt dieselben Stationen wie die Tabula Peutingeriana um die Trōas-Halbinsel auf und fährt dann mit den Stationen fort, die die Tabula an der Küste mit durchlaufender Straße einzeichnen sollte: *Cycon* (gemeint → Kyzikos), *Apamia* (an der Stelle von *Lamasco* der Tabula), *Brissias* (= *Prusias* [am Meer] der Tabula) und *Cion* (→ Kios), *Pronesion* (→ Prainetos), *Eribulion*, *Nicomedia* (es folgt die Fortsetzung über Chalkēdōn zum Schwarzen Meer); ähnlich (mit nur orthographischen Varianten) Guido 134; Zur Darstellung dieser Küstenstraße s. KÜLZER, Tabula Peutingeriana 56f.

¹⁰⁸ TAM 4/1, Nr. 393; FRENCH, Catalogue 579.

¹⁰⁹ Vita Theod. Syk. I 130–133 (Kap. 157f.).

Beginn dieses Straßenzuges von Kyzikos bis Kios bildet einen Teil der bereits erwähnten Küstenstraße entlang der Südküste des Marmarameeres, die sich nach einem kurzen Inlandsstück von Kios nach Pylai in der Route C 3 fortsetzt¹¹⁰. Die in diesem Bereich arg verzeichnete Tabula Peutingeriana und der Geographus Ravennas, die ja eine Abfolge Kyzikos–Apameia–Prusias (am Meer = Kios) bieten, sind in dieser Beziehung eindeutig, doch war diese Straße zwischen (etwa) → Panormos (Bandırma) und der Mündung des → Ryndakos, wo der Nordabfall des → Sigrianē-Gebirges (Kara Dağ) eine unwegsame Steilküste bildet, sowie zwischen dieser und (etwa) Trigleia kaum von großer Bedeutung; es sind auch keinerlei Einzelheiten zur Trasse bekannt. Sie wird im allgemeinen hinter der ersten Berg- bzw. Hügelkette verlaufen sein. Meist aber wurden diese Gebirge südlich über → Lopadion und → Apollōnias umgangen (s. unten, Route C 5), oder man zog den Wasserweg vor. Wichtig war hingegen der östliche Abschnitt dieses Straßenstückes durch die wirtschaftlich so bedeutsame Landschaft → Katabolon von (etwa) Apameia bis Kios. Die für → Prusa am → Olympos lebenswichtige Verbindung zu ihrem Exporthafen Apameia hat hingegen keinen Eingang in die Itinerarien gefunden; sie wird etwa der Trasse der modernen Straße gefolgt sein. Hätte Andronikos III. 1326 sein Vorhaben, bei Trigleia zu landen und die von den Osmanen belagerte Stadt Prusa zu entsetzen, durchführen können, hätte er ein kleines Teilstück dieser Straße (von Trigleia bis Apameia) benutzen müssen¹¹¹.

Für das nächste Teilstück der Route C 4, Kios–Nikaia, standen zwei Varianten zur Verfügung: Die → Askania Limnē (İzник Gölü) konnte nördlich oder südlich umgangen werden. In römischer Zeit ist die Südroute durch eine Straßeninschrift, Meilensteine und Straßenreste gut bezeugt. Die Straßeninschrift (an einer Felswand, etwa 10 km von Nikaia, heute verschwunden) spricht von altersbedingten Reparaturen einer Straße von Apameia nach Nikaia im Jahre 58 unter Kaiser Nero¹¹². Die Meilensteine, die dieser Route zuzuordnen sind, wurden unter den Kaisern Hadrian, Maximinus Thrax und Decius aufgestellt¹¹³. Das Niveau dieser Straße (Reste sind an wenigstens einer Stelle erhalten) liegt heute teilweise knapp unter dem Seespiegel; Kalkablagerungen an den Meilensteinen des 3. Jh. zeigen, daß die römische Straße zeitweise noch höher überflutet und in den Epochen höherer Seepiegel unpassierbar war¹¹⁴. Die Strecke war aber wenigstens sporadisch auch im Mittelalter in Gebrauch, wie etwa das Itinerar des Ibn Battūta zeigt, der ca. 1333 von Prusa über Kurluh (→ Krulla) nach Nikaia zog¹¹⁵. Das östliche Drittel der Nordroute bildete einen Teil des Systems der Diagonalverbindung durch Kleinasien, und zwar für den Ast, der von → Helenopolis und benachbarten Häfen ausging (oben, Route A 1). Daß die Nordroute auch als Ganzes von → Kios aus in Gebrauch war, zeigt der Weg Kaiser Alexios' I., der 1116 von → Lopadion über Kios nach Nikaia und von hier weiter nach → Miskura am Südufer des Sees zog¹¹⁶. Die römische Besiedlung mit ihren Landgütern im Bereich des Westufers und des westlichen Teiles des Nordufers des Sees von Nikaia (→ Pazarköy, → Keramet, → Boyalıca [1]), für die spätbyzantinische Zeit auch → Paralimnion tēs Nikaïas, in deren Bereich die beiden unter → Traianu Gephyra zusammengefaßten Brücken lagen, spricht für die Existenz dieser Straße bereits in römischer Zeit. Das Teilstück von Kios zum

¹¹⁰ Oben S. 277.

¹¹¹ Iō. Kant. I 220; LEFORT, Routes 465; zur historischen Situation s. oben S. 218.

¹¹² ŞAHİN, Izник I, Nr. 13; LEFORT, Routes 465f. Die Inschrift bestätigt die Existenz der Straße Apameia–Kios, da die Straße Apameia–Nikaia wegen der gebirgigen Landschaft über Kios oder nur unweit südlich von dieser Stadt verlaufen sein muß.

¹¹³ KIOURTZIAN, Époque protobyzantine 61f. (aus Mamcalar) (FRENCH, Pontus et Bithynia 28); ŞAHİN, Izник I, Nr. 21 (FRENCH, Catalogue 311; FRENCH, Pontus et Bithynia 23; gefunden in Yenişehir, aber sicher verschleppt); ŞAHİN, Izник II 1, Addendum Nr. 14 (FRENCH, Catalogue 309; FRENCH, Pontus et Bithynia 27). Auf einem weiteren, neuen Meilenstein scheint nur die Entfernung von Nikaia (12 Meilen) erhalten zu sein (KAPLANOĞLU, Kuruluş 32, 64, A. 77).

¹¹⁴ LEFORT, Routes 466; GEYER, Formations 172; GEYER – DALONGEVILLE – LEFORT, Niveaux 87; KAPLANOĞLU, Kuruluş 32.

¹¹⁵ Ibn Battūta 322 ḤARB (Übers. II 452 GIBB).

¹¹⁶ Anna XV 2, 5

Westufer (bei Pazarköy) war auch Teil der Nord–Süd-Verbindung von → Pylai nach Kios und Prusa (unten, Route D 8).

Die Fortsetzung dieses Straßenzuges folgte östlich von Nikaia ein kleines Stück der Pilgerstraße (Route A 1). Etwa bei der Straßenstation → Schinae (d. h. etwas westlich der modernen Straßenteilung) gabelte sich die Straße; während sich die Pilgerstraße südöstlich Richtung → Mygdum fortsetzte, führte eine weitere Verbindung nach Nordosten, die bei → Makağā (Mekece) das Sangariostal erreichte. Diese Verbindung ist am besten in einem bei Ibn Ḥurdābih überlieferten Itinerar von → Dorylaion (*TIB* 7) über → Malagina nach Nikaia (und weiter über Nikomēdeia nach Konstantinopel)¹¹⁷ und im Reisebericht des Ibn Baṭṭūta bezeugt, der von Nikaia direkt nach → Makağā (Mekece) zog¹¹⁸; hier stieß sie auf die Sangariosstrecke, die, wie beschrieben (oben, Route A 2), links des Flusses verlief. Die Fortsetzung der West–Ost-Verbindung querte den Sangarios vermutlich erst bei → Kabeia (Geyve)¹¹⁹. Es handelt sich um eine Straße, die als Verbindung zwischen İstanbul und Ankara seit dem frühen 17. Jh. größte Bedeutung erlangen sollte¹²⁰, die aber, zumindest im bithynischen Bereich, in frühosmanischer und wohl auch in byzantinischer Zeit benutzt wurde. Sie führte über → Tarakçı Yenicesi (auch Yenice, heute Taraklı), → Göynük und → Modrēnē (Mudurnu) nach → Klaudiupolis (Bolu, *TIB* 9); die Fortsetzung von Göynük über Köstebek und Nallıhan nach Ankara geht hingegen erst auf die osmanische Zeit zurück. Bei Geyve errichtete (oder reparierte) Süleymān Paşa, ein Sohn Orḫāns, eine Brücke, die Sultan Bayezid II. 1495 durch eine andere, 150 m südlich gelegene ersetzte, die nach vielen Reparaturen (Zusammenbruch der zentralen Bögen) noch heute existiert¹²¹. Die alte Straße führte wie die osmanische und moderne über einen Paß in das Tal des Göynük Suyu, das sie bei Taraklı erreichte und dem sie bis hinter Göynük folgte. Über einen weiteren Paß wechselte sie in das Tal des → Gallos (1) („westlicher“ Mudurnu Çayı); wie dieser Fluß verlief wohl auch die Straße nördlich von Modrēnē, die Anbindung erfolgte mittels einer Stichstraße. Der nächste Paß, auf dessen Höhe sich Reste der antiken Straße erhalten haben, brachte die Straße auf das Gebiet der Provinz Honōrias und in das Tal des „östlichen“ Mudurnu Çayı (eines Quellarmes des → Ladōn [*TIB* 9]), dem sie bis Klaudiupolis (Bolu) folgte¹²². Schon die Berichte über einen frühen osmanischen Plünderungszug in das Gebiet von Tarakçı Yenicesi und Göynük, über den Zug Konur Alps nach Akyazı, Konurapa (wohl am unteren Sangarios), Mudurnu und Bolu sowie über die endgültige Einnahme der Gegend Yenice (= Tarakçı Yenicesi), Göynük und Mudurnu durch Süleymān Paşa nach 1331 legen die Existenz der beschriebenen Straße nahe¹²³. Die erste Beschreibung als durchgehende Straße liefert wiederum Ibn Baṭṭūta, der 1333 nach der Querung des Sangarios von Kāwiya (Geyve) über Yaniğā (Tarakçı Yenicesi), Kainük (Göynük) und Muṭurnī (Modrēnē) nach Būlī (Bolu, → Klaudiupolis [*TIB* 9]) zog. Besondere Schwierigkeiten machten wegen der winterlichen Jahreszeit die häufige Querung des Flusses hinter Göynük, der verschneite Paß zwischen Göynük und Mudurnu sowie die Querung eines Flusses vor Bolu mittels einer Furt¹²⁴.

¹¹⁷ Ibn Ḥurdābih 113 (Übers. DE GOEJE 86, vgl. oben A. 66); zur Teilungsstelle und zu diesem Ast vgl. ŞAHİN, Nordwestl. Kleinasien II 160f.; DERS., Iznik II 1, 10.

¹¹⁸ Ibn Baṭṭūta 323 ḤARB (Übers. II 454 GIBB).

¹¹⁹ Möglicherweise querte Ibn Baṭṭūta den Sangarios bereits bei Mekece, wo die TK C IV Kocaeli 35/r einen *Geçit* (Übergang, Furt) verzeichnet, und zog dann entlang des rechten Ufers nach Kāwiya (Geyve, → Kabaia).

¹²⁰ S. TAESCHNER, Wegenetz I 223–228 (hier auch Varianten etwa über Eskişehir, die unsere Straße nicht betreffen).

¹²¹ Zu den osmanischen Brücken bei Geyve s. I. BELDICEANU-STEINHERR, Sakarya, in: F. GEORGEON – N. VATIN – G. VEINSTEIN (†) (Hrsg.), *Dictionnaire de l'Empire Ottoman*. Paris 2015, 1042f.; zur Brücke Bayezids II. ÇULPAN, Taş Köprüleri 116–119 und Abb. 67, 1–6; letzte Reste der älteren Brücke bei ÇULPAN, a. O. 116 u. Abb. 67, 1, der sie irrtümlich für die → Pentegephyra Kaiser Justinians I. (bei Adapazarı) hält; es handelt sich eher um die Brücke Süleymān Paşas.

¹²² Zu Abschnitt Modrēnē–Klaudiupolis s. *TIB* 9, 132.

¹²³ ‘Aşık-Paşa-zāde 32–34, 56, 69f.

¹²⁴ Ibn Baṭṭūta 324–327 ḤARB (Übers. II 454–459 GIBB).

Route C 5: Von Lampsakos über Kyzikos nach Prusa und Anschlüsse an die Diagonalstraßen A 1 und A 2

Die spätantiken Itinerarien stellen, wie eben dargelegt, nur die mehr oder weniger direkt der Küste folgende Straße dar, die die ganze Trōas-Halbinsel umrundete und dann über Apameia, Kios, (Pylai und) Prainetos den Golf von Nikomēdeia erreichte. Ihrer vorwiegenden Ausrichtung wegen wird diese Küstenstraße von Assos (noch in Asia) bzw. vom Kap → Lekton (Baba Burnu) bis Lampsakos am Nordausgang der Dardanellen unter den Nord–Süd-Verbindungen behandelt (unten Route D 1). Die Fortsetzung entlang der Südküste des Marmarameeres hingegen verläuft in reiner West–Ost-Richtung und ist daher hier eingeordnet. Natürlich war die alte wie die heutige Straße keine reine Küstenstraße, sondern sie verließ aufgrund der Geländesituation (felsige Steilabfälle) mehrfach die Küstenlinie, worauf an den entsprechenden Stellen hingewiesen wird. Zusätzlich legen archäologischer Befund (Meilensteine, Brücken) und Quellen die Existenz zweier paralleler Straßen nahe, nämlich einer, die weitgehend der Küstenlinie folgt, und einer, die durch ihre Trassenführung im Landesinneren manche Geländeschwierigkeiten meidet, vor allem aber einige binnenländische Städte verbindet.

1. Die Küstenstraße bis Kyzikos

Die Existenz der Küstenstraße wird auch hier durch die spätantiken Itinerare bezeugt¹²⁵, die eine Abfolge der wichtigsten Küstenstädte bieten. Sie dürfte von Lampsakos aus weitgehend in Küstennähe verlaufen sein, im Raum Parion–Priapos aber die Steilküsten gemieden haben. Östlich von → Priapos (bzw. der ma. Nachfolgesiedlung → Pēgai, heute Karabiga) bot die Landschaft, abgesehen von eventuell versumpften Strecken der Schwemmebene, keine Hindernisse. Wie der → Granikos überwunden wurde, ist ungewiß; über den → Aisēpos führte die am Übergang vom Hügelland in die Küstenebene gelegene, in den Grundlagen (spät-)römische Güverçin-Brücke, die sowohl in byzantinischer als auch in osmanischer Zeit mehrfach repariert wurde. Zwischen der Brücke und Kyzikos wurden früher Reste der römischen, gepflasterten Straße beobachtet¹²⁶. Drei oder vier Meilensteine (aufgestellt bzw. beschriftet unter den Kaisern Trajan, Jovian und Julian; auf zwei dieser Meilensteine findet sich die für den Fundort etwa zutreffende Meilenzahl XII) können diesem Abschnitt der Küstenstraße zugerechnet werden¹²⁷.

2. Die Inlandsstraße

Mit größeren Unsicherheiten behaftet ist die Rekonstruktion der etwa parallel durch das Inland verlaufenden Straße. Im Prinzip handelt es sich um die Strecke, auf der Alexander d. Gr. zum Granikos gezogen war, jedoch muß dessen Weg nicht unbedingt mit der späteren Straße übereinstimmen. Ebenso wenig wie es feststeht, wo Alexander (nördlich von → Arisbē) die Küste verlassen hat, wissen wir, wo die römische Inlandsverbindung von der Küstenstraße abzweigte¹²⁸. In Frage kommen → Perkōtē (bei Umurbey) oder → Lampsakos an den Dardanellen (von beiden Städten führen auch moderne Straßen Richtung Biga) oder aber die Gegend östlich von Şevketiye, wo die heutige Schnellstraße (E 90) die Südküste des Marmarameeres verläßt,

¹²⁵ Tab. Peut. VIII 1: Lamasco – XXII – Parium – XV – Priapos – XXVII – Cranico – XLVIII – Cyzico; Geogr. Rav. 91: Lamsacum–Parium–Priapum–Gramcon–Cycon; s. KÜLZER, *Tabula Peutingeriana* 56, 59f.

¹²⁶ HASLUCK, *Cyzicus* 108f., 127–130; die letzten Untersuchungen der Brücke stammen von ROSE – KÖRPE, *Granicus Project* 2006, 108; ROSE *et al.*, *Granicus River* 2004–2006, 126, und G. FINGAROVA, *Late Byzantine Bridges* (im Druck); Rose bringt die erste Bauphase der Brücke mit der bei Gerlengeç (16 km w. der Brücke) gefundenen Brückenbauinschrift des Jahres 314 (unter dem Kaiser Konstantin I. und Licinius; vgl. SÜNSKES, *Brückenbauinschrift*) in Zusammenhang, was angesichts der Entfernung (zum → Granikos sind es von Gerlengeç nur 10 km) nicht sicher ist.

¹²⁷ FRENCH, *Catalogue I* Nr. 217, 219, 220, vielleicht auch 215; FRENCH, *Asia* 029, 030(A), 030(B), 031, 032.

¹²⁸ Bezeichnenderweise lassen *BAGRW* Karte 51 und von ihm abhängige Karten wie ROSE *et al.*, *Granicus River* 2004–2005, 80 (Karte), diese Straße östlich von Lampsakos im Nichts enden.

um von Nordwesten Biga zu erreichen. Dies war die Trasse der osmanischen Heeresstraße¹²⁹, die mit der römisch-byzantinischen von → Didyma Teichē (Dimetoka, jetzt Gümüşçay) zumindest auf einer kurzen Strecke zusammenfiel. Beide querten den Granikos auf der ursprünglich römischen, in byzantinischer wie in osmanischer Zeit vielfach reparierten → Akköprü (5 km wsw. von Didyma Teichē). In Gümüşçay wurde jüngst ein Meilenstein mit mehreren Inschriften von Gordian III. (238–244) bis Valentinian I (wahrscheinlich mit Valens, d. h. 365–367) gefunden, der dieser Straße zugeordnet wurde¹³⁰. Die Meilenzahl XI kann nur von → Priapos (Karabiga) aus gerechnet sein; sie setzt vermutlich eine Straße von Didyma Teichē zu dieser Stadt voraus, also eine kurze Verbindung von der Küsten- zur Inlandsroute. Vielleicht diente ein alter Übergang über den Granikos unweit von Adliye (knapp 4 km nordwestlich von Didyma Teichē) mit Resten einer Brücke unbestimmten Alters¹³¹ bei Çınarköprüköy (nnw. von Didyma Teichē) dieser Verbindung und nicht, wie auch angenommen¹³², der Inlandsstraße.

Die, wenngleich kurze, gemeinsame Strecke der römisch-byzantinischen mit der osmanischen Straße legt die Vermutung nahe, daß zumindest ein Zweig der römisch-byzantinischen Straße erst bei Şevketiye von der Küstenstraße abzweigte. Daneben mag es eine Variante direkt zu den Dardanellen gegeben haben, über deren genaueren Verlauf derzeit keine Aussagen möglich sind.

Nächstes Ziel der Inlandsstraße war → Zeleia. Die genaue Trasse ist unbekannt, aber zumindest in ihrem letzten Teil mag sie mit dem von Strabōn genannten Weg zusammenfallen, der den → Tarsios (wahrscheinlich der Çakıroba Çayı, der sw. von Zeleia entspringt) 20 Mal gequert haben soll¹³³. Südöstlich von Zeleia kreuzte diese Straße eine Nord–Süd-Verbindung, die Kyzikos weitgehend durch das Aisēpos-Tal mit Adramyttion verband (Route D 4). Zumindest über diese Nord–Süd-Verbindung hatte auch die Inlandsvariante der Route C 5 Anschluß nach Kyzikos¹³⁴. Die Fortsetzung zum Südufer der → Daskylitis Limnē (Manyas oder Kuş Gölü) ergibt sich für die vorrömische Zeit schon aus der überragenden Bedeutung von → Daskyleion (2) als Satrapensitz in persischer und frühhellenistischer Zeit. Für das Mittelalter ergibt sich das aus dem Itinerar des Dritten Kreuzzuges unter Friedrich Barbarossa, der von → Lampsakos über → Pēgai und → Poimanēnon¹³⁵ etwa bei Susurluk auf eine weitere Nord–Süd-Verbindung traf, die, ebenfalls von → Kyzikos kommend, über die Gegend von Daskyleion (2), → Adrianu Thērai (Balıkesir) und → Achyraus nach Süden (Route D 6) führte. Aus dem Raum Poimanēnon gab es also nicht nur eine Verbindung nach Südwesten (Route D 5), sondern auch eine nach Südosten¹³⁶. Im Gegensatz zur römisch-byzantinischen Hauptstraße, die, wie dargestellt, aus der Gegend von Didyma Teichē über Kyzikos nach Lopadion führte, nahm die osmanische Heeresstraße von Dimetoka eine nicht in allen Punkten festgelegte, südlichere Strecke über Gönen (→ Artemea), Salur (südlich der Daskylitis Limnē, 14 km nw. von Poimanēnon), Sarıbey (14 km sw. von → Michalikion, jetzt Karacabey) nach Ulubat (Lopadion)¹³⁷.

¹²⁹ Die osmanische Heeresstraße hatte die Küste bei Güreçe „in der Nähe des Meeres“, der ersten Station östlich von Çarkak (→ Abarnis) (7 km südöstlich von Şevketiye) verlassen und führte dann über Çınardere (in dessen Nähe der antike Ort → Hermaion gesucht wird, der vermutlich mit dem auf dem Marsch Alexanders genannten Ort Hermōtos idenisch ist) nach Dimetoka; vgl. TAESCHNER, Wegenetz I 157–159.

¹³⁰ ROSE *et al.*, Granicus River 2004–2005, 124–126; ROSE – KÖRPE, Granicus Project 2006, 107f.

¹³¹ BAŞARAN – TAVUKÇU, Parion 1999, 227; ROSE – KÖRPE, Granicus Projesi 2004 Biga 87; der Übergang bei dem etwa 1 km nnö. gelegenen Dorf Çınarköprüköy ist eher modern (ROSE – KÖRPE, Granicus Project 2006, 108).

¹³² ROSE *et al.*, Granicus River 2004–2005, 126.

¹³³ Strabōn XIII 1, 10.

¹³⁴ Zu den Straßen in diesem Bereich vgl. auch SCHWERTHEIM, Kyzikos II 40.

¹³⁵ Auch bei Poimanēnon wurden kürzlich Spuren einer alten Pflasterstraße entdeckt; s. KODER, Regional Networks 162; zur Stellung von Poimanēnon und den Unsicherheiten möglicher Straßenverläufe s. KAUFMANN – STAUBER, Poimanenon 47; unten Routen D 5 und D 6.

¹³⁶ Zum Itinerar des Dritten Kreuzzuges von Lampsakos bis s. Achyraus s. Ansbert 70–73; Hist. Per. 152–154; EICKHOFF, Barbarossa 81–92; oben S. 186.

¹³⁷ TAESCHNER, Wegenetz I 156–158.

3. Die Inlandsstrecke Kyzikos–Prusa

Der Sigrianon Oros (→ Sigrianē, heute Kara Dağ) ist ein zerklüftetes Gebirge, das sich etwa zwischen → Panormos und der Mündung des Ryndakos steil unmittelbar aus dem Meer erhebt. Die eigentliche, nur durch die Itinerarien bezeugte Küstenstraße dürfte, wie gesagt, keine große Bedeutung besessen haben. Das Gebirge wurde im allgemeinen südlich umgangen¹³⁸. Die Straße verlief daher, wie die alten Brücken von → Tolypē (heute Debleke, offiziell Doğruca)¹³⁹ über das Sığircı Dere und von → Lentiana über das Bükler Dere (einen nördlichen Nebenfluß des Kara Dere [des antiken → Odrysēs]) zeigen, weiter südlich als die moderne Straße¹⁴⁰. Sie querte den Odrysēs südöstlich von Lentiana¹⁴¹ und den → Makestos (beide wahrscheinlich mittels Furten) wohl bei → Camandira Çiftliği (hier Fund eines Meilensteines, der vermutlich an der Übergangsstelle stand)¹⁴² und führte in jedem Fall über → Michalikion (Mihaliç, heute Karacabey) nach → Lopadion (Ulubat), wo sie wiederum auf einer alten Brücke¹⁴³ den → Ryndakos unmittelbar nach seinem Ausfluß aus der → Apollōnias Limnē (Uluabat oder Apolyont Gölü) querte. Der weitere Verlauf entlang des Nordufers der → Apollōnias Limnē entsprach mehr oder weniger dem der heutigen Straße. Von ihrer Bedeutung noch in osmanischer Zeit zeugt der heute völlig einsam gelegene Issızhan (4 km nō. von Lopadion), in dessen Mauern einige antike und frühbyzantinische Spolien verbaut sind. → Apollōnias wurde vermutlich durch eine Stichstraße erreicht, die allerdings kürzer gewesen sein dürfte als die heutige, denn vom Ostufer des Sees an verlief die Straße nach Prusa südlicher als die heutige Schnellstraße. Wie in osmanischer Zeit führte sie entlang der Vorberge über die alten Siedlungen → Akçalar, → Hasanağa, → Kayapa, → Neokaisareia (Tahtalı) und → Misiköy (heute Gümüştepe) nach Prusa¹⁴⁴.

Von Neokaisareia wurde eine Verbindungsstraße nach Norden zum Hafen von Kapanca (→ Kapelitēs) rekonstruiert in der Annahme, dieser Hafen sei der Hafen von Neokaisareia gewesen. Da dieser Hafen eher und vor allem als Hafen von → Kaisareia gedient haben dürfte, scheint die Annahme dieser speziellen Straße nicht wirklich gesichert. Allerdings gab es offenbar zwischen Zirafta (jetzt amtlich → Anahor) und Orhaniye eine alte, heute verlorene Brücke, und die auf dem von Auzépy rekonstruierten Itinerar gelegenen alten Siedlungen waren sicher durch ein lokales Wegenetz verbunden¹⁴⁵.

Bei Beşevler (etwa 8 km wnw. von Prusa) fand sich der einzige Meilenstein, der sich dem Straßenabschnitt Lopadion–Prusa zuordnen läßt¹⁴⁶. Mit einigen Abweichungen im Detail war, wie gesagt, diese Straße auch in osmanischer Zeit in Gebrauch¹⁴⁷. Zu den Benutzern gehörten etwa 1576 Stephan Gerlach oder 1676 (ab Mihaliç) John Covel¹⁴⁸. Angesichts der Siedlungen

¹³⁸ HASLUCK, *Cyzicus* 130.

¹³⁹ Etwa hier zweigte die Nord–Süd-Verbindung von Kyzikos durch das Tal des → Empēlos nach Pergamon (Route D 5) und über → Adrianu Thērai nach Thyateira (Route D 6) ab; vgl. SCHWERTHEIM, *Kyzikos* II 40.

¹⁴⁰ Vgl. SCHWERTHEIM, *Kyzikos* II 39f. (zu Nr. 36), 100f.

¹⁴¹ HASLUCK, *Cyzicus* 118.

¹⁴² HASLUCK, *Cyzicus Neighbourhood* 26; SCHWERTHEIM, *Kyzikos* II 37–39 (Nr. 36); FRENCH, *Catalogue* 305; FRENCH, *Asia* 003.

¹⁴³ Einige Pfeiler dieser Brücke, die in der byzantinischen Geschichte eine große Rolle spielte (→ Lopadion), sind erhalten; s. etwa LEFORT, *Routes* 467f. mit Abb. 6.

¹⁴⁴ Das letzte Teilstück dieser Route von Apollōnias nach Prusa ist auf der Tabula Peutingeriana VIII 1–2 im Rahmen einer Nord–Süd-Verbindung (unten Route D 6) dargestellt: Cio – XV – Prusa ad Olympum – (keine Meilenzahl) – Appollonia – XX – Mileopoli usw. Zum Teilstück Kios–Prusa s. unten Route D 8.

¹⁴⁵ AUZÉPY, *Prospection* 2005, 394; DIES., *Prospection* 2006, 351–353; DIES., *Prospection* 2007, 414. – Auch das Stück gepflasterter (römischer?) Straße bei → Ayazma westlich dieses postulierten Straßenzuges ist eher einer lokalen Straßenverbindung zuzuordnen (AUZÉPY, *Survey* 2004, 24).

¹⁴⁶ DÖRNER, *Bithynien* 111f. (Nr. 130); FRENCH, *Catalogue* 303; FRENCH, *Pontus et Bithynia* 02. Die Entfernungsangabe IIII / Δ zeigt, daß der Stein ursprünglich etwas weiter östlich stand, was auch zur Führung der Straße, die sich wohl wie die heutige von Misiköy nach Nordnordwesten wandte, besser paßt.

¹⁴⁷ TAESCHNER, *Wegenetz* I 152–155.

¹⁴⁸ GERLACH, *Tage-Buch* 256–258; COVEL, *Voyages* 207–210.

und Burgen südlich der Apollōnias Limnē (→ Karaoğlan, → Dorak, → Asar Kale [2], → Daphnus, → Ayva, → Fadıllı) wurde auch an eine Variante gedacht, die, etwa von Milētupolis ausgehend, über das Südufer des Sees nach Westen führte und etwa bei Akçalar mit der nördlichen Route zusammentraf; sie wird kaum überregionale Bedeutung gehabt haben¹⁴⁹.

Über die Fortsetzung der Straße von Prusa nach Osten entlang der nördlichen Vorberge des Bithynischen → Olympos erreichte man → Kestel. Hier teilte sie sich. Der zumindest in römischer und frühbyzantinischer Zeit wichtigere, südliche Zweig verlief etwa wie die moderne Hauptstraße über → Aynegöl (heute İnegöl) nach → Armenokastron¹⁵⁰, wo er auf die Route A 2 nach → Dorylaion bzw. → Kotyaeion (beide *TIB* 7) stieß. Zwischen Kestel und İnegöl verlief diese Straße offenbar etwas südlicher als die heutige, östlich von İnegöl, im Bereich von → Kulaca und → Süpürtü etwas nördlicher¹⁵¹.

Der nördliche Zweig führte in die Yenişehir Ovası, die byzantinische Landschaft → Atrōa, und stellte vor allem eine weitere Verbindung zwischen Prusa und Nikaia her. Durch erneute Verzweigungen (die erste bei → Dinboz [Dimboz, jetzt Erdoğan])¹⁵² scheint hier aber ein ganzes Netz von Verbindungen entstanden zu sein, das teilweise eher dem lokalen Verkehr diente und dessen Hauptadern sich spätestens seit frühosmanischer Zeit durch die Gründung der Stadt → Yenişehir etwa im Jahre 1301 hierher verlagerten. Nach den auf Geländesurveys beruhenden Beobachtungen von R. Kaplanoğlu wurde diese Stadt vorher nördlich oder südlich umgangen¹⁵³. Die südliche Straße führte demnach entlang des Südrandes der Yenişehir Ovası von Dinboz über Sungurpaşa, Ayaz (Reste einer alten Brücke) und Akbıyık (Reste der Pflasterstraße) einerseits wiederum nach Armenokastron, andererseits nach Bilecik¹⁵⁴. Die nördliche Straße verlief nach Kaplanoğlu westlich von → Koyunhisar Richtung Örencik (hier die Burg von → Miskura) und weiter zum Drazali Derbendi, wo sie auf eine Variante der Straße A 2 (Nikaia – → Agrilion) stieß¹⁵⁵. Von der Route C 5 zweigte außerdem bei Menteşe eine Straße über → Burcun und Bayırköy nach Sölöz, d. h. zur Route C 4, ab¹⁵⁶.

Im Rahmen größerer, in der vorliegenden Form nicht vollständig deutbarer Itinerarien (nach Amorion und nach Attaleia) führt auch al-İdrīsī zweimal die Strecke Nīqiya (Nikaia) – Abrūsiya (Prusa) – Libādīya (Lopadion) an; im ersten Falle schiebt er zwischen Nīqiya und Abrūsiya einen Fluß Mastara ein, der (hypothetisch) mit dem → Askanios Potamos gleichgesetzt wurde¹⁵⁷. Vielleicht ist an eine Kombination der Route C 4 (bis Kios mit Verbindung nach Prusa) und C 5 (ab Prusa) zu denken. In osmanischer Zeit wurde sowohl die Route A 2 (s. oben) als auch die West–Ost-Verbindung über Yenişehir geführt, welche hier mit der osmanischen Variante der A 2 zusammentraf. Für die hier skizzierte Route C 5 wird dies durch ein Itinerar İznik–Yenişehir–Kestel–Bursa illustriert¹⁵⁸.

¹⁴⁹ KAPLANOĞLU, Kuruluş 43; die Route ist bei FRENCH, Asia, 23 und 25, Karte, als Strecke Hadrianutherai – Miletupolis – Prusa erwähnt und eingezeichnet; vgl. unten Route D 6.

¹⁵⁰ Erst in jüngster Zeit wurde östlich von İnönü eine neue Trasse gebaut, die südlicher verläuft und erst unweit nordöstlich von Bozüyük mit dem Straßensystem A 2 zusammentraf; vgl. ŞAHİN, Iznik II 1, S. 37 mit A. 59; *TIB* 7, 146.

¹⁵¹ KAPLANOĞLU, Kuruluş 23f., 29; Abb. von Resten der Straße bei KAPLANOĞLU, a. O. (218), Abb. (3) (bei Süpürtü), (219), Abb. (2) (bei Şibali nw. von İnegöl), (221), Abb. (3) (zwischen Bursa und Aksu); Durchzählung der eingeklammerten Seitenzahlen und Abbildungsnummern hier und im folgenden durch den Verfasser.

¹⁵² Hier Reste einer alten Pflasterstraße, s. KAPLANOĞLU, Kuruluş 29, (221), Abb. (2).

¹⁵³ Vgl. LEFORT, Routes 471 u. Karte Abb. 1 (der bereits für die byzantinische Zeit Yenişehir als Straßenkreuzungspunkt annimmt); KAPLANOĞLU, Kuruluş 29.

¹⁵⁴ KAPLANOĞLU, Kuruluş 29f., (200 [Karte]).

¹⁵⁵ KAPLANOĞLU, Kuruluş 30.

¹⁵⁶ KAPLANOĞLU, Kuruluş 30; bei Bayırköy Reste einer alten Pflasterstraße (KAPLANOĞLU a. O. u. (218), Abb. (2)).

¹⁵⁷ al-İdrīsī 808, 813 (Übers. JAUBERT II 305f., 312).

¹⁵⁸ TAESCHNER, Wegenetz I 118.

Route C 6: Von Trōas (1) durch das Becken des mittleren Skamandros nach Skēpsis

(Alexandreia) Trōas war mit Sicherheit besser in das Straßennetz eingebunden als es etwa der Barrington-Atlas vermuten läßt, der nur die Küstenstraße, die um die ganze Trōas-Halbinsel herumführt (Route D 1), und einen Straßenzug nach Nordwesten Richtung „Skamandreia“ einzeichnet, der aber auch diesen Ort selbst nicht erreicht, sondern in die Inlandsstraße von (etwa) → Roiteion nach Gargara (an der Südküste der Trōas-Halbinsel) einmündet¹⁵⁹. Ältere und neuere Reiseberichte und Surveys bestätigen diese naheliegende Vermutung¹⁶⁰. Eine Pflasterstraße verband Trōas (1) mit der durch den Synoikismos verlassenen Stadt → Neandreia¹⁶¹. Eine weitere, besser ausgebaute Straße verlief parallel zum großen Aquädukt nach Südosten, offensichtlich zu den Granitsteinbrüchen von → Koçali¹⁶². Sie hatte eine Fortsetzung, die südwestlich an der → Kızkalesi vorbei (auch hier Spuren einer gepflasterten Straße) Richtung → Şapköy (1) mit seinen Alaunvorkommen führte¹⁶³. Dienten diese (in der Karte nicht eingezeichneten) Straßen wahrscheinlich vor allem dem lokalen Wirtschaftsverkehr, so verband eine überregionale Straße Trōas durch das Becken des mittleren → Skamandros mit Skēpsis, wo sie sich weiter verzweigte. Mindestens im westlichen Teil dieses West–Ost-gerichteten Beckens gab es zwei parallele Straßen, eine nördlich und eine südlich des Flusses. Die wahrscheinlich bedeutendere, südliche Strecke erreichte das Skamandros-Becken vermutlich in der Gegend des modernen Städtchens Ezine¹⁶⁴. Zwischen Ezine und → Türkmenli wurden Reste einer Pflasterstraße und einer alten Brücke beobachtet¹⁶⁵. Zwei Inschriften, die auf dieser Strecke gefunden wurden, sind wahrscheinlich als Meilensteine zu deuten¹⁶⁶. Südlich von Bayramiç scheint das Dayak Deresi auf einer alten, heute zerstörten Brücke gequert worden zu sein¹⁶⁷. Über eine weitere, heute im Wasser eines Stausees verschwundene Brücke über den Skamandros gelangte man von der südlich des Flusses gelegenen Unter- in die nördlich gelegene Oberstadt von Skēpsis. Bei Skēpsis traf diese Straße auf eine Nord–Süd-Verbindung, die aus dem Raum → Abydos durch das Tal des → Rodios schließlich bei Antandros die Südküste der Trōas-Halbinsel erreichte (Route D 3).

Die Straße nördlich des mittleren Skamandros verband zum einen die hier gelegenen Siedlungen (→ Skamandros und die verschiedenen Siedlungsstellen bei → Marmat); hier stellte eine nur in Resten erhaltene alte Brücke die Verbindung zu der südlich des Flusses verlaufenden Route her¹⁶⁸. Ob sich diese „nördliche“ Straße weiter nach Osten fortsetzte, ist unbekannt. Sie

¹⁵⁹ BAGRW Karte 56. Tatsächlich führt diese Verbindung zur → Sarımsaklı Köprü und somit zur bedeutenden binnenländischen Nord–Süd-Verbindung, die, wie noch die heutige Fernstraße, den Skamandros hier (und nicht erst etwa bei der Stadt → Skamandros) querte.

¹⁶⁰ Vgl. JEWETT – STUPPERICH, Wanderungen 349–351.

¹⁶¹ JEWETT – STUPPERICH, Wanderungen 351. Die Autoren halten diese Straße für einen Ausbau der alten griechischen Verbindung von Neandreia zu seinem Hafen aus unbekannter Zeit. Es fragt sich, ob sie nicht eher zu den Granitsteinbrüchen unmittelbar nördlich der Stadt führte. Oder wurden die Ruinen von Neandreia bereits in der Antike für Bauwerke in Trōas geplündert?

¹⁶² JEWETT – STUPPERICH, Wanderungen 351f.; entlang dieser Straße wurden immer wieder zerbrochene Säulenteile gefunden.

¹⁶³ BÖHLENDORF-ARSLAN, Naturraum 287; DIES., Ländliche Siedlungen 73, 77, 79–81.

¹⁶⁴ Ob sich eine der oben genannten Straßen Richtung Ezine fortsetzte oder eine direktere Verbindung hierher führte, ist nicht klar.

¹⁶⁵ CLARKE, Travels 75.

¹⁶⁶ RICL, Alexandreia Troas 90 (Nr. 59), gefunden 1 km nördlich von → Kızıltepe (1) (heute Kızılköy); FRENCH, Catalogue 317; FRENCH, Asia 026; RICL, Alexandreia Troas 91 (Nr. 60); FRENCH, Asia 027, gefunden 2 km nördlich von → Türkmenli. Diese Inschrift enthält unter unverständlichen, offensichtlich griechischen Buchstabenresten die römische Zahl XV. Vom Fundort an gerechnet, ist XV als Entfernung nach Trōas (31 km Luftlinie) zu klein, nach → Skēpsis (17 km) zu groß.

¹⁶⁷ JEWETT – STUPPERICH, Wanderungen, Taf. 44/3 (Karte).

¹⁶⁸ BÖHLENDORF-ARSLAN, Naturraum 292, 294; DIES., Ländliche Siedlungen 81.

hatte aber einen Anschluß von Norden, der etwa bei der Sarımsaklı Köprü abzweigte und direkt nach Skamandros führte¹⁶⁹.

Route C 7: Von Adramyttion über Adrianu Thērai und Adrianeia nach Kotyaeion

Vorweg ist festzuhalten, daß die Kenntnisse über diesen langen Straßenzug sehr begrenzt sind. Es gibt keine Meilensteine¹⁷⁰ und keine literarischen Nachrichten, die sich der Straße oder auch nur Teilen zuordnen lassen. Die Straße verbindet aber wichtige Zentren auf einer fast durchwegs leicht passierbaren Route, die spätestens in der Frühzeit der Türkischen Republik als „Chaussee“ (befestigte Sandstraße) ausgebaut wurde. Die folgende Beschreibung folgt daher weitgehend der modernen Straße.

Von Adramyttion (bei Ören westlich von Burhaniye bzw., bereits seit dem 2. Jh. n. Chr., dem heutigen Edremit) folgte die Straße dem Havran Çayı (antik Euēnos; im Oberlauf Gelip Deresi)¹⁷¹, um über eine Wasserscheide, die wohl auch die Grenze zwischen den Provinzen Hellespont und Asia bezeichnet, den Oberlauf des → Empēlos (hier noch nach dem Gebirge, in dem er entspringt, Madra Çayı, im Mittel- und Unterlauf Koca Çay) zu erreichen. Der Empēlos wurde hier auf einer römischen Brücke gequert (→ Güngörmez Köprüsü, dem einzigen wirklichen Fixpunkt der Strecke Adramyttion–Adrianu Thērai), die sowohl der West–Ost-Verbindung als auch einer Nord–Süd-Verbindung von Kyzikos über → Palaia, → Pericharaxis und → Ergastēria nach Pergamon (Route D 5) diene, welche sich hier kreuzten¹⁷². Der Fortsetzung der Straße nach → Adrianu Thērai stellen sich keine besonderen topographischen Schwierigkeiten entgegen; sie muß dem Verlauf der modernen ähnlich gewesen sein. Auf zumindest einem Teil dieser Straße müssen die Heere des Zweiten Kreuzzuges marschiert sein, als sie von Eseron (→ Achyraus, knapp 20 km südlich von Adrianu Thērai) statt der direkten Straße über Thyateira nach Philadelphiea (Akşehir) den riesigen Umweg über Adramyttion, Pergamon, Smyrnē und Ephesos wählten¹⁷³.

Zwischen Adrianu Thērai und → Adrianeia weist das Straßensystem in modernen Kartenwerken eine Lücke auf¹⁷⁴, die die historische Situation kaum richtig widerspiegelt. Eine Verbindung der beiden Gründungen Kaiser Hadrians muß es gegeben haben. Die genaue Trasse läßt sich allerdings nicht sicher bestimmen. Die moderne Straße führt über → Kepsut, doch könnte die ältere Straße dieses Dreieck nach Norden abgeschnitten haben. Vermutlich verlief die alte Straße an den Siedlungen → Karaçalı oder → Beyköy sowie der Burg bei → Eyüpbükü vorbei und umging das enge Değirmencik Deresi nördlich, um dann (etwa) über Karapınar und Selimağa Adrianeia zu erreichen¹⁷⁵. Für die Strecke zwischen Adrianeia und Kotyaeion folgt der Autor des *BAGRW* praktisch der Trasse der modernen Straße; diese (wahrscheinliche) Lösung wird hier übernommen¹⁷⁶.

¹⁶⁹ Diese Situation wurde von JEWETT – STUPPERICH, Taf. 44/3, richtig erfaßt; allerdings lassen die Autoren die Route südlich des Skamandros gänzlich außer Acht und nehmen den Flußübergang einige Kilometer weiter östlich an als die sichere Brücke bei Marmat. Wenn die Nordroute eine Fortsetzung nach Osten hatte, ist ein weiterer Übergang über den Skamandros durchaus möglich. – Zur Sarımsaklı Köprü s. unten, Route D 2.

¹⁷⁰ Zwei bereits auf phrygischem Gebiet gefundene Meilensteine (FRENCH, Asia 004 aus Tavşanlı, liegt an einer Abzweigung von der Route C 7 nach → Azanoi [*TIB* 7], und FRENCH, Asia 072 aus Karaağaç, liegt unweit südlich der Trasse von C 7) könnten der Straße C 7 zugeordnet werden.

¹⁷¹ TK D II Balıkesir Ia/13.

¹⁷² Die Brücke ist nur auf der Kiepert-Karte B I Aivalyk eingetragen (vgl. auch HASLUCK, Cyzicus 139), allerdings nicht ganz an der richtigen Stelle (an der Straße nach İvrindi statt an der bereits osmanischen West–Ost-Chaussee); allenfalls könnte es zwei alte Brücken gegeben haben.

¹⁷³ Odo v. Deuil 103–107; PHILLIPS, Second Crusade 196f.; unzutreffend sind die Bemerkungen bei HALDON, Roads 138f., der den Großteil der Kreuzfahrer von → Lopadion aus die Küstenstraße nach Adramyttion nehmen läßt.

¹⁷⁴ *BAGRW* Karten 52 und 62.

¹⁷⁵ Als Alternative würde sich ein südlicherer Verlauf über → Attaos anbieten, der dann etwa der Bahnlinie gefolgt sein müßte.

¹⁷⁶ *BAGRW* Karte 62; der Autor (Th. DREW-BEAR) beruft sich außer auf *TIB* 7 (wo diese Straße nicht eingezeichnet ist) auf „unpublished field-word by D. H. French, who assisted in marking them here“ (*BAGRW*, Map-By-Map Directory II 958).

Route C 8: Von Adrianu Thērai durch das Tal des oberen Makestos nach Synaos und über die Täler des Hermos, Ryndakos und Tembros nach Kotyaeion

Folgte man von Adrianu Thērai aus ein Stück der Straße nach → Adrianeia (Route C 7), so mußte man das Tal des 22 km östlich der Stadt fließenden → Makestos queren; schon vorher stieß die Route C 7 auf eine Straße, die dem Fluß entlang des linken Ufers talaufwärts folgte. Sie führte an der (antiken) Stadt und (byzantinischen) Festung → Attaos und der bedeutenden Siedlung und Festung → Bigadiç vorbei, die am Ostrand einer kleinen Ebene 4 km vom Fluß entfernt liegt. Nach der etwas willkürlich auf halbem Weg zwischen dem Flußknie bei Sındırgı (hier gab es wohl eine Abzweigung nach Süden [Lydien]) und dem Becken von Synaos angenommenen Grenze zu Phrygien folgten die Bistümer → Ankyra und → Synaos (beide *TIB* 7)¹⁷⁷. Die Straße wechselte nun in das Tal des oberen → Hermos mit → Kadoi, dann in das des oberen → Ryndakos mit → Azanoi, um schließlich über das Tal des → Tembros → Kotyaeion (alle *TIB* 7) zu erreichen¹⁷⁸.

4. Die Nord–Süd-Verbindungen (Routen D 1–D 10)

Die Nord–Süd-Verbindungen in Bithynien und Hellespont werden hier von West nach Ost dargestellt. Die zahlreichen kleinen Zubringerstraßen, die Verbindungen zu den großen Durchzugsstraßen (Diagonalstraßen und West–Ost-Straßen) herstellen, werden bei diesen mitbehandelt. Unter die Nord–Süd-Verbindungen werden auch zwei Straßen eingeordnet, die im Bearbeitungsgebiet selbst von Nordosten nach Südwesten verlaufen (Route D 4 von Kyzikos nach Adramyttion und Route D 6 von Kyzikos bzw. Prusa ins obere Kestostal), da sie entlang der Küste bzw. im Landesinneren ihre Fortsetzung nach Süden haben und so überregional gesehen ebenfalls Nord–Süd-Verbindungen darstellen.

Route D 1: Die Küstenstraße von Lampsakos nach Adramyttion

Wie unter der bereits behandelten Fortsetzung dieser Straße dargelegt (Route C 5), stellt auch dieser Teil keine reine Küstenstraße dar, sondern weist, etwa um schwierige Steilküsten oder sumpfige, von vielen Wasseradern durchzogene Küstenebenen (wie etwa bei → Ilion) zu vermeiden, kleinere oder größere Abschnitte auf, die durch das Inland führen. Die wichtigsten Stationen sind in den spätantiken Itinerarien aufgeführt¹⁷⁹. Bis etwa → Ophrynion folgte die Straße mehr oder weniger dem Küstenverlauf. Ein Meilenstein, der 20 Min. von Çanakkale Richtung „Sarischehr“ (gemeint wohl Saricaeli, 4 km südöstlich von Çanakkale) gefunden wurde, gehört vermutlich zu diesem Straßenabschnitt¹⁸⁰. Südlich von → Ophrynion oder → Roiteion teilte sich die Straße wie die heutige wahrscheinlich in einen Zweig nach Süden, der den Skamandros bei der → Sarımsaklı Köprü querte (Route D 2), und die Küstenstraße, die über Ilion

¹⁷⁷ Bei Sındırgı zweigte eine Straße nach Süden ab, die bald lydisches Gebiet erreichte und über → Gordos (*TIB* 14) zum Gygaeischen See (Marmara Gölü) führte (s. KÜLZER, Communication Routes 286f.).

¹⁷⁸ Zum Verlauf der Straße auf phrygischem Gebiet vgl. *TIB* 7, 152.

¹⁷⁹ Tab. Peut IX, 1–2: Lamasco – XXIII – Auido – VIII – Dardano – (Entfernung fehlt) – Ilio – XVI Alexandria Troas – (Querung eines Flußlaufes [→ Satnioeis]) III – Sminthium – XV – Assos; Georg. Rav. 91: Lamsacum, Habidon, Dardanon, Ilion, Alexandria Troias, Smyo, Ysson. Die unvollständigen Entfernungangaben der Tabula Peutingeriana stimmen teilweise: Sie sind von Lampsakos nach Abydos (28 km) und von Abydos nach Dardanos (12 km) beträchtlich bzw. etwas zu groß, zwischen Ilion und Trōas (1) (24 km) korrekt. Die vier Meilen zwischen Trōas und Sminthē sind korrekt von der Flußquerung bis Sminthē (6 km) gemessen (d. h. von Trōas bis zum Fluß fehlt die Entfernung); die Entfernung von Sminthē nach Assos (19 km Luftlinie) ist etwa korrekt, da die Straße hier nicht geradlinig verläuft.

¹⁸⁰ LOLLING, Rhodios 225f.; FRENCH, Catalogue Nr. 313; FRENCH, Asia 028. Die auf dem Stein stehenden III Meilen passen als Entfernung vom (vermutlichen) Fundort weder zu Abydos noch zu Dardanos (beide sind etwa 8 km entfernt).

Trōas (1) erreichte. Auch diese Straße verließ hier bis zur Stadt Trōas die Küstenlinie. Zwischen Ilion und Trōas mußte der Unterlauf des → Skamandros überquert werden, gleichzeitig sollte die Straße wegen der überlieferten Entfernung (auf die natürlich nicht wirklich Verlaß ist) ziemlich geradlinig verlaufen¹⁸¹. Wahrscheinlich ist der Übergang daher südwestlich des Ortes Kalafat anzunehmen, etwa da, wo noch in der jüngeren Vergangenheit der Fluß durch eine Furt überwunden werden konnte¹⁸². Ein fragmentarisch erhaltener Meilenstein fand sich in Çıplak¹⁸³. Der genaue Verlauf bis Trōas ist kaum zu rekonstruieren. Vermutlich führte die Straße über das von Kaiser Caracalla errichtete Tumulus-Grabmal bei → Üvecik. Bei Geyikli wurden zwei sicher verschleppte Meilensteine gefunden¹⁸⁴, ein weiterer in der Nähe von Odun İskelesi, dessen Meilenzahl II etwa mit der Entfernung vom Fundort zum *caput viae* → Trōas (1) übereinstimmt¹⁸⁵.

Die Hauptstraße nach Süden verließ Trōas nicht durch das Süd-, sondern durch das besonders gut ausgebaute Osttor¹⁸⁶ und führte dann durch die ausgedehnte Ostnekropole zum → Kestanbol Kaplıcası (d. h. ein Stück landeinwärts), um erst bei → Kolōnai (1) und → Larissa wieder in der Nähe der Küste zu verlaufen, allerdings nicht so nahe wie im Barrington-Atlas eingezeichnet¹⁸⁷. Dies wird besonders deutlich durch die teilweise erhaltene römische Brücke, die einst den → Satnioeis querte, heute aber aufgrund einer Änderung des Flußlaufes in der flachen Schwemmebene südlich des heutigen Flußlaufes im Trockenen steht, knapp 2 km von der Küste entfernt¹⁸⁸. Die heutige Straße von Sminthē nach Assos, die etwa parallel zur Küste, aber in mehreren Kilometern Abstand zu dieser verläuft und den Umweg über das Kap → Lekton (Baba Burnu) vermeidet, hatte mindestens osmanische Vorläufer, deren Spuren (relativ schmale *kaldırims*) an vielen Stellen beobachtet wurden und die vermutlich ihrerseits der antiken Straße folgten. Daneben gab es vielleicht eine kürzere Verbindung, die nördlich des Satnioeis von der Küstenstraße abzweigt und bis in die Nähe von Assos nördlich des Flusses verlaufen sein mußte. Einen Nachweis gibt es bislang nicht¹⁸⁹.

Route D 2: Von (etwa) Ophryinion durch das Inland zur Südküste der Trōas-Halbinsel

Ähnlich wie heute zweigte auch in Antike und Mittelalter südlich von Ophryinion bzw. Roiteion von der Küstenstraße eine Inlandsstraße ab, die den Weg nach Adramyttion erheblich verkürzte, auf weite Strecken einfacher zu begehen war und so die wichtigere Verbindung darstellte. Sie verläuft grundsätzlich auf der Trasse der modernen Straße, d. h. sie erreichte das Tal

¹⁸¹ COOK, Troad 392.

¹⁸² Zur Furt s. COOK, Troad 105f., Taf. 8/a.; zum Übergang an dieser Stelle auch BIEG – TEKKÖK – ASLAN, Spätromische Troas 151f. Lage und Aussehen der Brücke bereiten allerdings Schwierigkeiten. WOOD, Essay, bildet (vor S. 324 und 326) je eine Brücke ab: eine mit sechs etwa gleichgroßen Bögen und der Unterschrift: „View of the ruined bridge below the junction of the two rivers“ (gemeint Skamandros und Akçın Deresi, d. h. die Sarımsaklı Köprü nördlich von Ezine) und eine mit vier Hauptbögen und einem (ursprünglich zwei) Nebenbögen, deren neuzeitlich aufgestockte Pfeiler eine moderne Holzkonstruktion trugen, mit der Unterschrift: „View of the ancient Bridge below Pornabaschi“ (= → Pınarbaşı [1]). Auf seiner Karte trägt Wood die „Ancient Bridge“ nördlich des Zusammenflusses und die „Ruins of an Ancient Bridge“ etwa auf halbem Weg zwischen Pornabaschi und der Flußmündung ein. In seinem Original-Tagebuch sprach er (nach COOK, Troad 273f., A. 1) „of four main arches and a smaller ruined one at either end (that on the east side being lost)“. Damit wird klar, daß (wie bereits JEWETT – STUPPERICH, Wanderungen 352f.; vgl. Taf. 44/1–2, erkannten) im Druck die beiden Brücken verwechselt wurden, allerdings nicht erst in der deutschen Übersetzung von 1778, sondern bereits im englischen (postumen) Druck von 1775 (diese Verwechslung wurde von BIEG – TEKKÖK – ASLAN a. O. nicht erkannt).

¹⁸³ FRENCH, Asia 129.

¹⁸⁴ FRENCH, Catalogue Nr. 314, 315; FRENCH, Asia 126A und B; RICL, Alexandria Troas 85 (Nr. 55: Hadrian), 87 (Nr. 57: Diokletian bis mindestens Valentinian).

¹⁸⁵ RICL, Alexandria Troas 89 (Nr. 58: Diokletian und Konstantin I.); FRENCH, Asia 127.

¹⁸⁶ SCHWERTHEIM, Alexandria Troas 13f.; DERS., Alexandria 59.

¹⁸⁷ BAGRW Karte 56; vgl. JEWETT – STUPPERICH, Wanderungen 353.

¹⁸⁸ COOK, Troad 225f.; JEWETT – STUPPERICH, Wanderungen 353f.

¹⁸⁹ Vgl. die Beobachtungen und Überlegungen bei JEWETT – STUPPERICH, Wanderungen 354f.

des → Skamandros nördlich der → Sarımsaklı Köprü und querte den Fluß wahrscheinlich auf dieser Brücke, um das moderne Städtchen Ezine im Tal des Akçın Deresi auf kürzestem Weg zu erreichen¹⁹⁰. Die Straße folgte nun dem Akçın Deresi bzw. seinen Quellflüssen bis kurz vor Ayvacık, das bereits im Einzugsgebiet des → Satnioeis liegt; dieser wurde südöstlich der Stadt überschritten. Über eine sanfte Paßhöhe (etwa 400 m), die die am weitesten nach Süden vorgeschobene denkbare Grenze zwischen den Provinzen Hellespont und Asia bezeichnet, erreichte man westlich von Küçükkuyu die Südküste der Trōas-Halbinsel. Vermutlich gehört der in Ayvacık gefundene, mehrfach beschriftete Meilenstein zu dieser Straße¹⁹¹. Auf dieser Strecke zog bereits Xerxēs auf seinem Rachefeldzug 480 v. Chr. gegen Griechenland; erst im Skamandros-Bereich wich er von der beschriebenen Route ab, um → Ilion zu besuchen¹⁹².

Route D 3: Von Abydos durch das Tal des Rodios nach Skēpsis und über das Idē-Gebirge nach Antandros

Die Existenz dieser – im übrigen nicht sehr gut bezeugten – Route wird bereits durch den Bericht Xenophōns über den Zug des spartanischen Feldherren Anaxibios erwiesen, der 389 v. Chr. mit seinen Truppen von Antandros (an der Südküste der Trōas) aus → Abydos zu erreichen suchte. Genannt werden die Goldminen der Abydener (→ Astyra, südlich des mittleren → Rodios) und → Kremastē (am Rodios)¹⁹³. Auch die Ausbeutung der Goldminen durch Abydos setzt eine Straße voraus (Anbindung durch eine Stichstraße, → Astyra). Die wahrscheinlichste, bis in die Neuzeit genutzte Route verlief bis Ortaca durch das Tal des Rodios und bog hier nach Süden ab, um westlich am Kayalı Dağ (→ Markaion) vorbei nach → Gergis (bei Karınçalı) und weiter nach → Skēpsis zu führen¹⁹⁴. Für die Fortsetzung über das Idē-Gebirge Richtung Antandros sind mehrere Routen denkbar, die die hohen Gipfel westlich umgehen und die auch von neuzeitlichen Reisenden benutzt wurden. Eine der wahrscheinlich einfachsten, die 800 m Seehöhe nicht wesentlich übersteigt, führte bei Skēpsis über den Skamandros nach Serhat, dem letzten bewohnten Dorf auf der Nordseite des Gebirges, und setzte sich in ziemlich gerader Linie nach Süden durch das Biçki Dere und östlich des Oğulkız Tepesi (832 m) fort, um südlich desselben die Quellflüsse des Mihli Çayı zu erreichen. Der Weg umging dann die Schluchten dieses Gebirgsflusses östlich und erreichte die Küstenstraße südlich von Narlı, etwa 9 km westlich von Antandros¹⁹⁵.

An der Stelle des antiken Ortes → Kremastē steht noch heute die aus der Zeit des sog. Reiches von Nikaia stammende byzantinische Burg, die nur unter ihrem neuzeitlichen Namen Gâvur Hisarı oder (nach dem nächsten Dorf) Atik Hisarı bekannt ist. Auch ihr Zweck könnte es gewesen sein, einen direkten Weg von Adramyttion an die Dardanellen zu sichern; bekanntlich verbrachte gerade Iōannēs III. Batatzēs gerne die Winter in Nymphaion (ö. von Smyrnē), die

¹⁹⁰ Denkbar, aber nicht wahrscheinlich wäre, daß die Sarımsaklı Köprü nur (oder hauptsächlich) die Verbindung nach → Trōas (1) herstellte und die Durchgangsstraße entlang des rechten Ufers zur Stadt → Skamandros (sw. von Akköy) führte. In diesem Falle müßte hier ein weiterer, gut ausgebauter Übergang angenommen werden, von dem es aber keine Spur gibt. Eine solche Lösung scheinen die Verfasser der *BAGRW*, Karte 56, anzunehmen, die allerdings die Sarımsaklı Köprü nicht kennen.

¹⁹¹ COOK, Troad 414–416 (Nr. 56); FRENCH, Catalogue 312; FRENCH, Asia 025. COOK a. O. glaubt, daß er zu der Straße Assos – Gargara gehörte, die hier ins Landesinnere ausweichen mußte; es ist allerdings unsicher, ob sie nördlich des Satnioeis über die Gegend von Ayvacık verlief.

¹⁹² Vgl. MÜLLER, Kleinasien 69–71; STAUBER, Adramytteion I 337.

¹⁹³ Xen. Hell. IV 35–39; durch diese Angaben scheidet die Route D 2, die aller Wahrscheinlichkeit nach Xerxēs nutzte, aus.

¹⁹⁴ COOK, Troad 289 (mit weiteren Belegen aus der Antike), 392; BIEG – TEKKÖK – ASLAN, Spätromische Troas 152.

¹⁹⁵ COOK, Troad 289, 392; *BAGRW*, Karte 56; diese hier beschriebene (und auf der Karte eingezeichnete) Route ist nur eine Möglichkeit, das westliche Idē-Gebirge von Skēpsis aus Richtung Antandros zu überwinden. Im Detail könnte der alte Weg auch anders verlaufen sein. SCHLIEMANN, Reise 38 kennt einen in spätoomanischer Zeit häufig begangenen Weg von Avçılar (bei Antandros) nach Bayramiç (unweit westlich von Skēpsis).

Sommer aber in → Lampsakos, aber auch seine Nachfolger legten diese Strecke öfter zurück¹⁹⁶. Vielleicht hatte auch der Geograph al-Idrīsī, der einen Weg von → Abydos nach Osten erwähnt, auf dem man in drei Tagen Adramyttion erreichte, eine solche Strecke im Sinn¹⁹⁷.

Ein weiterer Übergang könnte aus der Gegend von Edremit über die → Kalē Peukē und den Bereich des 1420 hohen Gürgen Dağ (→ Kotylos) in das Talsystem des oberen → Skamandros und des oberen → Granikos geführt haben. Wenngleich der Gipfel des Gürgen Dağ über einen westlich gelegenen Sattel umgangen wurde, so erreichte dieser Weg doch Höhen von weit über 1.000 m und dürfte daher nicht von großer Bedeutung für den Durchzugsverkehr gewesen sein. Zudem ist der genaue Streckenverlauf unbekannt¹⁹⁸. In wohl noch größerem Ausmaße gilt dies für den Weg, der westlich des Weges über den Gürgen Dağ durch die sog. *Porta*, zwei dicht hintereinander gelegene Felstore (natürlich oder künstlich?), durch das Gebirge führte¹⁹⁹.

Route D 4: Von Kyzikos durch das Aisēpos-Tal über Argyria und den Eybek-Paß nach Adramyttion

Teile dieser Route wurden öfter mit einer von der Tabula Peutingeriana verzeichneten Straße in Zusammenhang gebracht²⁰⁰. Wie im nächsten Abschnitt gezeigt werden wird, ist dies unwahrscheinlich, die Route wird daher hier ohne Bezugnahme auf die Tabula dargestellt. Ihre Trasse ist im wesentlichen durch die Geographie und durch die wirtschaftlichen Zentren vorgegeben, die berührt wurden. Sie muß Kyzikos, ein Stück weit gemeinsam mit der Küstenstraße Richtung Dardanellen, in südwestlicher Richtung verlassen haben und nach der Trennung von dieser etwa über Beyköy verlaufen sein, um bei → Artemea (wahrscheinlich Gönen) das Tal des → Aisēpos zu erreichen. Von dieser wichtigen Stadt mit ihren Thermalquellen an folgte die Straße dem Flußtal über → Argiza (Pazarköy, früher Balya Pazarı) nach → Argyria (wahrscheinlich bei Karaaydın) mit seinen Silberbergwerken. Über zwei moderate Paßhöhen (690 und 665 m), den Eybek-Paß, überwand die Straße das östliche Idē-Gebirge und führte dann über Edremit (das „neue“ Adramyttion) oder über Havran zum „alten“ Adramyttion an der Küste. Was oben zu Route C 7 gesagt wurde, gilt auch hier. Über eine durchwegs leicht gangbare Strecke werden wirtschaftlich wichtige (Bergwerke) und dicht besiedelte (oberes Aisēpos-Tal) Gebiete mit städtischen Zentren und ihrer Metropole Kyzikos verbunden. Einzelheiten des Verlaufes (rechts oder links des Flusses, Umgehen von Engstellen) bleiben ungewiß²⁰¹. In der Nähe von Beyköy (17 km ssö. von Kyzikos) stand ein Meilenstein aus der Zeit Kaiser Julians, den Schwertheim einer Straße zuweist, die unter Umgehung von Kyzikos von der Brücke bei → Tolypē nach → Musakça an der Südküste des Marmarameeres geführt habe²⁰². Wenn es eine solche Abkürzungsstraße gegeben hat, so wäre sie wahrscheinlich weiter nördlich verlaufen und hätte die Küstenstraße Kyzikos–Priapos weiter östlich, im Bereich Hıdırköy/Sazlıdere erreicht; die Strecke über Beyköy nach Musakça würde einen erheblichen Umweg machen. Wahrscheinlicher ist es daher m. E., daß der Meilenstein an der Straße Kyzikos–Artemea stand²⁰³.

¹⁹⁶ Vgl. BELKE, *Gâvur Hisarı* 77; Einzelnachweise unter → Lampsakos; oben S: 197–202, öfter.

¹⁹⁷ al-Idrīsī 806; Übers. JAUBERT II 303.

¹⁹⁸ STAUBER, *Adramytteion* I 338, 343–344, rekonstruiert diesen Weg aufgrund der Angaben von Strabōn XIII 1, 43f. zu Kotylos und Kalē Peukē.

¹⁹⁹ STAUBER, *Adramytteion* I 339f.; MÜLLER, *Kleinasien* 79, Abb. 11f., 845.

²⁰⁰ Tab. Peut. VIII 2–3: Cyzico – (Meilenzahl fehlt) – Phemenio – XXX – Argesis – XXXV – (Haken ohne Beschriftung an Flußquerung) – Pergamo; vgl. Geogr. Rav. 31: Cyos–Pomenion–Agressin–Acordis (muß entstellt sein aus Pergamo).

²⁰¹ BAGRW, Karte 52 und 56, läßt die Straße das Aisēpos-Tal bereits nördlich von Gönen erreichen und zeichnet sie durchgehend rechts des Flusses, direkt im Tal ein. Die moderne Straße verläuft links des Flusses; ich folge mangels näherer Information in der Karteneintragung der heutigen Situation, was einen Flußübergang bei Gönen und einen weiteren bei Pazarköy (früher Balya Pazarı, → Argiza) voraussetzt.

²⁰² SCHWERTHEIM, *Kyzikos* II 40; FRENCH, *Catalogue* 212; FRENCH, *Asia* 031.

²⁰³ Zur Strecke Kyzikos–Adramyttion s. auch BELKE, *Tabula Peutingeriana* 66–68.

Route D 5: Von Kyzikos über Poimanēnon und „Argesis“ nach Pergamon

Die Tabula Peutingeriana weist gerade im binnenländischen Mysien und im Grenzgebiet zu Bithynien gravierende Fehler auf, die zumindest teilweise auf die extreme Stauchung in Nord-Süd-Richtung zurückgehen. Auf Mangel an Platz entlang der Küste ist die Straße von Kyzikos über „Lamasco“ (Fehler für Apameia, s. o.) nach Prusias (am Meer), dessen Identität mit dem folgenden Kios nicht bemerkt wurde, zur Gänze ins Inland verlegt worden. Nach der Tabula gehen von Kyzikos drei Straßen aus, die alle – direkt oder indirekt – nach Süden führen und, wenn man will, in Pergamon wieder zusammentreffen²⁰⁴:

- Nach Westen die Küstenstraße, die über die Südküste des Marmarameeres und die Dardanellen sowie um die Trōas-Halbinsel herum Adramyttion erreicht, wo sich die Straße in die Fortsetzung der Küstenstraße und eine direkte Verbindung nach Pergamon teilte (oben Route C 5 und D 1).
- Nach Osten die Fortsetzung der Küstenstraße über „Lamasco“ (Apameia) nach Prusias (am Meer) = Kios (Route C 4); von Kios aus verzeichnet die Tabula eine direkte „Fortsetzung“ (wie es auf der Tabula scheint) über Prusa, Apollōnias²⁰⁵, Milētupolis und Adrianu Thērai nach Pergamon (unten Route D 6).
- Eine direkte Straße, die über Poimanēnon und *Argesis* ebenfalls nach Pergamon führte.

Dieser Straßenzug²⁰⁶ – es muß sich um eine Straße durch das Tal des → Empēlos zwischen den Routen D 4 (durch das Tal des Aisēpos) und D 6 (durch das Tal des Makestos) handeln – soll hier zuerst diskutiert werden. Um das Ergebnis vorwegzunehmen: Die Darstellung ist höchst unwahrscheinlich, vermutlich also falsch. Die Hauptstraße von Kyzikos nach Süden führte über → Adrianu Thērai nicht nach Pergamon, sondern nach Thyateira (Route D 6); nach der in diesem Punkt sicher unrichtigen Darstellung der Tabula wäre Thyateira aus dem Raum Kyzikos/Prusa nur über Pergamon erreichbar gewesen. Die Route über Poimanēnon ist also eher eine Nebenroute. Die Identifizierung von → Poimanēnon mit Burg und Siedlung bei Eski Manyas (offiziell Soğuksu), also südlich des Ostendes der → Daskylitis Limnē (Manyas oder Kuş Gölü), kann heute als sicher angesehen werden²⁰⁷. Dieser Ort konnte von Kyzikos aus über das Westufer (über die Inlandsvariante der Route C 5) oder – kürzer – über das Ostufer des Sees (über eine Abzweigung von der Route D 6) erreicht werden. Die natürliche Fortsetzung der Route über Poimanēnon führt aber nicht nach Südwesten in das Tal des Empēlos, sondern nach Südosten zum Makestos²⁰⁸. Die Route von Kyzikos zum unteren Tal des Empēlos (über das West- oder das Ostufer; Einstieg in das Flußtal etwa bei → Alexa) würde Poimanēnon gar nicht berühren²⁰⁹.

Die nächste Station der Tabula Peutingeriana bzw. des Geographus Ravennas ist *Argesis* (*Agressin*). *Argesis* wird allgemein mit → Argiza (Balya Pazarı, jetzt Pazarköy) gleichgesetzt²¹⁰. Wenn dem so ist, dann liegt hier ein weiterer Fehler der Tabula vor, denn Argiza liegt (Route D 4) an einer Straße nach Adramyttion, nicht nach Pergamon. Eine andere, auch bereits erwogene und m. E. wahrscheinlichere Lösung wäre *Argesis* mit → Ergastēria zu identifizieren (auch

²⁰⁴ Tab. Peut. VIII 1–3; MILLER, *Itineraria* 714, Abb. 232, legt einen nicht geglückten Verbesserungsvorschlag vor.

²⁰⁵ Die Strecke Apollōnias–Prusa war auch Teil der durch das Inland führenden Straße Kyzikos–Prusa (oben Route C 5.3).

²⁰⁶ Die Details der Tabula sind bereits in A. 200 wiedergegeben.

²⁰⁷ Vgl. zuletzt KAUFMANN – STAUBER, Poimanenon. *BAGRW*, Karte 52, folgt der alten Lokalisierung bei → Alexa am → Empēlos.

²⁰⁸ So zog 1190 das Heer des Dritten Kreuzzuges von → Pēgai über nach Poimanēnon (Inlandsvariante der Route C 4) nach → Achyraus.

²⁰⁹ Deshalb nehmen KAUFMANN – STAUBER, Poimanenon 47, an daß die Station Phemenio der Tabula nicht den Ort selbst, sondern eine Straßenstation an einer Abzweigung zum gleichnamigen Hauptort meint. Da aber Poimanenon, wie der Zug Barbarossas zeigt, doch an einer Durchgangsstraße lag, scheint mir diese Annahme unnötig. Eher handelt es sich um einen Fehler der Tabula Peutingeriana; vgl. aber unten (alternative Route).

²¹⁰ HASLUCK, *Cyzicus* 138; KAUFMANN – STAUBER, Poimanenon 47.

hier kann man mit einer vagen Namensähnlichkeit argumentieren). Ergastēria lag (wie von der Tabula für Argesis gefordert) an einer Straße von Pergamon nach Kyzikos und wird bei den Bergwerken (*ergastēria*) unweit östlich von Balya lokalisiert²¹¹. Nördlich von Ergastēria und unweit südöstlich von → Palaia wurde der Empēlos auf einer heute zerstörten, ursprünglich römischen Brücke gequert, ein Hinweis darauf, daß die alte Straße bis hierher östlich des Flusses verlaufen ist. Wegen des streckenweise unwegsamen Flußtales wird die Straße oft Abstand zum Fluß gehalten haben; die Details sind aber unbekannt. Jedoch ist eine direkte Verbindung von Poimanēnon nach Ergastēria wegen der unwegsamen Waldgebirge, die Poimanēnon im Westen, Süden und Osten umgeben, unwahrscheinlich; allenfalls könnte eine Verbindungsstraße von Poimanēnon nach Manyas (8 km fast in Gegenrichtung) den Anschluß an die Straße nach Ergastēria hergestellt haben²¹².

Ähnlich wie im Falle von → Argyria auf Route D 4 ist hier mit Ergastēria ein bedeutendes Bergbauggebiet an das Straßennetz angeschlossen. Wahrscheinlich setzte sich die alte Straße wie die moderne nun in einigem Abstand westlich des Flusses bis zur → Güngörmez Köprüsü fort, d. h. → Pionia müßte mit einer Stichstraße angeschlossen gewesen sein. Nach erneuter Querung des Empēlos – hier kreuzte sich die Straße mit der West–Ost-Verbindung von Adramyttion nach Adrianu Thērai (Route C 7) – führte die Route D 5 wie die heutige Straße ohne größere Geländeschwierigkeiten über İvrindi in südöstlicher Richtung weiter nach Pergamon.

Route D 6: Von Kyzikos bzw. Prusa über Adrianu Thērai und Achyraus nach Thyateira

Die beiden Hauptäste der über Adrianu Thērai nach Thyateira in Lydien führenden Straße vereinigten sich bei, vielleicht westlich, der Brücke, die unweit unterhalb von → Sultançayır den → Makestos (Simav Çayı) querte. Der von Kyzikos kommende Ast trennte sich von der Küstenstraße (Route C 5) etwa bei der Güzelce Köprü (3 km ssö. von → Tolypē)²¹³ und verlief – hier noch gemeinsam mit der Route D 4 – entlang des Westufers der → Daskylitis Limnē bis ins Tal des → Odrysēs (Kara Dere), wo sich die Route D 5 trennte. Konnten die Meilensteine in Ömerli (4 km nnö. von → Tolypē) und Tolypē (Ort und Brücke)²¹⁴ sowohl Route C 5 als auch Route D 5/6 angehören, so sind die Meilensteine in den südlicher gelegenen Dörfern Yeşilcomlu (früher Comlu, Conlu) und Köseresul sicher der hier beschriebenen Route D 5/6 zuzurechnen²¹⁵. Nach der Trennung von Route D 5 wechselte die Straße nach Adrianu Thērai in das zunächst breite Tal des Makestos; anders als die heutige Hauptstraße scheint die römische Straße, sei es bei Susurluk wie die osmanische, sei es erst bei Sultançayır, das Makestos-Tal wieder verlassen und Adrianu Thērai durch einen Paß über das → Pelekas-Gebirge erreicht zu haben²¹⁶.

Über die Brücke bei Sultançayır wurde nun auch der östliche Arm von Prusa herangeführt. Wie bereits gesagt²¹⁷, war die von der Tabula Peutingeriana verzeichnete Route²¹⁸ bis zum Übergang über den → Ryndakos bei Lopadion identisch mit der Straße Kyzikos–Prusa (Route C 5). Hier bog sie nach Südwesten ab, um über Milētupolis (die Meilenzahl der Tabula müße zu XXX korrigiert werden) auf einer nicht im Detail rekonstruierbaren Route die Brücke bei Sultançayır und von hier an gemeinsam mit dem anderen Ast über einen kleinen Paß im → Pelekas-Gebir-

²¹¹ Vgl. MILLER, *Itineraria* 174; KAUFMANN – STAUBER, *Poimananon* 47.

²¹² KÜLZER, *Tabula Peutingeriana* 59, nimmt eine Verbindung von Poimanēnon nach Ergastēria an; verschiedene Aspekte dieser Straßen sind bei BELKE, *Tabula Peutingeriana* 68–72 behandelt.

²¹³ SCHWERTHEIM, *Kyzikos II* 40.

²¹⁴ FRENCH, *Catalogue* Nr. 213, 214, 218; FRENCH, *Asia* 052(A), 052(B), 053.

²¹⁵ FRENCH, *Asia* 050, 051.

²¹⁶ Zu beiden Seiten des Passes wurden Spuren der alten Straße beobachtet; vgl. MUNRO – ANTHONY, *Mysia* 164; HASLUCK, *Cyzicus* 132.

²¹⁷ Oben S. 202 mit A. 139.

²¹⁸ Tab. Peut. VIII 3: Prusa ad Olympum – (keine Meilenzahl) – Apollonia – XX – Mileopoli – XXXIII – Hadri-anuteba – VIII Pergamo; vgl. Geogr. Rav. 31 (in umgekehrter Reihenfolge): Acordis (gemeint Pergamon), Atrianu-thera, Militropolis, Apollonia [Apamea, Cesarea, die nicht auf der direkten Route liegen] Prusia.

ge Adrianu Thērai zu erreichen (die Meilenzahl der Tabula ist wiederum zu klein). Wenngleich die Tabula von hier nur eine Straße nach Pergamon verzeichnet, war die Stadt doch ein bedeutender regionaler Straßenknotenpunkt. Abgesehen von der Hauptroute Kyzikos–Thyateira und der hier abzweigenden Straße nach Pergamon lag sie an der West–Ost-Verbindung Adramyttion–Kotyaëion (Route C 7) und hatte über eine Abzweigung von dieser Route Anschluß an die Straße, die durch das Tal des oberen Makestos nach Phrygien und schließlich auch wieder nach Kotyaëion führte (Route C 8)²¹⁹.

Von Adrianu Thērai konnte man Pergamon natürlich über die Route C 7 Richtung Adramyttion und, ab der Kreuzung bei der → Güngörmez Köprü, über die Route D 5 erreichen. Die Tabula Peutingeriana meint aber offenbar eine direktere Strecke, auch wenn die angegebenen VIII Meilen nur bedeuten können, daß eine Reihe von Stationen ausgefallen ist. Diese Straße führte wahrscheinlich durch das Talgebiet des Üzümlü Dere und über eine flache Wasserscheide, in deren Bereich die Grenze zu Lydien anzunehmen ist, in das Flußsystem des Koca Çay, der südlich des lydischen Apollōnia in den Kaystros (Bekir Çay) mündet. Ob der Ort Savaştepe (früher Giresun) berührt oder umgangen wurde, ist unbekannt. Hier stieß die Straße auf die Straße Pergamon–Thyateira. Dies ist ungefähr auch der Weg, den die Katalanische Kompanie im Mai 1304 nahm, die von Kyzikos über Achyraus und Germē (im Tal des Kaikos, nicht zu verwechseln mit der Stadt → Germē in Hellespont) ins Mäandergebiet zog²²⁰.

Die wichtigere Variante verlief aber von Adrianu Thērai direkt nach Süden. Am Südrand der Ebene von Balıkesir (→ Apias Pedion) erreichte sie das Tal des → Onopniktēs, der östlich an Adrianu Thērai vorbeifließt und bei Kepsut in den Makestos einmündet. Bei der Rekonstruktion dieser Route helfen literarisch überlieferte Nachrichten, osmanische Itinerarien sowie Reiseberichte. Anlässlich der Rückkehr des hl. Theodōros Studitēs aus seinem Verbannungsort Smyrnē nach Bithynien im Jahre 821 werden einige lokalisierbare Orte südlich von Adrianu Thērai genannt (von Süd nach Nord): → Lakku Mitata (wahrscheinlich Gölcük), → Pteleai am Fluß → Onopniktēs (Eftele [heute Pamukçu] am Ovaköy Deresi) sowie → Achyraus (Hoca Kalesi)²²¹. Das Heer des Dritten Kreuzzuges unter Friedrich Barbarossa zog 1190 von → Pēgai über → Poimanēnon nach *Sycheron* (Achyraus). Hier wiederholte es nicht den Fehler des Zweiten Kreuzzuges, das 1147 von *Eseron* (Achyraus) über Adramyttion und die Küstenstraße nach Süden marschiert war, sondern nahm den direkten Weg, den Odo v. Deuil als *via plana* bezeichnet hatte²²², der über *Calamos* (Gelembé) und Thyateira direkt nach Philadelphiea führte²²³. Die römisch-byzantinische Straße verlief also von Balıkesir über Eftele (Pamukçu) und die Hoca Kalesi nach Gölcük und wechselte dann nach Gelembé in ein westliches Paralleltal direkt zum Kaikos. Sie weicht damit an einigen Stellen sowohl von der osmanischen als auch von der modernen Straße ab.

Die osmanische Straße führte wie die römisch-byzantinische hinter Susurluk durch den Paß südlich von Ömerköy²²⁴, mied meistens aber Balıkesir, um → Mendehure (heute Balıklı) auf direktem Weg zu erreichen. Über das Dorf Çömlekçi gelangte man nach Kurugölcük (= Gölcük [→ Lakku Mitata]), wo sich (wahrscheinlich) die byzantinische und die osmanische Straße trafen, die dann (über zwei osmanische Brücken südlich bzw. ssw. von Gölcük) gemeinsam nach

²¹⁹ Zu diesen Straßen, bes. hinsichtlich ihrer (defektiven) Darstellung auf der Tabula Peutingeriana s. BELKE, *Tabula Peutingeriana* 72f.

²²⁰ Geörg. Pach. IV 463–469; zu diesem Zweig der Straße vgl. HASLUCK, *Cyzicus* 132f.

²²¹ Theod. Stud., Vita A 208 A–217 D; Vita B 304 C–316 B; Vita C 292–298.

²²² Odo v. Deuil 102.

²²³ Ansbert 72f.; Hist. Per. 153f.; EICKHOFF, *Barbarossa* 85–92. Auch Kaiser Manuël I. wird auf seinem Marsch in die Niederlage von Myriokephalon 1176 vom → Ryndakos (d. h. von der Gegend um → Lopadion), wo er seine Truppen gesammelt hatte, „durch Phrygien und Laodikeia am Lykos“ (→ Laodikeia [1], *TIB* 7) der Route D 6 (angefangen mit dem östlichen Zweig) gefolgt sein (Iō. Kinn. 299f.; Nik. Chōn. 178).

²²⁴ In diesem Bereich wurde gegen Ende des 19. Jh. über mehrere Meilen altes Straßenpflaster gefunden (MUNRO – ANTHONY, *Mysia* 164). Ob es römisch oder osmanisch ist, kann nicht mehr entschieden werden.

Gelembē verliefen. Danach trennten sie sich wieder; die römisch-byzantinische Straße führte nach Akhisar (Thyateira), die osmanische hielt sich weiter westlich Richtung Palamut²²⁵.

Route D 7: Verbindung von Prusa über Adrianoi zu Route C 7

Seit seiner Gründung durch Kaiser Hadrian als Stadt war → Adrianoi (Orhaneli) der Hauptort der Olympēnē, des dem Bithynischen → Olympos westlich und z. T. auch südlich vorgelagerten Berg- und Hügellandes. Auch wenn es keinen direkten Beleg gibt, muß diese in einem Seitental des mittleren → Ryndakos etwas abseits gelegene Stadt eine Straßenanbindung gehabt haben und zwar in erster Linie zur wichtigsten Stadt des ganzen westlichen Bithynien, nach → Prusa. Anzunehmen ist aber eine Fortsetzung nach Süden, welche über die Route C 7 eine Verbindung nach → Kotyaeion (*TIB* 7), mittels einer Abzweigung von dieser etwa bei → Tavşanlı (*TIB* 7) eine direkte Verbindung nach → Azanoi (*TIB* 7) ermöglicht²²⁶. Über den allgemeinen Verlauf (von einem Punkt westlich von Prusa über Adrianoi nach Harmancık) ist kein Zweifel möglich. Allerdings führen heute zwei Straßen von Bursa nach Orhaneli. Die direktere verläuft südlich an Çekirge (→ Basilika Therma) vorbei und trennt sich dann von der Uludağ-Höhenstraße, quert südlich von Hüseyinalan den Nilüfer Çayı (am Übergang stand offensichtlich ein osmanischer Han)²²⁷ und führt dann durch das Bergland in südlicher Richtung nach Orhaneli. Der → Ryndakos wurde auf einer alten Brücke (südöstlich des Dorfes Çöreler) oberhalb der heutigen überquert, deren Reste nicht mehr aufgefunden werden konnten²²⁸. Die Ende des 19. Jh. als die leichtere der beiden Verbindungen von Prusa nach Adrianoi bezeichnete und als einzige beschriebene Straße entspricht ziemlich genau der heute besser ausgebauten Straße. Sie führte über → Misiköy (heute Gümüştepe) durch rauhes Bergland zu einer *Kapıkaya* (auch *Kapılı Kaya*) genannten Felsformation²²⁹ und erreichte das Nordufer des Ryndakos bei dem Dorf Yörücekler und Orhaneli über dieselbe Brücke wie die direktere Straße²³⁰. Wahrscheinlich entsprach die direktere der beiden Verbindungen der alten Straße. Sie ist auf der TK, die meist noch das spätosmanische Wegenetz wiedergibt, als durchgehende „Chaussee“ (befestigte Sandstraße) eingezeichnet, während die zweite streckenweise nicht einmal als Dorfweg existiert; weiters spricht der erwähnte Han für eine osmanische Verbindung.

Für die Fortsetzung nach Süden, zur Route C 7, über die Adrianoi nach Westen mit → Adrianeia und → Adrianu Thērai, nach Osten mit Kotyaeion verbunden war, bieten sich drei Möglichkeiten oder Varianten an. Die mittlere und wahrscheinlich einfachste folgt der türkischen Chaussee, deren südlicher Teil in den späteren 1930er Jahren erst in Bau war, Richtung Harmancık²³¹, wo sie auf die Route C 7 stieß. Eine westliche Variante würde über Büyükorhan (und eventuell die Klosteranlage von → Derecik) zur Route C 7 führen und die Verbindung nach Adrianeia beschleunigen. Eine östliche würde die dicht besiedelte Gegend südlich von → Keles an das Straßennetz anbinden. Aus diesem Grunde wurde etwas willkürlich dieser Route für die Eintragung in die Karte der Vorzug gegeben, obwohl sie den Ryndakos zweimal queren muß.

Reste alter (römischer? osmanischer?) gepflasterter Straßen bei → Baraklı und Gelemiş (4 km sö. von → Keles) weisen auf eine (in der Karte nicht eingezeichnete) Straße hin, die nach

²²⁵ Zum osmanischen Straßenverlauf und den einzelnen Stationen s. TAESCHNER, Wegenetz I 161–168; HASLUCK, Cyzicus 133–138; von den zahlreichen europäischen Reisenden, die diese Route benutzten und die meist von Taeschner und Hasluck zitiert werden, sei hier COVEL, Voyages 186–197, extra genannt.

²²⁶ Eine direkte Verbindung von *Aezani* nach Norden zur von *Cotyaeum* kommenden Straße (Anfang der Route C 7) zeichnet FRENCH, Asia 25 (Karte) ein; er läßt die Fortsetzung Richtung Prusa allerdings östlich und nördlich des Olympos, also über İnegöl verlaufen.

²²⁷ Eintragung auf TK D III Orhaneli 26/u.

²²⁸ Die Ruinen der römischen oder byzantinischen Brücke wurden von HAMILTON, Researches I 90, PERROT, Galatie I 63 und MUNRO – ANTHONY, Mysia 266 erwähnt; vergeblich gesucht 2007.

²²⁹ TK D III Orhaneli 25/u.

²³⁰ MUNRO – ANTHONY, Mysia 264f.

²³¹ Die TK D III 26–27/z zeigt die Chaussee s. von *Gedik Krk.* als in Bau befindlich.

lokaler Überlieferung („Karawanenstraße“) ebenfalls aus dem Raum Harmancık kam, dann aber über die → Karaardıç Kalesi und die Dörfer → Keles, → Baraklı, Karaköy, → Epçeler, Deliler, Güneybudaklar führte und Prusa über Soğukpınar, Bağlı und Elmaçukuru (= Süleymaniye), d. h. hart an den Abhängen des Olympos entlang, erreichte²³². Ob es sich in römisch-byzantinischer Zeit wirklich um eine Fernverbindung oder um ein lokales Wegesystem handelt, ist nicht klar.

Route D 8: von Pylai über Kios nach Prusa

Die Tabula Peutingeriana bezeugt, wenngleich in entstellter Form, die Existenz der Straße Pylae–Cio–Prusad.Olympum²³³. Die Trasse wird, bei einigen Abweichungen im Detail, ähnlich wie die heutige Straße Yalova–Orhangazi (früher Pazarköy)–Gemlik–Bursa verlaufen sein. Nach Kaplanoğlu, der allerdings Çiftlikköy (→ Strobilos [1]) als Ausgangspunkt annimmt, verlief sie in ihrem nördlichen Teil weiter östlich als die heutige Straße (über Çengiler, Orta und → Yeniköy). Er sah auch im Waldgebiet, wo die Straße die Samanlı Dağları (→ Arganthōnion) überschritt, Reste eines *kaldırım*²³⁴. Von etwa → Pazarköy bis Kios folgte die Straße der Trasse der Route C 4²³⁵. Hier trennte sich die eigentliche Küstenstraße, die durch die Landschaft → Katabolon nach Apameia führte (Route C 4), von der direkten Straße nach Prusa. Südlich von Kios verlief die alte Straße etwas weiter östlich als die heutige, etwa auf der Trasse, die die TK als „Chaussee“ einzeichnet²³⁶. Ein (vielleicht verschleppter) Meilenstein der Kaiser Vespasian und Titus stammt aus Muratoba²³⁷. Hinter einem kleinen Paß in der Nähe des Dorfes Selçukgazi wurden Reste der alten Straße beobachtet²³⁸. Ein letztes Indiz für ihren Verlauf ist ein Meilenstein aus der Zeit des Kaisers Gordian, der in → Tepecik (sö. von Demirtaş) gefunden wurde²³⁹.

Route D 9: von Nikomēdeia zum Schwarzen Meer

Die Tabula Peutingeriana deutet durch die Meilenzahl XVII, die in Richtung Artane (→ Artanēs, Chēlē [2], heute Şile) weist, eine Verbindung von Nikomēdeia zum Schwarzen Meer an, ohne daß ihr ein eingezeichneter Straßenzug entspricht²⁴⁰. Einziger Fixpunkt dieser Verbindung ist die gut erhaltene römische Brücke (→ Taşköprü [1]), die etwa 1 km nö. des Ortes → Kutluca über einen ebenfalls Taşköprü genannten Quellfluß des → Psillis (Göksu) führt und die

²³² ŞAHİN – MERT – ŞAHİN, Keles 2009, 100f.; s. auch DIES., Keles 2008, 168f.

²³³ Tab. Peut. VIII 2–3; der Straßenzug lautet Pylae – „Lamasco“ (steht fehlerhaft für Apameia, aber die Linie sollte direkt nach Cio führen) – XX – Prusias – XXI – Cio – XV – Prusad.Olympum. Geogr. Rav. 91 (in umgekehrter Reihenfolge als Teil der Küstenstraße) bietet Brissias–Cion–Pronesion (unter Auslassung von Pylae). Die XXVIII Meilen (etwa 36 km), die auf der Tabula Peutingeriana zwischen Cyzico und „Lamasco“ stehen, könnten sich (durch leichte Verschiebung nach oben) auf die Strecke Pylae–Cio beziehen (tatsächliche Entfernung 35 km; so schon MILLER, *Itineraria* 694), auch die XXI Meilen (31,5 km) zwischen Prusias und Cio sind annähernd korrekt (Luftlinie 28 km). Es sei hier wiederholt (s. oben, S. 277 mit A. 106), daß beide Itinerarien, ohne den Fehler zu bemerken, die Stadt Kios doppelt nennen, nämlich zusätzlich mit dem älteren Namen Prusias (ad Mare).

²³⁴ KAPLANOĞLU, *Kuruluş* (222), Abb. (1). Eine direkte Verbindung nach Strobilos ist natürlich auch möglich.

²³⁵ Daß die Straße von Kios erst in → Krulla nach Osten umschwenkte, ist kaum anzunehmen (so KAPLANOĞLU, *Kuruluş* 34, 65, A. 89 aufgrund einer eigenwilligen Interpretation des Itinerars des Ibn Baṭṭūta). Eine Verbindungsstraße von Krulla nach Pazarköy ist natürlich nicht ausgeschlossen; vgl. KAPLANOĞLU, a. O. (222), Abb. (2).

²³⁶ TK C III Bursa r-t/26–27.

²³⁷ FRENCH, *Pontus et Bithynia* 26.

²³⁸ KAPLANOĞLU, *Kuruluş* 35.

²³⁹ FRENCH, *Catalogue* 310; FRENCH, *Pontus et Bithynia* 24. Das Dorf ist nicht mehr vorhanden; nach der Kiepert-Karte B II Brussa lag es in der Nähe des heutigen İsmetiye. Der Meilenstein muß verschleppt sein, da die Meilenzahl (5 Meilen von Prusa) für einen Fundort in der Nähe von İsmetiye (9 km von Bursa) zu klein ist. Auch der Meilenstein aus Kios mit der Entfernungsangabe 1 Meile von Kios (FRENCH, *Pontus et Bithynia* 25) gehört wohl dieser Straße an.

²⁴⁰ Tab. Peut. VIII 2–3; vgl. MILLER, *Itineraria* 669; DÖRNER, *Bithynien* 35; wegen der Aufteilung in zwei Äste wird diese Nord–Süd-Verbindung ausnahmsweise von Süden nach Norden behandelt.

noch bis Mitte des 20. Jh. den Verkehr vom Golf von Nikomēdeia mit dem Schwarzen Meer (besonders Şile und Ağva) vermittelte²⁴¹. Die alte Straße wird, wie ihre moderne Nachfolgerin²⁴², Nikomēdeia in nördlicher Richtung verlassen haben und bei → Gēragatheōs Ptōcheion nach Nordwesten umgeschwenkt sein. Im Einzugsgebiet des Psillis und seiner Quellflüsse verlief sie durch besonders dicht besiedeltes Gebiet, das so einen Straßenanschluß zu beiden Meeren erhielt. Bei Teke zweigt die heutige (und bereits antike?) Straße nach Ağva (→ Psillis [homonyme Siedlung an der Mündung des Flusses, ab dem späteren MA. Dipotamon]) ab. Ein von uns beobachtetes, etwa in Nord–Süd-Richtung verlaufendes Stück einer alten Pflasterstraße in der Nähe des Dorfes Yazımanayır (**Abb. 14–17**) war wohl Teil der alten Straße nach Artanēs bzw. Chēlē, die dann etwa 2 km östlich an Teke vorbeigeführt hätte, oder nur des Zweiges nach Ağva, der sich dann bereits südlich von Teke von der Straße nach Chēlē getrennt hätte²⁴³. Vielleicht führte ein weiterer, aber schlecht bezeugter Zweig von Nikomēdeia etwa auf der Trasse der modernen Straße İzmit–Kandıra nach → Karpē am Schwarzen Meer; es könnte die *basilikē* oder *dēmosia hodos* gewesen sein, auf der im Rahmen einer Christenverfolgung unter Kaiser Maximian der *komēs* Eutolmios von Karpē nach Nikomēdeia gezogen sein soll²⁴⁴.

Route D 10: Von Klaudiupolis über Modrēnē und Göynük zur Pilgerstraße (Route A 1) und über den Sangarios nach Dorylaion

Eine alte Straße verband → Klaudiupolis (Bolu, *TIB* 9) mit → Dorylaion (Şarhüyük bei Eskişehir, *TIB* 7). Die Teilstücke Klaudiupolis – → Modrēnē – → Göynük²⁴⁵ und Dorylaion – Sangariosbrücke bei Bunaklar (heute Sarıcakaya)²⁴⁶ wurden im Rahmen der *TIB* bereits beschrieben. Das noch ausständige „Mittelstück“ dieser Verbindung von Göynük zur Sangariosbrücke zweigte bei diesem Ort von der Route C 4 ab. Die Straße folgte zunächst der modernen Straße Richtung Nallıhan, trennte sich aber von dieser nach einem Paß, dem *Merdivenli Boğaz* („Paßenge mit Stufen“)²⁴⁷, um durch ein Flußtal (einen Zufluß zum Hamam Boğazı)²⁴⁸ das Bistum → Numerika (antik und frühbyzantinisch Dableis) zu erreichen. Sie setzte sich dann wahrscheinlich über die alten Orte → Yukarı Kınık und → Beyyayla zur genannten Sangariosbrücke (dem wichtigsten Hinweis darauf, daß diese Verbindung überhaupt existierte) und über die Sündiken Dağları nach Dorylaion fort²⁴⁹.

II. DIE SCHIFFFAHRT

1. Vorbemerkungen

Kann die Bedeutung der zivilen und militärischen Seeschifffahrt für das Byzantinische Reich kaum hoch genug eingeschätzt werden²⁵⁰, so gilt dies in ganz besonderem Maße für die Gewässer, die sich in Hauptstadtnähe zwischen den europäischen und asiatischen Küsten erstrecken²⁵¹;

²⁴¹ DÖRNER, Bithynien 35.

²⁴² In den 1930er Jahren wurde eine Chaussee zwischen Şile und İzmit gebaut, deren Konstruktion von beiden Endpunkten vorangetrieben wurde, die aber bei Erscheinen der TK noch nicht vollendet war. Ihr liegt die hier vorgeschlagene Straßenführung zugrunde.

²⁴³ S. bereits oben S. 274 mit A. 85.

²⁴⁴ HALKIN, Saints de Byzance 50; Menol. II 307f.; AASS Aug. IV 522 E; Synax. Cpl. 913.

²⁴⁵ *TIB* 9, 132 (dort Route B 2); oben Route C 4.

²⁴⁶ *TIB* 7, 143 (unter Route A 1).

²⁴⁷ Dieser Name könnte auf eine alte Pflasterstraße mit Abtreppungen hinweisen.

²⁴⁸ TK C V Bolu 41/t.

²⁴⁹ Zu dieser Verbindung vgl. ŞAHİN, Iznik II 1, S. 18f., 32.

²⁵⁰ Zur „Maritimität“ des Byzantinischen Reiches in der Frühzeit vgl. e. g. AHRWEILER, Mer 7–14; allgemein KODER, Lebensraum 16f.

²⁵¹ Die diesbezüglichen Bemerkungen in *TIB* 12, 205, sind naturgemäß auch für die asiatische Seite gültig.

jedes Schiff von oder nach Konstantinopel mußte entweder den Bosphoros oder das Marmarameer (die Propontis) – und gegebenenfalls die Dardanellen (den Hellēspontos) – passieren. Zu den Bedürfnissen der Handelsschifffahrt kamen hier auch Aspekte der Sicherheit des Staates und seines neuen Zentrums Konstantinopel im allgemeinen und der Sicherheit der Lebensmittelversorgung der Hauptstadt im besonderen, aber auch Belange des Fiskus hinzu. Bereits im späten 4. Jh. hatten die Kaiser in → Abydos an der Einfahrt in die Dardanellen von Süden und in ähnlicher Weise in → Hieron an der Einfahrt in den Bosphoros von Norden einen Kontrollposten eingerichtet, der vom *archōn* oder *komēs tōn stenōn* geleitet wurde, welcher den ein- und ausfahrenden Schiffsverkehr insbesondere hinsichtlich des Transportes reglementierter (für die Ernährung von Konstantinopel essentieller und daher ganz oder größtenteils der *Annona* unterliegender) und verbotener Waren (wie etwa Waffen) sowie darüber hinaus die Reisedokumente der Passagiere zu kontrollieren hatte²⁵². Kaiser Justinian I. wandelte diese Kontrollpunkte in staatliche Zollämter um, wo die üblichen Kontrollen durchgeführt, nun aber auch erhebliche Gebühren eingehoben wurden²⁵³. Abydos und Hieron behielten diese Funktionen bis zum Ende der mittelbyzantinischen Epoche²⁵⁴.

2. Die Seeschifffahrt

Im folgenden sollen nun nicht die rechtlichen und administrativen Details weiter verfolgt, sondern die Seerouten betrachtet werden, die die wichtigsten Hafenorte und Anlegestellen entlang der Küsten von Bithynien und Hellespont untereinander, mit den Häfen Thrakiens und vor allem mit Konstantinopel verbanden. Eine gewisse Rolle spielten auch in byzantinischer Zeit noch direkte Handelsverbindungen zwischen einigen Hafenstädten des Bearbeitungsgebietes und bestimmten Häfen im Schwarzen Meer und im Mittelmeer.

Für die byzantinische Seefahrt galten, wenngleich keineswegs ausnahmslos, drei Einschränkungen. Zwischen November und März war die Schifffahrt witterungsbedingt weitgehend eingestellt²⁵⁵; sie wurde weiters überwiegend als Küstenschifffahrt und als Tagesschifffahrt betrieben²⁵⁶. Vor allem im „Fernverkehr“, dem Schiffsverkehr also, der über den Bosphoros hinaus ins Schwarze Meer bzw. über die Dardanellen hinaus in die Ägäis führte, stellt sich die Frage nach den am häufigsten angelaufenen Zwischenstationen. Für die Schifffahrt gerade auch in Bithynien und Hellespont kommen die Wind- und Strömungsverhältnisse – je nach Ausgangspunkt und Ziel – erschwerend oder erleichternd hinzu. In der Propontis, den Dardanellen und der nördlichen Ägäis herrschen ganzjährig, besonders aber während der Etesien (*Meltemia*) im Sommer (Höhepunkt Juli/August) nordöstliche Winde vor, die, im Verein mit der z. T. starken Oberflächenströmung vom Schwarzen Meer zum Mittelmeer, die Einfahrt von der Ägäis in die Dardanellen und die Fahrt nach Konstantinopel oft längere Zeit hindurch unmöglich machten;

²⁵² AHRWEILER, *Fonctionnaires* 240f., DURLIAT – GUILLOU, *Tarif*; DAGRON, *Tarif* 448–455.

²⁵³ Prok. anecd. 152–154; AHRWEILER, *Fonctionnaires* 241f., 246f.; DIES., *Mer* 60; DAGRON, *Tarif* 445f.; LEBENIŌTĒS, *Edikton tēs Abydu* 61–65. Diese Kontrollpunkte dürften auch die Grenzen des „Sonderwirtschaftsraumes“ um Konstantinopel (der öfter genannte Radius von 100 Meilen um die Hauptstadt dürfte eine grobe Verallgemeinerung darstellen) gebildet haben; vgl. OIKONOMIDES, *Economic Region* 221–223.

²⁵⁴ Vgl. OIKONOMIDES, *Economic Region* 227–229.

²⁵⁵ Vgl. McCORMICK, *Economy* 450–468; AVRAMEA, *Communications* 77f.; KISLINGER, *Verkehrsrouten* 158f.

²⁵⁶ Vgl. AVRAMEA, *Communications* 79; G. MAKRIŠ, *Ships*, in: *EHB* I 96; KISLINGER, *Verkehrsrouten* 156–158, 171. Alle drei genannten Einschränkungen der Seeschifffahrt werden – für die Antike – als verbreitete Irrtümer erklärt, zumindest aber stark relativiert von H. WARNECKE, *Zur Phänomenologie und zum Verlauf antiker Überseewege*, in: O. OLSHAUSEN – H. SONNABEND, *Zu Wasser und zu Land. Verkehrswege in der antiken Welt (Stuttgarter Kolloquium zur Historischen Geographie des Altertums 7)*. Stuttgart 2002, 93–105; a. O. 103 nennt WARNECKE das winterliche *mare clausum* geradezu eine Fiktion. Schon aufgrund des – nach dem Verlust der orientalischen Provinzen an die Araber – eingeschränkten geographischen Raumes, in dem sich der Großteil der byzantinischen Seefahrt abspielte, werden die Einschränkungen ab der Mitte des 7. Jh. stärker zum Tragen kommen als in der Antike.

Chancen auf Süd- oder Südwestwind gibt es am häufigsten im April und Mai in den Morgenstunden²⁵⁷.

Auf dem europäischen Ufer der Propontis und der Dardanellen haben sich → Hērakleia, → Raideustos und → Kallipolis (alle *TIB* 12) als wichtigste Zwischenstationen auf dem Weg von der Ägäis nach Konstantinopel und umgekehrt herausgestellt²⁵⁸. Auf der asiatischen Seite sind hier → Abydos (als bester Naturhafen der Dardanellen für diese Rolle besonders geeignet) und die Insel → Proikonnēsos, vor allem die Nordküste (vgl. besonders → Petalas) zu nennen, die in vielen Berichten erwähnt werden²⁵⁹. Für Fahrten in das Schwarze Meer sind innerhalb des Bearbeitungsgebietes die Entfernungen so gering, daß sich die Frage nach einer öfter angelaufenen Zwischenstation nicht stellt.

Im folgenden werden entlang der Küsten des Schwarzen Meeres, des Bosporos, der Propontis mit ihren Buchten und Inseln, der Dardanellen und des zu Hellespont gehörigen Abschnittes der Ägäis, d. h. im Gegenuhrzeigersinn, die wichtigeren Häfen und Landstellen aufgrund von schriftlichen Quellen und archäologischen Resten aufgelistet und fallweise hinsichtlich ihrer Bedeutung kommentiert. Einzelbelege sind unter den Lemmata zu finden.

Das Schwarze Meer

Hauptquellen für die einzelnen Häfen und Landstellen sind, neben vereinzelt Erwähnungen in historischen Quellen und Urkunden, die spätantiken Periploi des Schwarzen Meeres sowie spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Portulane und Portulankarten²⁶⁰. Der bithynische Abschnitt der Schwarzmeerküste beginnt an der Mündung des in der Antike und in byzantinischer Zeit in gewissem – umstrittenem – Maß schiffbaren → Sangarios (Grenze zur Honōrias), der als Hafen nur eine untergeordnete Rolle spielte. Die Insel → Daphnusia hingegen, die an ihrem Südufer, also gegen das Festland hin, über einen bedeutenden, auch archäologisch noch erkennbaren Hafen verfügte, wurde zu allen Zeiten angelaufen und diente bisweilen wohl auch als Zwischenstation auf Fernreisen. Neben dem eigentlichen Inselhafen mag es unter dem Schutz der Insel am Festland einen weiteren Hafen gegeben haben²⁶¹. Nach 1204 wurde, wie mehrere Vorfälle zeigen, Daphnusia auch von Venezianern und Genuesen benutzt. Ist die Küste zwischen der Sangariosmündung und Daphnusia weitgehend flach und sandig, so nimmt sie nun bis zum Bosporos gebirgigen Charakter an; zahlreiche Abschnitte weisen hier Steilküsten auf. Die meisten Häfen finden sich daher in den Mündungstrichtern oder -buchten der kleineren oder größeren Flüsse. Die Anlage byzantinischer Festungen in → Karpē (in der Spätantike *emporion*, in den Portulanen als „guter Hafen“ bezeichnet) und → Astrabēkē (quellenmäßig bezeugt erst in späbyzantinischer Zeit) beweist, daß die zugehörigen Häfen bis in die Spätzeit ihre Bedeutung erhielten bzw. nun erst gewannen. Beim Ort → Psillis mündet außer dem gleichnamigen Fluß noch ein zweiter, was zum mittelalterlichen Namen Dipotamon führte. In beide Flußmündungen können noch heute kleinere Schiffe einfahren. → Chēlē (2, heute der Badeort Şile), Nachfolgesiedlung des unweit südwestlich gelegenen → Artanēs, war eher ein Ankerplatz als ein eigentlicher Hafen²⁶²; die auf einer Insel gelegene Festung hatte aber als Verbannungsort und Gefäng-

²⁵⁷ Zu den Winden und Strömungen im Bereich Bosporos, Propontis, Dardanellen und Nordägäis vgl. KODER, Lebensraum 27f., 71; *TIB* 10, 69, 99f.; KISLINGER, Verkehrsrouten 156.

²⁵⁸ *TIB* 12, 207f.

²⁵⁹ Belege unter den Lemmata. Die Bedeutung der Nordküste von Proikonnēsos mit ihren Häfen wird auch durch die Unterwasserarchäologie bestätigt; s. die Verteilung der Funde von byzantinischen Schiffswracks bei GÜNSENIN, Sea of Marmara 130, Abb. 8.2 (Karte).

²⁶⁰ Zu den Häfen und Landstellen der bithynischen Schwarzmeerküste vgl. BELKE, Periploi (in Druck).

²⁶¹ So läßt sich zumindest die Angabe des Periplus Ponti Euxini 113 (... Δαφνουσίαν, ὀλίγον ἀπέχουσιν ἀπὸ τῆς ἡπείρου, ἐν ἧ λμῆν ὑπὸ τὴν νῆσον ...) verstehen; kürzer, aber ähnlich Arr. Peripl. 115.

²⁶² Einem spätmittelalterlichen Portulan zufolge *Silli è uno stallo* (Ankerplatz), *e non à stallo per nave, ma è tiradore de barche* (eine Vorrichtung, Boote [auf den Strand] zu ziehen).

nis eine gewisse Bedeutung. Der letzte, in der Mündung des gleichnamigen Flusses gelegene Hafen, → Rēbas (1), war historisch wohl als befestigter Platz wichtiger denn als Hafen; er wird nur in einem frühneuzeitlichen griechischen Portulan und wenigen Portulankarten genannt.

Die asiatische Küste des Bosporos

Da die Portulane und Portulankarten zwischen → Hieron und → Chrysopolis keine Eintragungen bieten, bleibt als einzige durchgehende Beschreibung der Anaplus des Dionysios von Byzanz, der wiederum kaum Bemerkungen über die Häfen macht. Wir sind also fast ausschließlich auf die Angaben aus historischen Quellen angewiesen. Nur wenige Plätze der Bosporosküste werden ausdrücklich als Häfen ausgewiesen, aber es ist klar, daß alle bezeugten Ortschaften und Klöster zumindest über eine Landstelle verfügten. Auch die Bosporosküste ist gebirgig; Steilküsten wechseln mit kleineren Küstenebenen ab. Größere Flüsse fehlen. Die Häfen nutzen den Schutz felsiger Vorsprünge und Buchten.

Der wichtigste Hafen im Nordabschnitt der Bosporosküste war zweifellos → Hieron mit seiner bereits erwähnten Zollstation; er lag vermutlich südlich des Burgberges und war somit gegen nördliche Winde geschützt. Bei Hieron selbst (oder weiter nördlich, mehr in der Nähe des modernen Leuchtturmes von Anadolu Feneri) stand ein Leuchtturm, der von der Spätantike bis in das späte Mittelalter nachgewiesen ist. Darauf folgt → Ophru Limēn, der vielleicht mit dem Hafen von Hieron identisch ist. Wie dem auch sei, an diesem Beispiel wird die Beziehung des Hafens zur → Panteleēmonos Monē deutlich. Dasselbe gilt, bereits im mittleren Küstenabschnitt, für die → Akoimētōn Monē; die enge Verbindung dieses Klosters zur Hauptstadt setzt eine sichere Landstelle voraus, die im → Katangeion Kolpos zu suchen ist. → Phrixu Limēn (beim heutigen Ort Kanlıca) und der südlich gelegene Hafen → Phialē, der eine halbrunde Bucht (heute einfach *Körfez*, Bucht genannt) nutzt, werden im Zusammenhang mit einem Armenhaus und mehreren Klöstern (→ Anthemiū, → Batala, → H. Trias [1] sowie weiteren Klöstern im Bereich des Berges → Borradiōn) genannt. Das Mündungsgebiet des bedeutendsten Flusses der Bosporosküste, des erst nachbyzantinisch genannten → Aretae (Göksu), an dem Sultan Bayezid I. die Burg Anadolu Hisari errichten ließ, hieß → Potamōnion. Ein Hafen im Mündungstrichter des Flusses, der noch heute als Yacht- und Fischereihafen genutzt wird, ist angesichts der dichten Besiedlung der Ebene entlang des Unterlaufes des Flusses voranzusetzen²⁶³.

Am Übergang zum südlichen Teil der Bosporosküste, der, wie die anschließende Ostküste des Marmarameeres bis zur Einfahrt in den Golf von Nikomēdeia (→ Astakēnos Kolpos) zum Vorstadtgebiet von Konstantinopel gerechnet werden kann, lagen das *proasteion* und der gleichnamige Küstenabschnitt → Brochthoi, an dem sich besonders viele Kirchen (Michaēl und Theotokos) und Klöster (→ H. Thōmas [1], → H. Iulianos, → Metanoia) sowie der kaiserliche Palast → Sophianai befanden, die regen Verkehr mit der Hauptstadt unterhielten. Die genauen Landungsstellen sind allerdings nicht bekannt.

Dienten all diese Häfen und Landungsstellen südlich von Hieron vorwiegend dem lokalen Verkehr und der Verbindung zur Hauptstadt, so hatten die Häfen von → Chrysopolis (vgl. auch → Damalis) und → Chalkēdōn – diese Stadt liegt bereits außerhalb des eigentlichen Bosporos – auch überregionale Bedeutung, da von hier die Landstraße in alle kleinasiatischen Provinzen führte (s. Route A 1). Ungezählte Überfahrten von und nach Konstantinopel sind quellenmäßig von früh- bis in die spätbyzantinische Zeit ausdrücklich bezeugt oder voranzusetzen²⁶⁴.

²⁶³ Einige der heute für Yachten verwendeten Häfen sind beschrieben bei HORN – HOOP, Nordägäis 27–31, nämlich Poyraz (→ Dios Akra), Kanlıca Koyu (→ Phialē), Mündungstrichter des Göksu (→ Aretae) und des südlich mündenden Küçüksu.

²⁶⁴ Zu den Häfen gegenüber von Konstantinopel s. BELKE, Tore nach Kleinasien 162–167.

Die Ostküste des Marmarameeres (Propontis) bis Kios
(einschließlich des Golfes von Nikomēdeia)

Die Landschaft entlang der Ostküste des Marmarameeres besitzt vielfach einen mehr oder weniger breiten, relativ ebenen oder leicht hügeligen Küstensaum. Diese einladende und auch klimatisch begünstigte Gegend war von Villen, Palästen und Klöstern übersät, die Kaiser und Angehörige der Konstantinopolitanen Oberschicht hatten errichten lassen. Dementsprechend groß war die Anzahl der Häfen an diesem Küstenabschnitt, die oft künstlich angelegt werden mußten²⁶⁵. Kaiser Justinian I. ließ sowohl in → ta Eutropiu an der Ostseite der Mündungsbucht des Flusses → Chalkēdōn (2) als auch im benachbarten → Hiēreia einen Hafen bauen; letzterer diente in erster Linie einem gleichzeitig errichteten Palast, der bis Rōmanos IV. Diogenēs (1068–1071) der am häufigsten besuchte Kaiserpalast in Bithynien war²⁶⁶. In Hiēreia oder in einem der nächsten drei Häfen, → Rūphinianai mit seinen Palast- und Klosteranlagen, → Poleatikon, über das sonst nichts bekannt ist, oder → Satyros mit seinem von Patriarch Ignatios 873/4 gegründeten Kloster, mußte der Stadtpräfekt von Konstantinopel den Kaiser bei seiner Rückkehr von Feldzügen in Kleinasien empfangen. Auch → Bryas, der nächste Kaiserpalast, der ursprünglich von den Kaisern Tiberios und Maurikios errichtet und von Kaiser Theophilos gänzlich neu erbaut worden war, verfügte über einen eigenen Hafen. Ausdrücklich als *proasteion* (Vorstadt) von Konstantinopel bezeichnet wird → Panteichion (1), wo Belisar, der Feldherr Justinians, ein Landgut besaß, das große Mengen Wein produzierte²⁶⁷. Allein der Export dieses Weines setzt einen Hafen voraus. Hier endet die Reihe der hauptstädtischen Vorstadtvillen. Für die Klöster am und im Umkreis des Kaps → Akritas (→ H. Tryphōn, → Theotokos, → H. Dēmētrios und → H. Geōrgios [5]) nennen die Quellen keine eigenen Häfen²⁶⁸.

Auch die Prinzeninseln (→ Prinkipeioi Nēsoi)²⁶⁹ sind in diesem Zusammenhang anzuführen. Aus den Quellen ergibt sich ein reger, aber bedarfsabhängiger Schiffsverkehr zwischen Konstantinopel und jeder einzelnen dieser Inseln, insbesondere zu ihren Klöstern bzw. Klostergefängnissen, da die Inseln häufig Verbannungsorte für in Ungnade gefallene weltliche und geistliche Würdenträger waren²⁷⁰.

Mit dem Kap → Leukatēs bzw. dem 3 km östlich gelegenen Ort → Ritzion an der Einfahrt in den Golf von Nikomēdeia (→ Astakēnos Kolpos) beginnt eine Reihe von Hafenorten und Landstellen, die weniger die Verbindung mit der Hauptstadt vermittelten als vielmehr, quellenmäßig meist erst ab der späteren mittelbyzantinischen Zeit belegt, als Überfuhrhäfen zum Südufer des Golfes und zu den von dort ausgehenden Straßen eine Rolle spielten. Zur Zeit Kaiser Alexios' I. war in dieser Hinsicht → Libyssa bzw. dessen mittelbyzantinische Nachfolgerin Aigialoi der wichtigste Hafen, von wo aus die Überfuhr nach → Helenopolis bzw. → Kibōtos höchstens 5 km betrug. An der Nordküste des Golfes von Nikomēdeia lagen noch die Hafenorte → Charax (Hereke), das in römischer oder frühbyzantinischer Zeit als sehr großer Handelsplatz bezeichnet wurde und aus dem noch im 14. Jh. Händler stammten²⁷¹. Für → Elaia sind Überfahrten bereits Ende der frühbyzantinischen Zeit nachgewiesen.

Der wichtigste Hafen am Astakēnos Kolpos war stets Nikomēdeia am Nordostende des Golfes, Nachfolgerin der im Südosten des Golfes gelegenen Stadt → Astakos. Davon zeugen in der Antike neben der literarischen Überlieferung auch Münzen und Inschriften, darunter das sog. Höchstpreisedikt des Kaisers Diokletian, das Schifffahrtsverbindungen von Nikomēdeia in prak-

²⁶⁵ Für eine detaillierte Darstellung der Häfen und Anlegestellen zwischen dem Kap → Lekton und Konstantinopel nach den spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Portulanen und Portulankarten s. BELKE, Küsten, *passim*.

²⁶⁶ Zu beiden Häfen s. HORN – HOOP, Nordägäis 38–41; BELKE, Tore nach Kleinasien 167–170.

²⁶⁷ Prok. bella VII 35, 4–8; ANAGNOSTAKIS – BOULAY, Vignobles 40.

²⁶⁸ Zu den modernen Häfen dieses Abschnittes s. HORN – HOOP, Nordägäis 41f.

²⁶⁹ Unter diesem zusammenfassenden Lemma wird auf die einzelnen Inseln verwiesen.

²⁷⁰ Moderne Yachthäfen bei HORN – HOOP, Nordägäis 44–48.

²⁷¹ AHRWEILER, Oinaiôtēs 25; KARPOZILOS, Charax 408f.

tisch den ganzen Mittelmeerraum und vermutlich auch in das Schwarze Meer (die inschriftlichen Kopien des Edikts sind an dieser Stelle stark zerstört) nennt²⁷². An der Bedeutung des Hafens änderten auch die Gründung von Konstantinopel als neuer Reichshauptstadt, die Erdbebenkatastrophen, durch die Nikomēdeia mehrfach zerstört wurde, und die Aufgabe der spätantiken Unterstadt nach dem 7. Jh. nichts. Ein Hafen an einem Golf, der sich 60 km in das Inland erstreckte und den Transport von Gütern, auch Lebensmitteln, in die neue Hauptstadt erleichterte, war nicht zu ersetzen.

Die Häfen an der Südküste des Golfes von Nikomēdeia und der Nordabdachung des → Arganthōnion-Gebirges dienten, außer für die lokalen Überfahren, mehr als die der Nordküste für die direkte Verbindung von und nach Konstantinopel, da so eine schnellere Verbindung zum Straßenknotenpunkt Nikaia und damit zu den Inlandsstraßen (besonders zu den Diagonalverbindungen) gegeben war. Dies gilt insbesondere für die Häfen → Prainetos, → Helenopolis und das damit identische oder benachbarte → Kibōtos, das nicht lokalisierte → Neakōmē (vielleicht Nachfolgesiedlung von → Strobilos [1]), → Pylai und das bereits etwas isoliert liegende → Sangaron. Auch viele Kaiser nutzten mit ihrem Gefolge diese Möglichkeit einer direkten Verbindung mit der Hauptstadt auf manchen Feldzügen nach Kleinasien. Nicht zuletzt aus diesem Grunde waren in Pylai und Sangaron kaiserliche *xenodochoi* stationiert²⁷³.

Südlich des Arganthōnion-Gebirges erstreckte sich der Golf von Kios (→ Kianos Kolpos, heute Gemlik Körfezi) nach Osten. Auf der Nordseite markierte das allen Winden ausgesetzte und daher gefürchtete Kap → Tritōn die Einfahrt in den Golf. Am Nordufer des Golfes lag u. a. der nicht sicher lokalisierte Hafen → Leontarion. Wichtigster Hafen aber war → Kios (heute Gemlik), das ähnlich wie Nikomēdeia am innersten Punkt des Golfes lag. Nicht nur Reisende nutzten diesen Hafen (und andere Häfen des Golfes) gerne. Über Kios wurden aus den fruchtbarsten Teilen Bithyniens (die Gegend um den See von Nikaia und die Südküste der Propontis) Lebensmittel, u. a. Getreide, nach Konstantinopel verschifft. Die Stadt war daher Sitz eines kaiserlichen *hōrreiaris*.

Die Südküste des Marmarameeres (Propontis) bis zur Einfahrt in die Dardanellen

Zwischen Kios und mindestens → Elegmoi erstreckte sich entlang der Südküste der Propontis die fruchtbare Landschaft → Katabolon, deren Hauptausfuhrhafen Kios selbst war²⁷⁴. Über den Hafen des Klosters (und Ortes) → Elegmoi reisten auch Mönche aus dem Gebiet des → Olympos nach Konstantinopel. → Apameia war, ebenso wie seine spätbyzantinische und osmanische Nachfolgerin → Muntaneia (heute Mudanya) Ausfuhrhafen auch für Produkte (insbesondere Holz aus dem Gebiet des → Olympos) der Stadt → Prusa (Bursa), die über keinen eigenen Hafen verfügte. → Sykē stand, obgleich in vielen spätbyzantinischen und frühneuzeitlichen Portulanen und Portulankarten genannt, an Bedeutung sicher hinter dem westlichen Nachbarort → Trigleia zurück, der sich in spätbyzantinischer und osmanischer Zeit zum Hauptexporthafen für Alaun, vor allem aber für lokalen Wein entwickelte, der nicht nur nach Konstantinopel, sondern auch in das Schwarzmeergebiet verkauft wurde. In der Flur Kapanca lag östlich der Mündung eines kleinen Flusses (Ketenderesi) eine Siedlung, die nach dem archäologischen Befund in römischer und frühbyzantinischer und dann wieder in spätbyzantinischer und osmanischer Zeit genutzt wurde. Sie besaß einen größeren, durch eine sichelförmige Mole geschützten Hafen, der in der früheren Periode vielleicht als Hafen der binnenländischen Stadt → Kaisareia diente und in der Spätzeit mit der in spätbyzantinischen und frühneuzeitlichen

²⁷² GHIACCHERO, Edictum I 220–223, 226f.; vgl. für die Antike zusammenfassend ROBERT, Documents d’Asie Mineure VI 419–426 (= DERS., Documents 115–122).

²⁷³ Zur Rolle von Pylai vgl. LEFORT, Communications 210–212.

²⁷⁴ Katabolon selbst wird öfter auch synonym für den Hafen von Kios verwendet. Zur Bedeutung der Häfen von Katabolon vgl. LEFORT, Communications 210.

Portulanen und Portulankarten als → Kapelitēs (u. ä.) verzeichneten Ortschaft und Schifffahrtsstation identifiziert werden kann. Hinter einem Kap natürlich geschützt war der nur wenige Kilometer westlich gelegene Hafen von → Daskyleion (1)²⁷⁵.

Von größter wirtschaftlicher und militärischer Bedeutung war der → Ryndakos, konnten doch über diesen Fluß bis mindestens zum Ende der byzantinischen Zeit hochseegängige Schiffe in den See von → Apollōnias (→ Apollōnias Limnē, heute Ulubat Gölü) einfahren und diese Stadt, die in der Antike, obgleich am entgegengesetzten Ende des Sees gelegen, den Beinamen „am Ryndakos“ führte, in den Handelsaustausch einbeziehen²⁷⁶. Ab der mittelbyzantinischen Zeit spielte die am Ausfluß des Ryndakos aus dem See und am Schnittpunkt mehrerer Straßen gelegene Stadt → Lopadion, ebenfalls Sitz eines kaiserlichen *xenodochos*, die bedeutendere Rolle²⁷⁷.

Einige Kilometer westlich der Ryndakos-Mündung – der Fluß bildete hier auch die Grenze zwischen Bithynien und Hellespont – fällt das → Sigrianē-Gebirge steil ins Meer ab. Die wenigen, an dieser meist unfruchtbaren Steilküste gelegenen Häfen dienten daher nur den Bedürfnissen der kleinen Siedlungen und Klöster wie → Megas Agros oder → Hiereia (2). Der nächste größere Hafen, → Panormos (Bandırma) erlangte erst ab der mittelbyzantinischen Zeit einige Bedeutung, und zwar wiederum als Ausfuhrhafen für Getreide, das sicherlich aus den fruchtbaren Ebenen rund um die → Daskylitis Limnē (heute Manyas oder Kuş Gölü) stammte; sechs Siegel von *hōrreiaroi* sind bekannt, die mit großer Wahrscheinlichkeit diesem Panormos zuzuweisen sind.

Die Hauptstadt der Provinz Hellespont, → Kyzikos, besaß zu beiden Seiten des Isthmus, der die Verbindung vom Festland zur Halbinsel von Kyzikos (Kapıdağı Yarımadası) herstellte, je einen Hafen. Bis in die römische Kaiserzeit bestand zwischen diesen beiden noch ein dritter (Panormos), der durch Kanäle (und einen Lagunensee) mit der westlichen und der östlichen Bucht verbunden war. Mit dem Niedergang der eigentlichen Stadt Kyzikos während der mittelbyzantinischen Zeit, insbesondere nach dem Erdbeben von 1063, verlagerten sich die für die Schifffahrt wichtigen Häfen einerseits nach Osten zu dem genannten Hafen Panormos (Bandırma), andererseits zu dem schon früher bestehenden Hafen von → Artakē (Erdek), der in spät- und nachbyzantinischer Zeit als der eigentliche Nachfolgehafen von Kyzikos gelten kann. Wie noch heute, so waren auch in byzantinischer Zeit und in der frühen Neuzeit die Küstenorte rund um die Halbinsel von Kyzikos über Häfen und Wasserwege mit der Außenwelt verbunden; diese waren aber offensichtlich nur von lokaler Bedeutung, denn sie werden – mit Ausnahme von → Rodia (heute Narlı im Nordwesten der Halbinsel) – nicht in den Quellen, auch nicht in den Portulanen und Portulankarten, genannt²⁷⁸.

Unter den Inseln, die westlich und nordwestlich der Halbinsel von Kyzikos liegen, hatte nur die größte, → Proikonnēsos, für die Seefahrt überregionale Bedeutung. Auf die Rolle der Häfen insbesondere der Nordküste dieser Insel als Station des überregionalen Schiffsverkehrs wurde einleitend zu diesem Kapitel über die Seeschifffahrt bereits hingewiesen. Wenngleich der Hafen → Petalas in diesem Zusammenhang am häufigsten genannt wird, so betrachten die Portulane doch den nordöstlich der Marmorsteinbrüche bei → Palatia (Saraylar) gelegenen Mermercik Koyu (oder Limanı) als den Haupthafen der Insel²⁷⁹. Dieser Hafen war auch von der Antike bis heute als Ausfuhrhafen für den Marmor der Insel noch wichtiger als der westlich benachbarte, unmittelbar bei Palatia und den Marmorbrüchen gelegene Saraylar Koyu (oder Limanı)²⁸⁰.

²⁷⁵ Allerdings war der Schutz nur mäßig; vgl. HORN – HOOP, Nordägäis 83.

²⁷⁶ Im 17. Jh. wurde die Fracht der Hochseeschiffe auf halbem Weg zwischen der Mündung des Ryndakos ins Meer und dem Ausfluß aus der Apollōnias Limnē, beim heutigen Ort İskele, auf Wagen verladen; s. COVEL, Voyages 186f. mit A. 490.

²⁷⁷ Vgl. LEFORT, Communications 209f.

²⁷⁸ Zu den Häfen rund um die Halbinsel von Kyzikos s. HORN – HOOP, Nordägäis 72–81.

²⁷⁹ DELATTE, Port. I 241, 337; MOTZO, Compasso 46; Port. Gracia Pauli 49; KRETSCHMER, Port 325, 518.

²⁸⁰ Zu diesen Häfen HORN – HOOP, Nordägäis 65–67.

Zwischen Kyzikos (bzw. Artakē) und der nächsten bedeutenden Hafenstadt → Pēgai scheint kein größerer Hafen gelegen zu haben (→ Cunilliere, → Palleo, → Sirinçavuş Kalesi). Pēgai hingegen, die Nachfolgesiedlung der antiken Stadt → Priapos, entwickelte sich seit der mittelbyzantinischen Zeit zu einem der wichtigsten und am stärksten befestigten Hafen- und Handelsplätze am Marmarameer. Sie beherbergte bereits vor dem Vierten Kreuzzug eine lateinische Kolonie, diente in der Anfangszeit des sog. Nizänischen Reiches bis 1224 den Lateinern als Brückenkopf nach Kleinasien und erfuhr durch die Ansiedlung eines Teiles der Bewohner von Monembasia auf der Peloponnes durch Kaiser Iōannēs III. Batatzēs, die als privilegierte Gruppe vom Handel lebten, nochmals gewaltigen Aufschwung²⁸¹. Die letzte Hafenstadt, die noch ganz dem Marmarameer zuzurechnen ist, ist → Parion, das aufgrund seiner beiden guten Häfen seine Bedeutung u. a. als Umschlagplatz für Holz von der Antike bis in osmanische Zeit (nun allerdings nur noch als Ansammlung einiger ärmlicher Hütten) wahren konnte²⁸². Von Pēgai an nach Westen stellen sich die Küstenstriche wieder ziemlich gebirgig dar; der Export größerer Mengen landwirtschaftlicher Produkte wird damit unwahrscheinlich.

Die asiatische Küste der Dardanellen und der nördlichen Ägäis bis zum Kap Lekton

Die asiatische Küste der Dardanellen ist nicht gerade mit guten Naturhäfen gesegnet; dennoch nennen die Quellen eine ganze Reihe von Hafenorten und Anlegestellen. Gleich nach der Einfahrt in diese Wasserstraße, unter dem Schutz der Sandbarriere von Çardak, die einen größeren Lagunensee einschließt, ist wohl im Bereich des antiken → Abarnis der Hafenort → Horkos zu suchen, der mehrfach auch als Kriegshafen und -werft diente. Obwohl → Lampsakos am Südende einer weiten, offenen Bucht lag und sicher nicht über einen wirklich guten Hafen verfügte, war die Stadt durchgehend bedeutend genug, daß sie regelmäßig von Schiffen angefahren wurde und Eingang in viele Portulane und Portulankarten fand. In der spätbyzantinischen Zeit löste die Überfahrt Lampsakos–Kallipolis die früher bedeutendere Überfahrt Abydos–Sēstos allmählich ab. → Abydos aber war, geschützt von dem Kap Nağara, der anerkannt beste Naturhafen der Dardanellen. Kontroll- und Zollstelle vom Anfang des 5. bis ins 12. Jh., erlebte die Stadt in der Palaiologenzeit einen allmählichen Niedergang, der mit ihrer Zerstörung endete. Wie die Nennungen in den Portulanen und Portulankarten zeigen, blieb der gute Hafen auch in osmanischer Zeit noch in Funktion.

Zwischen Abydos und dem Ausgang der Dardanellen bei → Sigeias Akra (im Mittelalter *Turris Armeniorum*, *Torre Ermeni* u. ä.) lagen zwei Häfen, die für die Schifffahrt von größerer Bedeutung gewesen sein dürften: → Pasequia, ein von den Genuesen öfter benutzter Stützpunkt, und (porto) → Dardanelo. Pasequia kann wohl mit den neu gefundenen Ruinen am Strand nördlich des Ortskernes von → Kepez identifiziert werden. Die Portulane verzeichnen Porto Dardanelo 2 Meilen südlich von Pasequia²⁸³; die meisten Portulankarten, vor allem die älteren, folgen dieser Reihenfolge; manche Karten vertauschen Pasequia und Dardanelo²⁸⁴. Die Vertauschung mag Zufall sein; ebenso wahrscheinlich ist es aber, daß sich in dieser Änderung der Umstand niederschlägt, daß der Hafen der alten, längst untergegangenen Stadt → Dardanos seine Bedeutung verloren hat und bei Çanakkale (zunächst vermutlich in der Bucht unmittelbar nördlich der Stadt, später vielleicht im Bereich der 1462 errichteten türkischen Festung, etwa im Mündungstrichter des → Rodios) ein neuer Hafen eingerichtet wurde, der nun tatsächlich nördlich von Pasquia lag. Die anderen, auch alle späteren Karten, wären der alten kartographischen Tradition gefolgt. Diese Abfolge gibt ein später griechischer Portulan wieder: Mpa(n)kia

²⁸¹ Zum modernen Hafen s. HORN – HOOP, Nordägäis 60f.

²⁸² HORN – HOOP, Nordägäis 96.

²⁸³ MOTZO, *Compasso* 46; KRETSCHMER, *Port* 519; *Port. Gracia Pauli* 49; DELATTE, *Port. I* 242. Da in diesen Portulanen die Gesamtentfernungen zwischen Dardanelo und Abydos viel zu groß sind, können die überlieferten Meilenzahlen kaum zur Lokalisation herangezogen werden.

²⁸⁴ So DIMITROV, *Bülg. kart.*, Taf. 21 (Jahr 1452); 25 (Jahr 1469); 27 (Jahr 1471); 41 (Jahr 1538).

(dieser Ort muß Pasequia entsprechen) – 3 Meilen – porto tu Dardanelu – 2 Meilen – ta chantakia tu Dardanelu (die beiden Dardanellenfestungen Çimenlik Kalesi und Kilitbahir auf der asiatischen und auf der europäischen Seite)²⁸⁵.

An der schwierigen Südeinfahrt²⁸⁶ in die Dardanellen stand südlich gegenüber dem → Kabos Grego (*TIB* 12) auf der → Sigeias Akra an der Stelle der (späteren) osmanischen Festung Kumkale als Schifffahrtsmarke die Turris Armeniorum (Torre de l'Armini u. ä.). Der Haupthafen an der Ägäisküste zwischen dem Ende der Dardanellen und dem Kap → Lekton, dem letzten hier zu behandelnden Küstenabschnitt, war lange Zeit → Trōas (1). Dieser Hafen verlandete allerdings bereits während der frühbyzantinischen Zeit und wurde, wie die ganze Stadt, im Laufe des 7. Jh. verlassen. Ein frühneuzeitlicher Portulan, der diese Küste beschreibt, scheint nahezulegen, daß der „Troia“ gegenüberliegende Hafen auf der Insel → Tenedos auch für das Festland eine gewisse Bedeutung hatte²⁸⁷. In → Scorpiata an der Mündung des → Satnioeis (Tuzla Çayı) wurde in frühosmanischer Zeit Alaun verladen, doch wird die Stelle als denkbar ungeeignet beschrieben, da es hier keinen eigentlichen Hafen, sondern nur einen Strand gab. Der südwestlichste Punkt der Trōas und des Bearbeitungsgebietes, das Kap → Lekton, im Spätmittelalter Santa Maria, wird in den Portulanen nur als geographischer Orientierungspunkt genannt; einen eigentlichen Hafen scheint es nicht gegeben zu haben.

3. Die Binnenschifffahrt

In Bithynien und Hellespont sind, abgesehen von den Mündungstrichtern einiger Flüsse, die eher als erweiterte Seehäfen zu betrachten sind, die Unterläufe von nur zwei Flüssen über längere Strecken schiffbar, dem → Sangarios und dem → Ryndakos. In der Antike und sicher noch in frühbyzantinischer Zeit war der Sangarios in gewissem Ausmaß bis auf die Höhe von Nikaia, d. h. bis zur Einmündung des → Rēbas (2; heute Gök[çe]su) schiffbar. Dies ergibt sich aus Münzbildern der Stadt Nikaia mit Schiffsdarstellungen²⁸⁸ sowie aus der Kombination der in der überlieferten Form nicht ganz korrekten Angaben bei Strabōn und dem Dionysios Periēgētēs-Kommentar des Eustathios von Thessalonikē²⁸⁹. Trotz der bisweilen schwierigen Einfahrt in den Fluß²⁹⁰ trug der *Zağra* noch im Mittelalter „große Schiffe“; wie weit flußaufwärts die Schifffahrt tatsächlich noch praktiziert wurde, wird nicht berichtet, vermutlich nicht bis in die Gegend von Nikaia²⁹¹. Ebenso wenig ist klar, ob die Schifffahrt auf dem Sangarios mit hochseegängigen Schiffen oder mit Flußschiffen betrieben wurde; letzteres scheint bei weitem wahrscheinlicher zu sein²⁹².

Die von der Antike bis heute auf dem Ryndakos und der von diesem durchflossenen → Apollōnias Limnē (Ulubat Gölü) betriebene Schifffahrt ist ebenso der Flußschifffahrt wie der Seeschifffahrt zuzurechnen, denn hochseetaugliche Schiffe erreichten über Fluß und See auch

²⁸⁵ DELATTE, Port. I 242. Ein anderer griechischer Portulan erwähnt die beiden Dardanellenfestungen und gibt an späterer Stelle als einziger Portulan die Entfernung (6 Meilen) von den Dardanellenschlössern zum Kap *Nakara* (Nağara Burnu) mit einer zerstörten Festung (Abydos) korrekt an (DELATTE, Port. I 335f.).

²⁸⁶ Auf die wind- und strömungsbedingten Schwierigkeiten wurde bereits oben S. 296f. hingewiesen.

²⁸⁷ KRETSCHMER, Port. 519.

²⁸⁸ ŞAHİN, Nordwestl. Kleinasien I 148 mit A. 75; ROBERT, Asie Mineure 99.

²⁸⁹ Strabōn XII 3, 7; Arrian, Bithynika, Fragm. 20 = Eust. Dion. Per. 355; Periplus Ponti Euxini 119; vgl. ŞAHİN, Nordwestl. Kleinasien I 143–148; ROELLENS-FLOUNEAU, Navigabilité 297–301; DIES., Mobilität 252f. Die Korrespondenz des Plinius mit Kaiser Trajan (Plinius d. J., Ep. X 41f., 61f.) ist in diesem Zusammenhang allerdings gegen ŞAHİN außer Acht zu lassen, da die dortigen Angaben zu einem Fluß nicht auf den Sangarios bezogen werden können.

²⁹⁰ Vita Georg. Am. 54f.

²⁹¹ al-Idrīsī 906; Übers. JAUBERT II 392.

²⁹² Vgl. BELKE, Justinians Brücke 98 („bescheidene, wohl nur lokale Flußschifffahrt oder Flößerei“); ROELLENS-FLOUNEAU, Navigabilité 299f. Neuerdings wird eine Schiffbarkeit des Sangarios, die über Querungen oder engräumige, lokale Transporte an geeigneten Streckenabschnitten hinausgeht, überhaupt bezweifelt; s. T. BEKKER-NIELSON, Navigable Rivers in Northern Anatolia (in Druck).

die Stadt → Apollōnias, die daher den Beinamen „am Ryndakos“ führte. Als Abfahrtsstelle für Passagiere (etwa nach Konstantinopel) und Verladestelle für Waren, darunter Alaun, das nach → Trigleia zum Weitertransport auf westlichen Schiffen gebracht wurde, spielte → Lopadion (direkt unterhalb des Ausflusses des Ryndakos aus dem See) eine wesentliche Rolle²⁹³. Vielleicht war der Ryndakos in der Antike auch bis in die Gegend von → Milētupolis schiffbar²⁹⁴.

Auch auf den anderen größeren Seen von Bithynien und Hellespont spielte die Schifffahrt für die Fischerei und den Warentransport eine bedeutende Rolle. Quellenmäßig ist dies für die → Daskylitis Limnē (Manyas oder Kuş Gölü) nur im Rahmen militärischer Operationen in der Antike belegt. Auf dem See → Boanē (2, jetzt Sapanca Gölü) wurden in der römischen Kaiserzeit schwere Waren wie *marmora*, *fructus*, *ligna*, *materiae* aus dem östlichen Bithynien zum Westufer gebracht, wo sie auf Wagen verladen und zum Golf von Nikomēdeia (→ Astakēnos Kolpos) weitertransportiert wurden. Auf der → Askania Limnē (See von Nikaia, İznik Gölü) wurde einerseits in der Antike und in byzantinischer Zeit Fischfang betrieben, andererseits sind im Zusammenhang mit der Rückeroberung von Nikaia durch Byzanz und die Heere des Ersten Kreuzzuges Truppen- und Lebensmitteltransporte bezeugt. Anfang 14. Jh. konnte man wegen der Türkengefahr Nikaia nur noch nachts von → Kios aus über den See erreichen.

²⁹³ Vgl. LEFORT, *Communications* 209f.; BONDOUX, *Villes* 382; ROBERT, *Asie Mineure* 89–98; AUZÉPY, *Prospection* 2007, 442.

²⁹⁴ ROELLENS-FLOUNEAU, *Navigabilité* 295f.