

## G. DIE VERKEHRSVERBINDUNGEN

### I. DIE STRASSEN

Seit vorgeschichtlicher Zeit gab es im Umkreis und zwischen den Siedlungen ein dichtes Wegenetz für den Personenverkehr, die Viehtrift und den Gütertausch. Dieses Wegenetz orientierte sich an den natürlichen Bedingungen der Landesnatur. Die zunehmende Entwicklung urbaner Siedlungen in historischer Zeit erforderte in einem einander bedingenden Wechselspiel dichtere und bequemere Kommunikationswege. Schon in klassischer Zeit war das Wegenetz soweit entwickelt, dass ein internationaler Austausch zwischen den Siedlungen möglich war. Dies setzte einen bedarfsgerechten Unterhalt der Naturwege je nach örtlicher Interessenlage voraus. Archäologisch und epigraphisch lassen sich diese Gegebenheiten in Lykien und Pamphylien erst seit späthellenistischer Zeit erschließen.

Zu den ersten Maßnahmen der römischen Herrschaft in Pamphylien gehört der Fernstraßenbau von Pergamon nach Sidē, bezeugt durch die Serien der Meilensteine (129–126 v. Chr.)<sup>1</sup>. Damit wird ein charakteristischer Zug in der Landschaftsgeschichte sichtbar: Die systematische Landerschließung aus politisch-strategischen und in ihrer Folge auch wirtschaftlichen Beweggründen. Der Bau dieser ersten ‘Allwetterstraße’, deren technischer Standard (Schotterung, Pflasterung, Unterbau, Randbegrenzungen, Kunstbauten bei Steigungen u.a.m.) unbekannt bleibt, hatte eine nicht zu unterschätzende Vorbildfunktion, da sie fortan Maßstäbe für die Poleis setzte.

Die neue, bisher ungekannte Qualität setzt sich mit den militärisch-strategischen Straßenbauten des P. Servilius Vatia Isauricus und der Via Sebaste fort.

Gleiches geschieht unmittelbar nach der Annektion Lykiens. Der Stadiasmos von Patara (45/46 n. Chr.) spiegelt einerseits das bestehende ältere Wegenetz in Lykien, andererseits den sofort in Angriff genommenen, staatlich angeordneten und gelenkten Ausbau zu Straßen. Aus dem Wegenetz wird ein vielfältig nutzbares, offenes Straßennetz, das teilweise bis in die Neuzeit bestimmend wird. Diese regionalen Verbindungen hatten Anschluss an die reichsweiten Fernstraßen. Der Unterhalt oblag (nach Analogieschlüssen) weitgehend den anliegenden Gemeinden. Staatlicher Druck und periodische politische Lenkung der Straßenbaumaßnahmen während der römischen Kaiserzeit werden in den Zeugnissen der Meilensteine sichtbar.

Die regionale Straßenforschung in Lykien und Pamphylien ist noch nicht soweit fortgeschritten, dass bereits ein Kriterienkatalog zur Charakterisierung und sicheren Datierung der unterschiedlichen monumentalen Zeugnisse – Straßendämme, Schotteraufträge, Pflasterungen, Unterbauten, Felsrampen, Sprengarbeiten, Geleisespuren, Hohlwege, Brückenbauten, Entwässerung, Treppenstraßen – vorliegt.

---

<sup>1</sup> RADKE, *Viae* 1432, Nr. 8. Meilensteine dieser Straße wurden in → Çolaklı (bei Sidē) und in → Takina/Yarışlı (FRENCH, *Catalogue* 294, 295) gefunden. Zum Verlauf der Straße und weiteren Meilensteinen (außerhalb *TIB* 8) vgl. M. RATHMANN, *Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum* (Beihefte der *BJ* 55), Mainz 2003, 52, 151.



Der römische Kunststraßenbau war ohne Zweifel Vorbild für den Ausbau einer Vielzahl örtlicher Verbindungen, die den kleinräumigen Wirtschaftsverkehr belebten und bequemer machten. So lohnte beispielhaft ein Wegebau mit Felssprengungen, Treppen- und Hohlwegen in der Chōra von Myra, deren Spuren erhalten blieben. Es sind die Gebirgswege, die der Tagesversorgung Myras dienten – indirekt anlässlich der Pestzeit in Myra 542 n. Chr. erwähnt<sup>2</sup> –, oder es auch Hos. Nikolaos ermöglichten, während einer Hungersnot in 25 Tagen zehn Dörfer und Weiler aufzusuchen<sup>3</sup>. Ein solches Kommunikations- und Versorgungsnetz besaß jede Polis in römischer und byzantinischer Zeit. Funktionales Kriterium für diese ausgebauten Wege und Saumpfade war eine Durchgangsbreite für beladene Lasttiere mit Packsätteln<sup>4</sup>. Das örtliche Interesse sicherte seit jeher die Wegepflege, zumeist im Frühjahr und im Herbst.

Der Nutzung entsprechend gab es bis in die Neuzeit eine natürliche Rangordnung der Orts-, Regional- und Fernstraßen. Während in römischer Zeit Unterhalt und Schadensbeseitigung (Winterschäden, Erdbeben) staatlicher und regionaler Aufsicht unterlagen, hat in byzantinischer Zeit die öffentliche und private Fürsorge vermutlich spürbar abgenommen. Der römische Wegebau wirkte aber in seiner physischen Konsistenz über Jahrhunderte nach, ohne dass sich dies mit konkreten Beispielen sicher nachweisen lässt. Die Aufrechterhaltung des staatlichen Post- und Kurierverkehrs wie auch des Gütertransports in byzantinischer Zeit setzt voraus, dass ein Mindestunterhalt der Wege- und Flussübergänge auf den Fern- und Regionalstrecken gewährleistet war. Erst in seldschukischer Zeit ist wiederum eine staatlich geförderte und gelenkte Erneuerung der Fernstraßen durch Brückenbauten, Zisternen und Karawansereien zu erkennen, die im wesentlichen auf die römischen Ursprünge zurückgreift bzw. einer morphologischen Logik folgt.

Die Mehrheit der erhaltenen bzw. bisher bekannt gewordenen Straßenabschnitte zeigt einen technischen Zustand der spätoomanischen Zeit, insbesondere Pflasterungen mit teilweise wiederverwendeten Hausteinen aus den älteren, vielfach römischen Belägen und je nach Möglichkeit und Können aus sorgfältig verkeilten, kleinteiligen Feld- bzw. Bruchsteinen. Hierbei werden römische Techniken, so die Stufenbauweise, weitergeführt. Es ist vor allem die regionale Fürsorge, sei es wachsende wirtschaftliche Prosperität oder die Wegesicherung für die saisonalen Triften (Yaylaverkehr), die den Wegebau erneut fördern.

Die Landwege mussten sich weitgehend der gebirgigen Landesnatur beider Provinzen anpassen, sie richteten sich zumeist nach Flussläufen<sup>5</sup> (→ Indos, → Xanthos, → Myros, → Bathys Potamos, Alakır Çayı, Çandır Çayı, → Kestros, → Eurymedōn, → Melas) und überwandern die Gebirge über seit vorgeschichtlicher Zeit genutzte Pässe wie den Sinekçibeli oder Avlanbeli in Lykien und den Döşeme Boğazı (→ Klimax 2) oder İrmasan Geçidi in Pamphylien. Durch enge Schluchten wie die → Stena (1) oder an steilen Hängen wie die → Klimax (1) wurden Straßen gebaut.

In Lykien war eine Wegeführung entlang der Küste wegen der streckenweise steil abfallenden Gebirge zuweilen extrem schwierig; die 'Küstenstraße' entfernte sich daher gelegentlich weit in das Landesinnere, an manchen Stellen wurde der Seeweg vorgezogen<sup>6</sup>. Der Landweg entlang der lykischen Küste dauerte doppelt so lange wie der See-

<sup>2</sup> Vita Nik. Sion. 82–84 (c. 52–53).

<sup>3</sup> Vita Nik. Sion. 84–90 (c. 54–57); zum Wegenetz im Bonda-Gebiet zwischen Myra und Limyra vgl. MARKSTEINER-WÖRRLE, Altar 553–555.

<sup>4</sup> Vgl. HARRISON, Upland settlements 116, Taf. 24 b.

<sup>5</sup> Vgl. KODER, Lebensraum 66.

<sup>6</sup> Vgl. ZIMMERMANN, Zentrallykien 231ff. und KODER, a. O. 65.

weg, für den man gemeinhin nur einen Tag und eine Nacht benötigte<sup>7</sup>. Spuren von Wagengeleisen wurden in Lykien nur bei → Seroia zwischen → Kalamina und → Antiphellos beobachtet<sup>8</sup>.

Seit klassischer Zeit sind Wege in Lykien und Pamphylien durch schriftliche Quellen bezeugt. Alexander der Große zog im Winter 334/333 v. Chr. durch Lykien nach Pamphylien, der Konsul Gnaeus Manlius Vulso führte 189 v. Chr. einen Feldzug über lykisches und pamphylich-pisidisches Gebiet gegen die Galater. Konsul Manius Aquilius baute 129–126 v. Chr. die Fernstraße von Pergamon nach Sidē aus<sup>9</sup>. P. Servilius Vatia (Isauricus) kämpfte 78–75 v. Chr. in Lykien und Pamphylien gegen die Piraten und baute die erste Straße über den Taurus<sup>10</sup>, Cornutus Aquila legte 6 v. Chr. während der Vorbereitungen zur Niederwerfung der Homanadenser die *Via Sebaste* an<sup>11</sup>, die die pisidischen Militärkolonien miteinander verband. Der Statthalter Quintus Veranius ließ nach Einrichtung der Provinz *Lykia* 45/46 n. Chr. die lykischen Wege vermessen und ein Verzeichnis anfertigen; insgesamt werden 67 Strecken genannt. Ein solches Verzeichnis ist in Patara inschriftlich erhalten (Stadiasmos von Patara)<sup>12</sup>. Belege zu den lykisch-pamphyliischen Straßen geben die Tabula Peutingeriana (Tab. Peut.), der Geographus Ravennas, Guido und zahlreiche Meilensteine, die überregionale Bauprogramme verschiedener Kaiser erkennen lassen:

Augustus: s. o. *Via Sebaste* mit A. 11

Claudius: Attaleia<sup>13</sup> (Küstenstraße in Pamphylien)

Hadrianus: Bademli in Lykaonien (→ *TIB* 4, s. v.): von der Straße Sidē–Mistheia (Route 15)<sup>14</sup>

Marcus Aurelius/Lucius Verus: → Kormasa (Route 1, 11), → Yazıköy (Route 1), Solak bei Pergē<sup>15</sup> (Küstenstraße)

Septimius Severus/Caracalla: Üzümlü<sup>16</sup>, → Çolaklı, Kalon Oros<sup>17</sup> und → Syedra (Küstenstraße), → Ece und Yarıköy<sup>18</sup> (Route 1), → Dont (1) (Route 3), → Kastabara (Route 4), → Sibidunda (Route 6), Turunçova<sup>19</sup> (Route 7 oder Küstenstraße), Umgebung von Kibyra in Karien (Route 8)<sup>20</sup>, Seydiköy<sup>21</sup> (Route 10), → Klimax (2) und → Takina/Yarışlı<sup>22</sup> (Route 11), → Tlōs (unbekannte Route)

<sup>7</sup> Pseudo-Skylax, *Periplus* 75.

<sup>8</sup> D. H. FRENCH, *AST* 13/1 (1995 [1996]) 3 (*Fig*); ROSS, *Kleinasien* 42f.; RITTER, *Kleinasien* II 1118f.; MARKSTEINER, *Limyra* 94 (*Lit*); zum Wagenverkehr (*cursus publicus*, δημόσιος δρόμος) in der Spätantike vgl. Cod. Theodos. VIII 5, Cod. Just. XII 50; HENDY, *Studies* 602–613, STOFFEL, *Staatspost*; K. BELKE, *Pflasterstraße* 269–271 und D. F. GRAF, *Camels, Roads and Wheels in Late Antiquity. Electrum* 1. Kraków 1997, 43–49.

<sup>9</sup> S. o. A. 1.

<sup>10</sup> Eutropius, *Breviarium* 6, 3: *primus omnium Romanorum in Tauro iter fecit*; Festus Rufius, *Breviarium* 12: *et viam per Taurum montem primus instituit*; Orosius, *Hist. adv. paganos* V 22: *primus Romanorum per Taurum duxit exercitum*.

<sup>11</sup> Vgl. RADKE, *Viae* 1426. Meilensteine dieser Straße in → Klimax (2), → Komama, → Kormasa und Yarıköy (FRENCH, *Catalogue* 298).

<sup>12</sup> IŞIK–IŞKAN–ÇEVİK, *Miliarium Lyciae*; ŞAHİN–ADAĞ, *Stad. Patar.* (für die Umrechnung der Stadien in Kilometer wird ein Maß von 185 m zugrundegelegt; vgl. RADKE, *Viae* 1447f.).

<sup>13</sup> *ILS* 215; *IGR* III 768; FRENCH, *Catalogue* 183; BRANDT, *Wirtschaft* 136, A. 1182.

<sup>14</sup> *CIL* III 12144; vgl. JÜTHNER, *Vorl. Bericht* 29f.

<sup>15</sup> FRENCH, *Catalogue* 194; BRANDT, *Wirtschaft* 136, A. 1186; ŞAHİN, *Perge* I, S. 201, Nr. 183.

<sup>16</sup> *TAM* II/2 655; *IGR* III 509; FRENCH, *Catalogue* 857.

<sup>17</sup> FRENCH, *Catalogue* 182; BRANDT, *Wirtschaft* 137, A. 1187; M. H. SAYAR, *Antike Straßenverbindungen Kilikiens*, in: OLSHAUSEN–SONNABEND, *Verkehrswege* 465, A. 38.

<sup>18</sup> FRENCH, *Catalogue* 297; BRANDT, *Wirtschaft* 137, A. 1187.

<sup>19</sup> *IGR* III 730; FRENCH, *Catalogue* 196; TAKMER, *Two Milestones*, A. 1.

<sup>20</sup> CORSTEN, *Kibyra* I 26–31, Nr. 14–17.

<sup>21</sup> FRENCH, *Catalogue* 286; WÄELKENS–POBLOME, *Sagalassos* IV 55.

<sup>22</sup> FRENCH, *Catalogue* 296; BRANDT, *Wirtschaft* 137, A. 1187.

- Valerianus/Gallienus: → Komba, → Krēmna (Route 6, 10)  
 Claudius Gothicus: Yarıköy<sup>23</sup> (Route 1)  
 Diocletianus (284–305): → Lysinia (Route 1)  
 Diocletianus/Maximianus (286–293): → Adrianē (Route 1), → Dont (1) (Route 3), → Kormasa (Route 1, 11)  
 Galerius (293): Myra<sup>24</sup>  
 1. Tetrarchie: Diocletianus, Maximianus, Constantius I., Galerius (293–305): Özlen<sup>25</sup>, Turunçova (→ Limyra), → H. Pente, → Çolaklı (Küstenstraße), → Hüyük (Route 8/9), Çeltikçi<sup>26</sup> (Route 10), → Tymbrianassos, → Themisōnion (Route 11)  
 2. Tetrarchie: Constantius I., Galerius, Severus, Maximinus Daia (305–306): → Çolaklı (Küstenstraße)  
 Maximinus Daia, Constantinus I., Licinius (309–313): → Kormasa (Route 1, 11), → Lysinia, → Olbasa (Route 1), → Tymbrianassos (Route 11)  
 Constantinus I. (324)?: → Tlōs  
 Constantinus I., Constantinus II., Constantius II., Constans (333–337): → Tekkeköy (Route 7), → Kızılaliler, → Mamatlar, → Tyriaion (Route 8)  
 Constantinus I., Constantinus II., Constantius II., Constans, Dalmatius (335–337): → Hüyük (Route 8/9)  
 Constans (333–337): → Çolaklı (Küstenstraße)  
 Iulianus (361–363): → Panormos (Küstenstraße), → Tyriaion (Route 8)  
 Valentinianus I. und Valens (364–367): Boztepe bei → Syllaion<sup>27</sup> (Küstenstraße), → Sibidunda (Route 6)  
 Valentinianus I., Valens und Gratianus (367–375): → Myra<sup>28</sup> (Küstenstraße)  
 Valens (375–378)?: → Tlōs  
 Gratianus (367–383): → Panormos (Küstenstraße)  
 Gratianus, Valentinianus II., Theodosius, Arcadius (383), später (393) hinzugefügt:  
 Honorius: Myra<sup>29</sup> (Küstenstraße)  
 Arcadius, Honorius, Theodosius (402–408): Turunçova<sup>30</sup> (Route 7 oder Küstenstraße)  
 Theodosius II. und Valentinianus III. (425–450): Yusufça, nördlich von Kibyra in Karien<sup>31</sup> (Route 8).

Für die byzantinische Zeit finden wir knappe Angaben bei Ibn Ḥauqal, in den Quellen zu den Feldzügen der Kaiser Johannes II. und Manuel I. und zum Zweiten Kreuzzug 1148. Die Seldschuken bauten mehrere große Karavansarays, die Osmanen zahlreiche, zumeist kleinere Hane entlang den alten Straßen. Hinweise auf alte Straßenführungen bieten gebaute Zisternen.

Lykien und Pamphylien waren in römischer Zeit durch eine weitgehend küstenparallele Straße miteinander verbunden, wie die Tabula Peutingeriana und die Itinerarien des Geographus Ravennas und des Guido zeigen<sup>32</sup>. Nur wenige Abschnitte waren für den

<sup>23</sup> FRENCH, Catalogue 299; BRANDT, Wirtschaft 137, A. 1187.

<sup>24</sup> TAKMER, Two Milestones.

<sup>25</sup> IGR III 606; TAM II/1 257 et 258; FRENCH, Catalogue 852.

<sup>26</sup> FRENCH, Catalogue 273; WAELKENS–POBLOME, Sagalassos IV 55.

<sup>27</sup> PARIBENI–ROMANELLI, Studii 74f., Nr. 57; FRENCH, Catalogue 186.

<sup>28</sup> TAKMER, Two Milestones.

<sup>29</sup> TAKMER, Two Milestones.

<sup>30</sup> TAKMER, Two Milestones.

<sup>31</sup> MILNER, Survey 20, Nr. 44; CORSTEN, Kibyra I 31, Nr. 18.

<sup>32</sup> Tab. Peut. IX 2 (WEBER); Geogr. Rav. 30, 90–91; Guid. Geogr. 134; MILLER, Itineraria 706–709; MAGIE, Roman Rule II 1137f., A. 14–15, 1373, A. 11.

Wagenverkehr ausgebaut, für die schwierige Passage zwischen Myra und Limyra war ein Fährbetrieb eingerichtet. Auch die Verbindung zwischen Phaselis und Attaleia wurde vorwiegend auf dem Seeweg bewältigt. Von einzelnen Stationen dieser ‘Küstenstraße’ führten Regionalverbindungen in das Landesinnere; sie waren zugleich auch Fernverbindungen in die Nachbarprovinzen Karien, Phrygien, Pisidien und Lykaonien. Die ‘Küstenstraße’ verband Lykien mit Karien und Pamphylien mit Kilikien; in Pamphylien diente sie auch als Teil einer überregionalen West–Ost-Verbindung durch Kleinasien<sup>33</sup>. Größte Bedeutung erreichte im Mittelalter Attaleia (Antalya) als Drehscheibe für Verbindungen in alle genannten Provinzen und als Ausgangspunkt einer Fernstraße nach Konstantinopel; in seldschukischer Zeit wurde Antalya Ausgangspunkt einer Diagonalstraße durch Kleinasien, die von Antalya im Südwesten über Ikonion/Konya, Hauptstadt des rumseldschukischen Reiches, nach Kayseri und Sivas im Nordosten führte<sup>34</sup>.

Neben der ‘Küstenstraße’ lassen sich von West nach Ost folgende Fernverbindungen (mit regionalen Varianten) für die byzantinische Zeit erschließen; der Wegeverlauf ist nur an manchen Stellen durch erhaltene Straßenstücke oder Brücken zu sichern.

1. Kaunos – Akköprü – Kibyra (Karien) und Fortsetzung durch das Lysis-Tal in Nordwestpamphylien nach Praetoria (Burdur)/Lysinia in Pisidien
2. Makrē – Kadyanda – Kibyra (Karien)
3. Makrē – Oinoanda – Söğüt – Isinda (2) – Attaleia
4. Tlōs – über den Kragos nach Chōma – Isinda – Attaleia
5. Patara – Nysa – Komba – Chōma – Isinda – Praetoria/Sagalassos (Pisidien) mit einer Abzweigung von Isinda nach Attaleia
6. Myra – Myrostral – Mastaura – Komba – Chōma – Balbura – Kibyra (Karien) mit einer Abzweigung von Chōma über Isinda nach Praetoria/Sagalassos (Pisidien)
7. Phoinix/Limyra – Bathys-Tal – Chōma – Balbura – Kibyra (Karien)
8. Attaleia – Stena (1) – Isinda (2) – Tyriaion – Kibyra (Karien) – Laodikeia (Phrygien)
9. Attaleia – Stena (1) – Isinda (2) – Saraganda – Tefenni – Themisōnion – Laodikeia (Phrygien)
10. Attaleia – Klimax (2) – Panemoteichos – Praetoria/Sagalassos (Pisidien)
11. Pergē – Klimax (2) – Komama – Kormasa – Themisōnion – Laodikeia (Phrygien)
12. Pergē – Kestros-Tal – Akrōtērion – Antiocheia (Pisidien)
13. Aspendos – Eurymedōn-Tal – (Selgē) – Asarbaşı – Zorzēla – Akrōtērion (Pisidien)
14. Aspendos – Kargı Hanı – Eynifhamı – Mistheia (Lykaonien) – Ikonion
15. Sidē – Etenna – Mistheia (Lykaonien)
16. Sidē – Melastal – Marula (Akseki) – Tityassos – Amblada – Mistheia (Lykaonien)
17. Kibyra – Alaratal – Siristat (Bozkır) – Lystra – Ikonion (Lykaonien)
18. Kalon Oros – Dereköy – Siristat (Bozkır) – Lystra – Ikonion (Lykaonien).

#### DIE ‘KÜSTENSTRASSE’

Erste Station der lykisch-pamphyliischen ‘Küstenstraße’ der Tabula Peutingeriana und des Geographus Ravennas/Guido<sup>35</sup> ist in Lykien → Kaunos (*Cano, Gaunon*); die

<sup>33</sup> Zum weiteren Verlauf in Kilikien vgl. *TIB* 5, 134–136 (Route C).

<sup>34</sup> Die Fernverbindung führte zunächst auf der ‘Küstenstraße’ bis Aspendos oder Sidē u. folgte dort den Routen 14 oder 15; ihr weiterer Verlauf ist in *TIB* 2, *TIB* 4 u. *TIB* 7 als Route B geführt.

<sup>35</sup> Vgl. J. FUGMANN, *Itinerarium. RAC* 19 (2001) 24–28.

Straße führt über → Kalynda (*Lindum, Lindon, Lidia*), den → Glaukos Potamos (*Patamo, Pathumis, Pathehumis, Pathemis*) nach → Makrē/Telmēssos (*Thelmion, Telmison*), → Patara (*Patras, Patera[s]*), → Antiphellos (*Antifil[l]on, Antiphiron, Antisilon*), → Limyra (*Timera, Limira*), → Korydalla (*Coridallo, Coridalion, Coridalium*), → Phasēlis (*Phaselis, Fa[n]selis*), in Pamphylien → Olbia (*Olivia*), → Attaleia (*At[t]alia*), → Magydos (*Magaudō, Magidon[e]*), → Pergē (*Perge*), → Syllaion (*Syllio*), → Aspendos (*Aspendo*), den → Eurymedōn (*Erimidi, Enmidion, Eurimidion*), → Sidē (*Sidi, Si[l]de*), → Kibyra (*Cybira, Cibira*), → Kalon Oros (*Corace[ns]sion, Caracesium*), → Syedra (*S[c]iedra*), in Isaurien nach Iōtapē (*Iotapi[s]*), → *TIB 5, s. v.*) und Selinus *Selinunte, Scelinunte, Selenunte, Selerante*, → *TIB 5, s. v.*

Der Verlauf ist durch Meilensteine bezeugt, die in → Panormos, Üzümlü (→ Kadyanda), → Tlōs, Özlen (Karadere) bei → Pydnai, → Myra, Yenice/Mavikent (→ Gagai), Kara Kisse (Manastır, → Hagioi Pente), → Attaleia, Boztepe und Solak (zwischen → Pergē und → Syllaion), → Çolaklı, → Kalon Oros (Alanya) und → Syedra gefunden wurden<sup>36</sup> und häufig eine Erneuerung in frühbyzantinischer Zeit belegen<sup>37</sup>.

Westlich von Kaunos gibt es in Karien heute keine Straße mehr, die entlang der Küste verläuft. Die Itinerarien verzeichnen einen Weg von Knidos (*Chidum, Chinnidum, Cnidum, Cnidon*) über Lōryma (*Lorimna, Rorimna, Lerimna, Lerinna*) und Physkos (*Pictus, Pic[c]os*) nach Kaunos<sup>38</sup>. Während es zwischen Knidos und Lōryma wohl nie eine Landverbindung gegeben hat, scheint Physkos/Marmaris durch einen küstennahen, heute nicht mehr begehbaren Weg mit Kaunos verbunden gewesen zu sein. Von Physkos führte ein sanfter Passweg in die Bucht von Karaağaç, wo auf der Halbinsel Boz Burun → Markianē lag. Dieser Weg muss in osmanischer Zeit noch in Gebrauch gewesen sein, da es auf dem Boz Burun eine Raststation (Han) gab<sup>39</sup>. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war dieser Weg, der durch dichte Wälder führte und reichlich Quellwasser bot, noch nutzbar, aber schon teilweise verfallen; der 5 Kilometer östlich von Markianē gelegene Ort Büyük Karaağaç diente als Ausfuhrhafen für Holz und Verladeplatz für Chromerz<sup>40</sup>. Erhalten sind die gepflasterte Schiffsanlagestelle und ein Pflasterweg in das Landesinnere<sup>41</sup>. In osmanischer Zeit hatten Büyük Karaağaç und → (Eski) Köyceğiz die Siedlungsnachfolge von Markianē und Kaunos angetreten<sup>42</sup>; der Küstenweg führte daher damals nach Köyceğiz, während er in römisch-byzantinischer Zeit an der Nordseite des Berges → Imbros entlang Kaunos (*Cano, Gaunon*)<sup>43</sup> erreichte.

Von Kaunos führte die 'Küstenstraße' zum 8 km südöstlich über dem Küstensee Solungur Gölü gelegenen → Pasanda und von dort über Mergenli nach → Panormos. Hier wurde ein Meilenstein gefunden, der offensichtlich unter Kaiser Julian (361–363) erneuert wurde und auf dem der Name des Kaisers Gratian (367–383) hinzugesetzt ist

<sup>36</sup> FRENCH, Catalogue 855, 852, 197, 192, 183, 184, 186, 194, 182, 189; NOLLÉ, Side I 23; II, Nr. 175–181; Meilenstein in der H. Nikolaos-Kirche in Myra mit Nennung des Statthalters Sekudō Kasios (367–375); TAKMER, Two Milestones; zu einem weiteren Meilenstein im Museum von Attaleia vgl. D. H. FRENCH, *EA 8* (1986) 84.

<sup>37</sup> FRENCH, Catalogue 855 (Julian, Gratian), 852, 185, 192 (Diokletian u. Maximian mit Constantius u. Galerius), 186 (Valentinian I. u. Valens); NOLLÉ, Side II, Nr. 177 (Diokletian), Nr. 178 (Diokletian und Maximian, Constantius und Galerius, Severus und Maximinus Daia, 305/306), Nr. 179 (Constans, 333–337); AKYÜREK ŞAHİN, Meilenstein (Konstantin I. oder Valens). TAKMER, Two Milestones (Galerius, Valentinian I., Valens und Gratian, Gratian, Valentinian II., Theodosius, Arcadius und Honorius). – Vgl. BRANDT, *Wirtschaft* 189.

<sup>38</sup> Tab. Peut. IX 2 (WEBER); Geogr. Rav. 30, 91; Guid. Geogr. 134; MILLER, *Itineraria* 705–706.

<sup>39</sup> TK Marmaris IIc/20.

<sup>40</sup> PHILIPPSON, *Reisen* V 78f., 87; Handbook II 517–519 (Route 199).

<sup>41</sup> *Bereisung* 1996.

<sup>42</sup> Pīrī Re'īs 791–793.

<sup>43</sup> Tab. Peut. IX 2 (WEBER); Geogr. Rav. 91; Guid. Geogr. 134.

(Meilenzählung von Kaunos?)<sup>44</sup>. Zwischen Panormos und der nächsten Station → Kalynda (*Lindum, Lindon, Lidia*)<sup>45</sup> wurde der Indos (Dalaman Çayı) in der Gegend von Dalaman wohl in einer Furt (in der hochwasserfreien Zeit) überquert. Es folgt die sonst unbekannt Station *Patamo* (*Pathumis, Pathehumis, Pathemis*)<sup>46</sup>. Der Name ist wohl als *Potamos* zu verstehen; vermutlich ist der → Glaukos Potamos gemeint. Der Küste des → Glaukos Kolpos (Golf von Makrē/Fethiye) folgend<sup>47</sup> erreichte man die Hafenstadt Makrē (*Telmēssos, Thelmion, Telmison*)<sup>48</sup>. Die ‘Küstenstraße’ von Kaunos über Kalynda nach Telmēssos ist auch im Stadiasmos von Patara verzeichnet<sup>49</sup>. Neben dieser küstennahen Verbindung gab es nach dem Stadiasmos von Patara eine weitere, die von Kalynda über Lyrnai in der Oktapolis (→ Lornaia), → Hippokōmē und → Symbra (vermutlich identisch mit → Nymphaion) nach → Kadyanda (Üzümlü) und von dort nach Makrē/Telmēssos führte<sup>50</sup>. Ein in Üzümlü gefundener Meilenstein aus der Severerzeit<sup>51</sup> gehörte vermutlich zu dieser Route. Von Kadyanda führte laut Stadiasmos ein Weg nach → Araxa beziehungsweise nach Tlōs im Xanthos-Tal<sup>52</sup> (Entfernungen: Kadyanda–Araxa: 108 Stadien [20 km], Kadyanda–Tlōs: 160 Stadien [30 km], Araxa–Tlōs: 120 Stadien [22,2 km]). Zunächst wurde der Weg zum Xanthostal durch das Ortaköy Dere (über Sazak<sup>53</sup>) zurückgelegt<sup>54</sup> und der Xanthos auf einer kaiserzeitlichen Brücke 4,5 km nördlich von Kemer bei Athdereköy überquert; die noch erhaltenen drei Bögen aus kleinteiligen Hausteinblöcken (lokaler Kalkstein) mit Mörtelfugung und Hohlkammern in den Pfeilern stammen vielleicht aus spätrömischer Zeit<sup>55</sup>. Östlich der Brücke trennten sich die Wege nach Norden Richtung Araxa und nach Süden Richtung Tlōs. Über diese Brücke führte auch die Straße von Makrē/Telmēssos nach Oinoanda **(3)**.

Telmēssos/Makrē war ein Straßenknotenpunkt. Von der ‘Küstenstraße’, die sich hier in zwei Arme (entlang der Küste oder durch das → Xanthos-Tal) gabelte, zweigte die schon genannte Route nach Kadyanda mit einer Fortsetzung nach Kibyra **(2)** und eine weitere nach Oinoanda und Attaleia **(3)** ab.

Die eigentliche ‘Küstenstraße’, die in diesem Abschnitt wegen der großen Geländeschwierigkeiten sicher nie eine Fernverbindung war, führte zunächst über einen 339 m hohen Pass nach → Lebissos (Kayaköy). Neben der heutigen Straße ist streckenweise noch die alte osmanische Pflasterstraße mit gemauertem Unterbau erhalten<sup>56</sup>. In der Passhöhe steht eine verfallene Kuppelzisterne in einem Yürükenfriedhof<sup>57</sup>. Von Lebissos erreichte man über → Hisarönü die Küste bei → Sipolo. Im Abschnitt von Sipolo (*Simbalu*) nach → Perdikia (Faralya, *Forellas, Farelán*) sind noch in den steil zur Küste abfallenden Hängen des → Antikragos Teile der gepflasterten osmanischen (ehemals römischen?) Straße erhalten<sup>58</sup>. Perdikia war vermutlich Nachfolgesiedlung von Artymnēsos,

**Abb. 302**

<sup>44</sup> ROOS–HERRMANN, Südöstl. Karien 35, Abb. 9, 39f., Nr. 2; FRENCH, Catalogue 855.

<sup>45</sup> Geogr. Rav. 30, 91; Guid. Geogr. 134.

<sup>46</sup> Geogr. Rav. 30, 91; Guid. Geogr. 134.

<sup>47</sup> Zur Strecke vom Indos/Dalaman Çayı bis Makrē/Fethiye vgl. PHILIPPSON, Reisen V 89–91 und ROBERT, Arbinas 15–18.

<sup>48</sup> Geogr. Rav. 30, 91; Guid. Geogr. 134.

<sup>49</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 87; ŞAHİN–ADAK, Stad. Patar., Strecken 11, 12.

<sup>50</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 88f; ŞAHİN–ADAK, Stad. Patar., Strecken 13–17.

<sup>51</sup> TAM II/2 655; IGR III 509; FRENCH, Catalogue 857; FOWDEN, Late Roman Lycia 349.

<sup>52</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 89; ŞAHİN–ADAK, Stad. Patar., Strecken 18, 19.

<sup>53</sup> Vgl. A. V. SCHWEYER, RA 1996, 19 und A. 76 (*Lit*) und LE ROY, Convention 970.

<sup>54</sup> Vgl. PHILIPPSON, Reisen V 95f. und WÖRRLE–WURSTER, Dereköy 399, A. 5.

<sup>55</sup> WURSTER–GANZERT, Brücke 304–307; O’CONNOR, Roman Bridges 126.

<sup>56</sup> HAMMER, Ansichten 115; PHILIPPSON, Reisen V 93; Handbook III/3 51; TIETZ, Golf von Fethiye 332.

<sup>57</sup> *Bereisung* 1991; HAMMER, Ansichten 115: griechische Inschrift.

<sup>58</sup> SPRATT–FORBES, Travels I 22f.; A. SCHÖNBORN bei RITTER, Kleinasien II 976; *Bereisung* 1991.

Hafen von → Pinara, und mit Pinara über eine Stichstraße verbunden. Bis → Kalabatia, Hafen von Sidyma, folgte die Straße – über *Kapak* (Kabak<sup>59</sup>) – der Küste, um hier, der Steilküste der → Sete Kaboi ausweichend, auf steilem Zickzackpfad in das Avlan Dere (→ Chimaira) aufzusteigen, das nach Sidyma führte<sup>60</sup>. Der Passweg von Sidyma in die Mündungsebene des Xanthos wird in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts als rauh und beschwerlich beschrieben<sup>61</sup>; er führte vermutlich durch die Karadere Boğazi-Schlucht<sup>62</sup>, an deren Ausgang bei Özlen (Öslen) ein Meilenstein gefunden wurde, der von der *Mētropolis* Xanthos zwischen 293 und 305 für die Augusti Diokletian und Maximinian und die Caesares Constantius I und Galerius gesetzt worden war<sup>63</sup>. Von hier kam man über → Lētōon an den Xanthos Potamos, der unterhalb der Akropolis von Xanthos auf einer römischen Brücke überschritten wurde<sup>64</sup> (→ Xanthos Potamos). Der Stadiasmos von Patara misst für die Strecke Sidyma–Xanthos 104 Stadien (ca. 19,5 km)<sup>65</sup>.

Die Verbindung von Makrē durch das Xanthos-Tal nach Xanthos zweigte vermutlich bei → Dont (2) von der nach Osten Richtung Oinoanda führende Route **3** ab und strebte in südöstlicher Richtung an der Ostflanke des zum Massiv des → Antikragos (Baba Dağı) gehörenden Mendus Dağı entlang durch das Vesibelli Dere und Çatak Dere dem Xanthos zu, den sie bei Kocaoğlanlar (*Koch Oghlan, Kojiolan*) überschritt; vorbei an dem mit Ruinen gekrönten Yanıkhüyük (*a hill crowned with ruins*) erreichte man Düver unterhalb von Tlōs<sup>66</sup>. Ob ein auf der Akropolis von Tlōs gefundener (verschleppter) Meilenstein aus der Zeit des Septimius Severus mit Umwidmung an Konstantin d. Gr. oder Valens von der Straße durch das Xanthostal, von der in Tlōs beginnenden Route über den Kragos (**4**) oder einer der anderen von Tlōs ausgehenden Straßen (der Stadiasmos von Patara zählt sieben Verbindungen<sup>67</sup>) stammt, bleibt unbestimmt<sup>68</sup>. Tlōs und Pinara waren durch eine Querstraße miteinander verbunden<sup>69</sup>. Die nach dem Stadiasmos von Patara 152 Stadien (ca. 28,1 km)<sup>70</sup> messende Straße nach Xanthos führte am Ostufer des Xanthos Potamos entlang; ca. 5 km nördlich von Xanthos, 200 m südlich von Palamut (*Balamut*), querte sie eine 3 km lange Mauer (aus klassischer Zeit), die bis an das Ufer des Xanthos reichte<sup>71</sup>.

Bei Dont zweigte vermutlich eine weitere Route ab, die über Gökben (*Gyöben*), → Aloanda und Kabaağaç nach → Pinara (*Minara*) führte<sup>72</sup> und von dort auf der westlichen Seite des Xanthostals über Eşen (*Kestep*), Çukurincir (*Chukur Incere*) und → Karaköy die Stadt Xanthos über die römische Brücke erreichte<sup>73</sup>.

<sup>59</sup> TK Keleşmiş III/27.

<sup>60</sup> SPRATT–FORBES, a. O. 19–20; RITTER, a. O. 975f.; İŞKAN, Mil. Lyc. 86; ŞAHİN–ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 3; ZÄH, Typologie 73, A. 415.

<sup>61</sup> FELLOWS, Lycia 332f.; DERS., Lycien 255; RITTER 978.

<sup>62</sup> TK Keleşmiş IIg–IIğ/28.

<sup>63</sup> PETERSEN–LUSCHAN, Reisen 62, Nr. 121a; *IGR* III 606; *TAM* II/1 257 et 258; FRENCH, Catalogue 852.

<sup>64</sup> ŞAHİN–ADAĞ, Likya İncele. I, Fig. 51.

<sup>65</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 85f.; ŞAHİN–ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 2.

<sup>66</sup> TK Fethiye IIe/28–29; Handbook III/3 54f.; vgl. WILSON, Handbook 128; İŞKAN, Mil. Lyc. 87; ŞAHİN–ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 10 (188 Stadien, ca. 35 km).

<sup>67</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 87, 89, 91, 103; ŞAHİN–ADAĞ, Stad. Patar., Strecken 5, 9, 10, 19, 20, 25, 26.

<sup>68</sup> NAOUR, Lycie 272, Nr. 3; ARYÜREK ŞAHİN, Meilenstein.

<sup>69</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 87; ŞAHİN–ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 9 (112 Stadien, ca. 21 km).

<sup>70</sup> ŞAHİN–ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 5.

<sup>71</sup> COURTILS–MARKSTEINER, Mur.

<sup>72</sup> BENNDORF–NIEMANN, Reisen 45–47; İŞKAN, Mil. Lyc. 87, A. 137; ŞAHİN–ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 8 (177 Stadien, ca. 33 km).

<sup>73</sup> Handbook III/3 51–53.

Xanthos war ein Straßenknotenpunkt. Hier trafen die Straßen, die beiderseits des Xanthos Potamos von Pinara bzw. Tlōs nach Süden zogen<sup>74</sup>, zusammen. Von Xanthos zog eine Straße, die Patara östlich umging, über Çavdır, → Asaralanı, Çayköy, Margaz, → İslamlar I (Potamia), Köybaşı (Tymēna, Eudokias?)<sup>75</sup> und Lengüme nach Nysa<sup>76</sup>, während die ‘Küstenstraße’ nach Patara führte. Durch das Sumpfgebiet zwischen Xanthos und Patara war ein osmanischer Damm – vermutlich bereits auf antiker Grundlage – mit einer Pflasterstraße und Einbogenbrücke (zur Entwässerung) gebaut<sup>77</sup>. Patara war durch eine Stichstraße – ein Schluchtweg im Küstengebirge (Kısık Geçidi oder Makbara ağzı) – angebunden. In der Engstelle wurde der Bogenansatz einer römischen Brücke aus großen, sorgfältig bearbeiteten Kalksteinquadern freigelegt (teilweise unter der modernen Asphaltstraße)<sup>78</sup>.

Von Patara erreichte man über → Fırnaz → Kalamın/Kalkan, den Ausweichhafen von Patara. In Fırnaz und oberhalb von Kalkan zweigten Straßen ab, die Patara über Nysa mit dem lykischen Hochland und Pisidien verbanden (5).

Von Kalamın nach Antiphellos (Kaş), der nächsten Station der ‘Küstenstraße’, verließ die antike und mittelalterliche Straße – anders als die moderne Küstenstraße – die Steilküste und erreichte nach einem Anstieg auf etwa eintausend Meter Höhe bei → Sidakē (Saribelen) eine küstenparallele, schmale Hochebene, der sie nach Osten folgte<sup>79</sup>. Bei → Seroia sind noch Abschnitte der antiken Fahrstraße mit tief in den Fels eingeschnittenen Wagengeleisen erhalten<sup>80</sup>. Sowohl beim Abstieg nach Antiphellos als auch beim Anstieg der Richtung Myra weiterziehenden ‘Küstenstraße’ ist der Verlauf der römischen Straße noch zu erkennen<sup>81</sup>. Reste eines alten Pflasters machten den Pferden den steilen Saumpfad beim Abstieg des von Myra/Kyaneai kommenden Weges beschwerlich<sup>82</sup>. Die Straße nach Myra verlief hoch oberhalb der schwer zugänglichen Steilküste und entfernte sich bei der Durchquerung des Yavu-Berglandes beträchtlich von der Küste. Ca. 8 km nordöstlich von Antiphellos zweigte ein Weg in nördlicher Richtung nach Kasaba ab, weiter östlich bog bei → Bağlıca eine Stichstraße ab, die über → Apollōnia nach → Aperlai führte. In Aperlai wurde in einem Turm der Stadtmauer eine Inschrift aus diokletianischer Zeit als Spolie vermauert<sup>83</sup>, die wohl aus der Stadt stammt. Es ist keine Meilenstein-, sondern eine Ehreninschrift ohne Bezug zu Straßenbaumaßnahmen<sup>84</sup>. Eine küstennaher Weg verband Antiphellos über → Sebeda mit Kekova (Simēna)<sup>85</sup>. Von

<sup>74</sup> Beide Straßen sind im Stadiasmos von Patara genannt; İŞKAN, Mil. Lyc. 86f.; ŞAHİN-ADAĞ, Stad. Patar., Strecken 4, 5.

<sup>75</sup> Zum Pass zwischen İslamlar und Köybaşı vgl. BORCHHARDT, Tymnessos 29.

<sup>76</sup> Zu dieser Straße siehe Route 5; die Straße von Xanthos nach Nysa ist ŞAHİN-ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 6, genannt.

<sup>77</sup> SPRATT-FORBES, Travels I 51; RITTER, Kleinasien II 1060; BENNDORF-NIEMANN, Reisen 114: „eine in massivem Mörtelwerk aufgemauerte Straße...sie steht etwa einen Meter hoch über die Oberfläche heraus, ist zwei Meter breit und auf beiden Seiten schuhhoch mit einem kompakten Steingeländer versehen, an der tiefsten Stelle des Sumpfes formiert sie sich zu einer gewölbten Brücke, alles eine jetzt verwahrloste Anlage aus besseren türkischen Zeiten“.

<sup>78</sup> S. BULUT, *KST* 16/2 (1994 [1995]) 260f., 281, Fig. 17; İŞKAN, Mil. Lyc. 85, A. 118; vgl. ONUR, Lykia'nın Hidrografyası 56.

<sup>79</sup> Vgl. WILSON, Handbook 126.

<sup>80</sup> D. H. FRENCH, *AST* 13/1 (1995 [1996]) 3 (Fig); ROSS, Kleinasien 42f.; RITTER, Kleinasien II 1118f.; MARKSTEINER, Limyra 94 (Lit).

<sup>81</sup> D. H. FRENCH, in: MORGANSTERN, Fort Taf. 16.

<sup>82</sup> PETERSEN-LUSCHAN, Reisen 60; ZIMMERMANN, Zentrallykien 192, A. 68.

<sup>83</sup> *IGR* III 691; FRENCH, Catalogue 185.

<sup>84</sup> ZIMMERMANN, Zentrallykien 233, A. 223 (Lit).

<sup>85</sup> GÜNER, Kral Yolları 164 (Fig); *Bereisung* 1999.

Aperlai führte ein römischer Pflasterweg über den schmalen Isthmos in die Bucht von Kakaba (Kekova)<sup>86</sup>.

Etwas zwei Kilometer hinter Bağlica zweigte bei Ağalyanı (Ağilyanı) eine antike Straße, in mehreren Abschnitten erhalten, nach Norden ab; sie führte über → Tüse nach Kasaba<sup>87</sup>.

Eine Stichstraße verband Kyaneai mit seinem Hafen Teimiusa (→ Tristomon). Der aufwendig ausgebaute Weg ist von Kyaneai bis in die Tirmısın-Ebene (→ Tyberissos) aus dem Fels gehauen und gestuft – eine κλίμαξ<sup>88</sup> – und war wie die Verbindung aus der Tirmısın-Ebene nach Tristomon nicht für den Wagenverkehr geeignet<sup>89</sup>. Gut zu verfolgen ist der Weg zwischen dem Weiler Kızılyanı und Tirmısın, wo er an der Westflanke eines tief eingeschnittenen Tälchens verläuft und auf zwei Kilometern einen ca. 300 Meter hohen Steilhang mit teilweise 30% Steigung überwindet<sup>90</sup>. Im Pass zwischen Tristomon und Tirmısın (Mucukbelen, → Bakacak) sind westlich der modernen Straße Spuren der aus dem Fels gehauenen antiken Straße zu sehen<sup>91</sup>.

Von Kyaneai nach Myra verlief die ‘Küstenstraße’ vermutlich ähnlich wie die alte türkische Staatsstraße; die neue vermeidet den Serpentinabstieg nach Myra durch einen großen Bogen nach Süden, der von Gürses über Sura oberhalb an Andriakē vorbei nach Myra führt. Die alte Straßenführung ist im Abschnitt Kyaneai–Myra noch zu erkennen<sup>92</sup>. Westlich von Sura lief der Weg in einem steilen, tief ausgewaschenen Tal in Serpentin bergan; die talseitigen Stützmauern waren oft mehrere Meter hoch, um die Trasse im steilen Gelände zu halten. Ein Wagenverkehr ist hier auszuschließen<sup>93</sup>.

Myra, die byzantinische Mētopolis Lykiens, war aufgrund ihrer Kessellage in besonderem Maße auf den Seeverkehr mit den Häfen → Andriakē und → Tore de Stalimure angewiesen. Eine ausgebaute überregionale Straße zog durch das Myrostral in die Kasaba-Ebene und in das lykische Hochland (6), eine Regionalverbindung über → Tragalassos und den Alaca Dağ nach → Arneai.

Im Gebiet von Myra gab es bei entsprechendem Wetter als Alternative zum Landweg eine Fähre nach Limyra, die von Andriakē oder bei der Ausfahrt aus der Lagune ö. von Myra (ἀπὸ τοῦ στόματος τῆς λίμνης) oder auch erst vom Rand des waldigen Bergland (ἀπὸ τῆς Δασείας, → Daseia) abfuhr<sup>94</sup>.

Der vor allem für den Lastentransport beschwerliche Landweg über den Gülmez Dağı, einen Ausläufer des → Masikytos<sup>95</sup>, führte durch ein in römischer und byzantinischer Zeit besiedeltes (→ Belen, Bunda, Karakuyu, Karasakal), heute von Wanderhirten saisonal genutztes Hochland<sup>96</sup>. Der Stadiasmos von Patara führt den Weg von Myra nach Limyra διὰ τοῦ Μαιζύτου<sup>97</sup>; der Gülmez Dağı gehörte demnach zum Masikytos. Eine Weihinschrift für Kaiser Claudius wurde in Kaklık gefunden; sie bezeugt den Dank der Lykier für den Frieden und den Bau (Ausbau) der Straßen (Λύκιοι ... εὐχαριστοῦντες περὶ

<sup>86</sup> HOHLFELDER–VANN, Cabotage 127.

<sup>87</sup> SCHWEYER, Le pays lycien 49; HÖHFELD, Aspekte 185–187, Abb. 51–52, Taf. 32, 1–2.

<sup>88</sup> SCHULER, Ländliche Siedlungen 135f.

<sup>89</sup> KOLB *et alii*, Kyaneai 580; KUPKE, in: KOLB–KUPKE, Lykien 41, Abb. 59, 45; ZIMMERMANN, Zentrallykien 214, 229; FOSS, Lycian Coast 19, 22; vgl. GÜNER, Kral Yolları S. 165 (*Fig*).

<sup>90</sup> HÖHFELD, Aspekte 187, Abb. 51–52 und Taf. 32, 4.

<sup>91</sup> *Bereisung* 1991; HÖHFELD, Aspekte 187f., Taf. 33, 1–2.

<sup>92</sup> D. H. FRENCH, in: MORGANSTERN, Fort Taf. 17.

<sup>93</sup> BORCHHARDT, Myra 46, Abb. 1, 81f.; ZIMMERMANN, Zentrallykien 115; MARKSTEINER, Siedlungen 26.

<sup>94</sup> OGIS 572; ROBERT, Documents 52; DERS., Noms indigènes 35f; ZIMMERMANN, Zentrallykien 233f.; TAKMER, Two Milestones.

<sup>95</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 99; ŞAHİN–ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 59: ἀπὸ Μύρων εἰς Λί[μυ]α δ[ι]ὰ τοῦ Μαιζύ[του] στάδια ..].

<sup>96</sup> MARKSTEINER, Limyra 29, A. 5; DERS., Methode 119; TAKMER, Two Milestones.

<sup>97</sup> ŞAHİN–ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 59.

τῆς εἰρήνης καὶ τῆς κατασκευῆς τῶν ὁδῶν). Es sind auch deutliche Wegespuren und Stützmauern der alten Straße erhalten<sup>98</sup>. Nach dem Abstieg vom Gülmez Dağı erreichte man zunächst → Phoinix, den Hafen von Limyra.

Phoinix bzw. Limyra waren Ausgangspunkte einer Fernstraße in das östliche lykische Hochland und nach Kibyra in Karien (7). Nördlich von Turunçova wurden auf dem linken (östlichen) Ufer des Arykandos (→ Bathys) zwei Meilensteine gefunden, die möglicherweise die Kreuzung der Küstenstraße mit der Route 7 anzeigen (→ Route 7). In Limyra ist westlich des Bektaschi-Klosters ein mehrere Meter langes Stück der byzantinischen Straße erhalten<sup>99</sup>. Die ‘Küstenstraße’ überquerte auf dem Weg nach → Korydalla<sup>100</sup> 4 km östlich von Limyra auf einer spätrömischen Brücke (mit 28 Bögen auf 360 Metern Länge)<sup>101</sup> das ehemalige Tal des Alakır Çayı, dessen Hauptbett sich nach Osten verlagert hat. Keine Spuren von Wagengeleisen im Pflaster<sup>102</sup>. Möglicherweise wurde diese Brücke erst in justinianischer Zeit erbaut, eine grobe Reparatur könnte in mittelbyzantinische Zeit gehören<sup>103</sup>.

In Korydalla (Kumluca) teilte sich die ‘Küstenstraße’ gemäß dem Stadiasmos von Patara in drei Arme. Zwei Wege entfernten sich von der Küste und führten nach Norden westlich bzw. östlich des Alakır Çayı-Tales über die Wasserscheide in das Tal des Çandır Çayı, dem sie am Talhang westlich bzw. östlich nach Attaleia folgten. Der dritte führte über Gagai, Kōrykos und Phasēlis nach Attaleia.

Für die westliche Inlandsroute werden → Rodiapolis, Madnausa, Akalissos, Idebēssos, Kitanaura (→ Dikitanaura), Kosara, Typallia und Trabenna (→ Trebenna) als Stationen angegeben<sup>104</sup>. Zwischen Kosara und Typallia ist in → Yarbaşıçandır ein Stück der aus dem anstehenden Fels herausgesprengten Straße in einem Hohlweg erhalten. Weitere alte Straßenreste lassen sich am Ausgang des Çandır-Tales und zwischen Bahtılı und Duraliler (hier mit Geleisen) verfolgen<sup>105</sup>. Nördlich des Campus der Akdeniz Üniversitesi in Antalya steht an der Straße nach Sakhkent die Ruine einer osmanische Rundzisterne neben der in den Travertinboden eingeschnittenen alten Straße<sup>106</sup>. In → Çakırlar zweigte eine gepflasterte Stichstraße über Çağlarca nach Trebenna ab, das westlich hoch oberhalb der Straße durch das Çandır-Tal lag<sup>107</sup>. Gemäß dem Stadiasmos von Patara war Trebenna auch durch eine Querstraße mit → Onobara und der Küste verbunden<sup>108</sup>.

Die östliche Route führte von Korydalla über → Pygela und → Gödene westlich des Tekeova Dağı nach Kosara und von dort am östlichen Rand des oberen Çandır-Tales über Hisarçandır und Çandır Asarı (dort die Trasse einer alten Pflasterstraße<sup>109</sup>) nach → Onobara und weiter über Olbia auf der ‘Küstenstraße’ nach Attaleia.

Der Stadiasmos von Patara nennt eine ältere Straße, die von Pygela über → Kollyba (östlich von Gödene)<sup>110</sup> östlich des Tekeova Dağı nach → Lykai (westlich oberhalb von

<sup>98</sup> MARKSTEINER-WÖRRLE, Altar (*Fig.*).

<sup>99</sup> BAUER, Bektaschi-Kloster 355.

<sup>100</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 100; ŞAHİN-ADAK, Stad. Patar., Strecke 60.

<sup>101</sup> *Kırkgöz Kemer Köprüsü* (= Vierzig Bogen-Brücke) genannt: ONUR, Lykia'nın Hidrografyası 59f.

<sup>102</sup> WURSTER-GÄNZERT, Brücke (*Lit., Fig.*); SPRATT-FORBES, Travels I 161; BORCHHARDT, Zēhuri 107f.; O'CONNOR, Roman Bridges 126, Fig. 104.

<sup>103</sup> WURSTER-GÄNZERT, a. O. 302.

<sup>104</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 93–96, 100f.; ŞAHİN-ADAK, Stad. Patar., Strecken 42–46, 62–63; zum Weg von Akalissos nach Saraycık/Kitanaura vgl. RITTER, Kleinasien II 1170–1172; SPRATT-FORBES, Travels I 167–174.

<sup>105</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 95; ŞAHİN-ADAK, Stad. Patar. Strecke 46.

<sup>106</sup> M. ADAK, Mündl. Mitteilung.

<sup>107</sup> N. ÇEVİK, *AST* 16/2 (1998 [1999]) 402.

<sup>108</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 95f. ŞAHİN-ADAK, Stad. Patar., Strecken 47–48.

<sup>109</sup> SPRATT-FORBES, Travels 207.

<sup>110</sup> Zum Weg von Korydalla über Gödene nach Attaleia vgl. RITTER, Kleinasien II 1173f.; SPRATT-FORBES, Travels I 178f. – Die Straße über Gödene (Altınyaka) war vor dem Bau der modernen Küstenstraße in

→ Gedelma)<sup>111</sup> führte. Von Lykai erreichte man Kitanaura (→ Dikitanaura)<sup>112</sup> oder → Kosara<sup>113</sup>. In Kosara zweigte ein Weg über → Gedelma und Kesme Boğazı (→ Klimax 1) nach Phasēlis an die ‘Küstenstraße’ ab<sup>114</sup>.

Die ‘Küstenstraße’ zog gemäß der Tabula Peutingeriana von der lykischen Südküste ohne Zwischenstation nach Phasēlis. Der Stadiasmos von Patara nennt zunächst die Verbindung von Korydalla an die Küste nach → Gagai<sup>115</sup>, wo ein Meilenstein den Verlauf der alten Straße anzeigt<sup>116</sup>. Als nächste Station gibt der Stadiasmos von Patara Kōrykos an<sup>117</sup>. Diese Strecke führte zunächst nach → Atrasas (Çavuş) und von dort durch ein parallel zur lykischen Ostküste westlich unterhalb des Olympos (2) (Musa Dağı) nach Norden ziehendes Tal. Sechs Kilometer nördlich von Atrasas zweigt das Tal Kavşık Boğazı nach Osten ab, durch das man nach weiteren drei Kilometern Kōrykos erreichte, das im 2./3. Jahrhundert den Namen der am Olympos gelegenen Bergstadt → Olympos (3) annahm (→ Olympos 1). Mehrere Beneficiarier-Inschriften des 2./3. Jh. (στατίζων βενεφικιάριος, Ἰούλιος Σόλων β(ενε)φ(ικιάριος), βενεφικιάριος ἔχων στατιώναν ἐν Ὀλύμπῳ) weisen Olympos als *statio* aus<sup>118</sup>. In Olympos ist die durch das Kavşık Boğazı-Tal nach Gagai führende Straße auch inschriftlich bezeugt (ἐπάνω τῆς ἐπὶ Γάγας φερούσης ὁδοῦ)<sup>119</sup>. Von hier führte die Straße des Stadiasmos in das Tal des Ulupınar Çayı – vorbei an der → Göktaş Kalesi – nach → Ulupınar. Eine halbe Wegstunde unterhalb der Quelle von Ulupınar quert eine osmanische Brücke (*Kemer Köprü*) den Ulupınar Çayı<sup>120</sup>. In Ulupınar bog die Straße in nordöstlicher Richtung in das Tal des → Barsak Çayı ab. Über eine Stichstraße war → Fıncık hoch an den Südhängen des Solyma (bei → Beycik) angebunden. Eine südlich von Phasēlis am Ufer des Barsak Çayı aufgestellte Steininschrift Π Ο Ρ / Β Α Τ = πόρος βατός (gangbare Furt) bezeugt hier den Flussübergang der ‘Küstenstraße’<sup>121</sup>.

In Ulupınar zweigte eine wohl erst nach dem Stadiasmos von Patara angelegte römische ‘Höhenstraße’ nach Nordwesten ab, die über die südwestlichen Ausläufer des → Solyma (Tahtalı Dağı) die Straße erreichte, die von Korydalla über Pygela, Lykai und Kosara in das Çandır Çayı-Tal führte. 500 Meter südöstlich von Üçoluk ist ein 40 Meter langer Abschnitt dieser Straße erhalten. Sie wird von den Einheimischen ‘Döşeme’ (gepflasterte Straße) genannt, ist sorgfältig gepflastert, zu den Abhängen hin von 1–1,50 Meter hohen Mauern gestützt und variiert in der Breite zwischen 2,30–2,50 Metern<sup>122</sup>.

In Ulupınar mündete auch eine Straße, die von Korydalla direkt nach Phasēlis führte. Etwa zehn Kilometer ostnordöstlich von Korydalla sind in der Mahalle Işıkpınarı bei Belen Reste dieser Straße erhalten<sup>123</sup>. Sie ist ca. fünf Meter breit, gepflastert, an beiden Seiten abgestützt und lässt sich mehrere hundert Meter verfolgen; an zwei Stellen wird

---

den 1950er Jahren die einzige Verbindung zwischen Antalya und Kumluca; vgl. HARRISON, Churches 117f. und FOWDEN, Late Roman Lycia 359.

<sup>111</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 97; ŞAHİN-ADAĞ, Stad. Patar., Strecken 51, 53.

<sup>112</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 97; ŞAHİN-ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 50.

<sup>113</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 95; ŞAHİN-ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 49.

<sup>114</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 95; ŞAHİN-ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 52.

<sup>115</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 100; ŞAHİN-ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 61.

<sup>116</sup> CIL III 14184; FRENCH, Catalogue 197; DERS., *Adalya* 4 (1999–2000) 173.

<sup>117</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 101; ŞAHİN-ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 64.

<sup>118</sup> IGR III 748, 751; TAM II/3 953, 987, 1165; L. ROBERT, Une épitaphe d’Olympos. *Hellenica* 10 (1955) 172–177; RUSSELL, Diploma 487; MITCHELL, Anatolia I 122; HAENSCH, Capita 610f.; NELIS-CLÉMENT, Beneficiarii 49f. *et passim*. Weihinschrift eines *stationarios*: ADAĞ-TÜNER, Olympos.

<sup>119</sup> TAM II/3, 1148.

<sup>120</sup> SPRATT-FORBES, Travels I 194–195; RITTER, Kleinasien II 759.

<sup>121</sup> TAM II/3, 1221; ROBERT, Documents 40–44.

<sup>122</sup> ŞAHİN-ADAĞ, Likya İncel. 1, Fig. 95.

<sup>123</sup> TK Kaş IIg/38.

sie von der modernen Schnellstraße Antalya–Kumluca überlagert<sup>124</sup>. Sie könnte mit der in der Tabula Peutingeriana verzeichneten Direktverbindung von Korydalla nach Phaselis identisch sein oder erst aus späterer Zeit – nach dem Untergang von Olympos (1) – stammen (die Straßenbreite von fünf Metern spricht für die osmanische Zeit).

Nördlich von Phaselis ist ein Stück der 2,10 m breiten antiken Straße (ohne Straßenbelag, an einer Stelle mit Randsteinsetzung) nach Attaleia erhalten<sup>125</sup>. Sie lässt sich mit mehreren Unterbrechungen an der Küste bis Çamyuva verfolgen. An der Bucht → Alacasu liegt an der Straße ein antikes Gebäude (vermutlich eine *villa*)<sup>126</sup>. Am Kara Burun, nordöstlich von Alacasu, schneidet die Straße zwei Felsen<sup>127</sup>.

Der weitere Weg an der Küste bis Attaleia<sup>128</sup> wurde vor allem im Bereich der → Klimax (1), wo die Felsen steil zum Meer abstürzen<sup>129</sup>, beschwerlich. Der Verkehr mit dem nahen Pamphylien, mit dem die lykische Ostküste wesentlich engere Kontakte hatte als mit Lykien, fand wohl mehrheitlich zur See statt<sup>130</sup>. Der Stadiasmos von Patara verzeichnet von Phaselis statt einer Straße nach Attaleia nur eine Straße nach Kosara<sup>131</sup>, wo man auf die beiden Inlandsverbindungen (westlich bzw. östlich des Çandır Çayı-Tales) von Korydalla nach Attaleia traf<sup>132</sup>. Diese Straße führte zunächst an der Küste nach Çamyuva (Ağva) und folgte von dort dem Ağva Dere (→ Idyros Potamos) – vorbei an einem markanten Doppelfelsen (Karataşlar Tepesi<sup>133</sup>) mit einem frühbyzantinischen Sperrriegel<sup>134</sup> – durch die Schlucht Kesme Boğazı nach → Gedelma und weiter über Ovacık nach Kosara (Kozarası). In Kesme Boğazı ist die in die Felsen gehauene, teilweise getreppte Straße noch weitgehend erhalten<sup>135</sup>. Am östlichen Eingang in die Schlucht steht auf der Nordseite des Flusses in der Flur Benttepe (Bentbaşı Tepesi) ein großes frühbyzantinisches Gebäude (etwa 30 × 40 m), möglicherweise ein befestigtes Gehöft. Ein Kilometer südöstlich vom Gedelma liegen nördlich der alten Straße Ruinen einer Mansio (?). In der Flur Mizir von Ovacık wurden Spuren einer antiken Straße gesehen<sup>136</sup>. Der steile Aufstieg durch die Kesme Boğazı-Schlucht wird wie der schmale, von Überschwemmungen bedrohte Küstenpfad als *Klimax* (→ Klimax 1) bezeichnet<sup>137</sup>. Dieser Küstenweg ist als *Gâvuryolu* bekannt<sup>138</sup> und war bis zum Neubau dieses Abschnitts der Küstenstraße in den Fünfzigerjahren des 20. Jahrhunderts die einzige Küstenverbindung zwischen Kemer und Antalya. Sie ist zwischen Beldibi und der Küste gegenüber von → Attelebusa/Sığan Adası größtenteils erhalten, verlief in einem Tal westlich hinter dem steilen Küstengebirge (die heutige Straße durchsticht das Küstengebirge mit zwei Tunnels) über → Köşh Pınar und → Bel Pınar und erreichte die Küste bei → Küçük Çaltıcak südlich der Insel Attelebusa<sup>139</sup>. Gegenüber von Attelebusa sicherte eine Stützmauer die Straße gegen Über-

<sup>124</sup> ŞAHİN-ADAĞ, Stad. Patar.

<sup>125</sup> SCHÄFER, Phaselis 39 (*Fig*).

<sup>126</sup> ANTI, Esplorazioni 785 (als *Statio* oder Militärposten gedeutet).

<sup>127</sup> M. ADAĞ, mündliche Mitteilung.

<sup>128</sup> Zum Straßennetz, das Phaselis mit seiner Umgebung verband vgl. SCHÄFER, Phaselis 39f.

<sup>129</sup> Die moderne Straße führt durch mehrere Tunnels.

<sup>130</sup> ORMEROD, Servilius Isauricus 41, A. 2; FOWDEN, Late Roman Lycia 360.

<sup>131</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 95; ŞAHİN-ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 52.

<sup>132</sup> Vgl. ŞAHİN, Olbia 155f.

<sup>133</sup> TK 1:25.000.

<sup>134</sup> M. ADAĞ, Mündl. Mitteilung.

<sup>135</sup> *Bereisung* 2001 (gemeinsam mit M. ADAĞ); STARK, Alexander 76f. (*Fig*).

<sup>136</sup> İPLİKÇIOĞLU, Westpamphylien und Ostlykien (2000), Nr. 20.

<sup>137</sup> Plutarch, Alexandros 17, 8; RITTER, Kleinasien II 764; STARK, Alexander 73–88 (*Fig*); F. SCHACHERMEYR, Alexander 187, A. 199; SEIBERT, Eroberung 53.

<sup>138</sup> TK Elmalı IIc/40; ORMEROD, Servilius Isauricus 41, A. 2 (Ghiaour Yolu); Giavur Jol bei ANTI, Esplorazioni 786.

<sup>139</sup> Vgl. ŞAHİN, Olbia 155.

**Abb. 195** schwemmungen<sup>140</sup>. Mit dem künstlichen Ausbau war die Straße nahezu ganzjährig passierbar (außer bei schwerem Wetter). Diese Engstelle war vermutlich die eigentliche *Klimax*. Über diesen Küstenabschnitt erreichte die alte Küstenstraße die pamphyliche Ebene und traf bei → Olbia mit der östlichen Inlandsroute zusammen.

In Karakise (Kara Kisse, Manastır, → Hagioi Pente) zwischen Olbia und → Tenedos war ein Meilenstein aus diokletianischer Zeit (1. Tetrarchie 293–305) als Spolie verbaut<sup>141</sup>. Ein kleine römische (?) Einbogenbrücke überquert den Arapsu in Tenedos<sup>142</sup>. Hier liegt ein Straßenstück mit Geleiserillen<sup>143</sup>. Etwa zwei Kilometer weiter östlich ist im Atatürk Kültür Parkı am Westrand von Antalya ein weiteres, mindestens 50 Meter langes Stück der Küstenstraße mit tiefen Wagenspuren erhalten<sup>144</sup>. Aus Attaleia stammt der Meilenstein des M. Arruntius Aquila aus der Zeit des Kaisers Claudius (50 n. Chr.) mit dem Vermerk *vias refecit* (τὰς ὁδοὺς ἀποκατέστησε)<sup>145</sup>.

Attaleia war der Ausgangspunkt einer wichtigen Landverbindung nach Konstantinopel, die in mehreren Varianten über Laodikeia in Phrygien oder über Praetoria/Sagalassos und Kotyaeion/Kütahya nach Konstantinopel führte (8, 9, 10).

Die 'Küstenstraße' war im folgenden Abschnitt auch eine Fortsetzung dieser Landverbindung nach Osten. 1137 und 1142 zog Johannes II. Komnēnos auf dieser Route nach Kilikien (→ Attaleia)<sup>146</sup>. Die Schwierigkeit dieses Küstenweges (damals ein nicht mehr unterhaltener Reitweg) hebt Odo von Deuil bei der Schilderung des Zweiten Kreuzzuges 1147/1148 besonders hervor. Während man auf der Strecke, die von Nikomedeia durch das antolische Hochland und Ikonion nach Antiocheia führe, nur drei Wochen brauche, sofern es keine feindlichen Angriffe gäbe<sup>147</sup>, benötige man allein für den Küstenweg von Attaleia nach Antiocheia vierzig Tage, da man Wildbäche zu überqueren, mit Feinden am Weg und Mangel an Nahrungsmitteln zu rechnen habe (*Illi didicerunt ab istis civibus esse per mare usque Antiochiam tres dietas de portu in portum parvas, opulentas et tutas, et per terram quadraginta torrentibus invias, hostibus obsitas, et egestate continuas*)<sup>148</sup>. Die Straße folgte bis → Magydos/Lara der Küste und bog dann in nordnordöstlicher Richtung nach Pergē ab. Über → Limnai führte die Straße in einen Felseinschnitt am Südufer des Yalnızbağ Gölü (Jalynys Baghgiölü); hier ist die sechs Meter breite antike Trasse mit 1,10 Meter breiten Geleiserillen als Hohlweg, Ghiaour Yolu genannt, erhalten. In den Felsen auf der Westseite sind die Grenzen von → Limnai und auf der Ostseite die von → Tetrapyrgia inschriftlich genannt<sup>149</sup>. Auf dem östlich gelegenen Travertinplateau sind noch mehrere hundert Meter die Geleiserillen zu verfolgen.

**Abb. 233** Ein künstlicher Felseinschnitt von 6,50 m Breite südwestlich von Çalkaya (Mandırlar<sup>150</sup>) führte die Straße vom Plateau hinab zum Soğucaksu Deresi. Die Straßenbreite beträgt hier 2,30 m, die Spurbreite der Geleise 1,28 m; an einer Stelle ist die Straße gestuft. Erhöht oberhalb der Straße sind links und rechts Gehwege in den Fels eingehauen, auf der

<sup>140</sup> ŞAHİN, Olbia Taf. 22, Abb. 10, 11.

<sup>141</sup> ORMEROD-ROBINSON, Notes 223, A. 3, 243f., Nr. 27; FRENCH, Catalogue 192.

<sup>142</sup> ERCENK, Yol sistemi 370, Fig. 20 („Olbia Köprüsü“); BEAN, Southern Shore Fig. 51; ÇEVİK, Olbia 93, Fig. 4; O'CONNOR, Roman Bridges 126.

<sup>143</sup> SPRATT-FORBES, Travels I 216 und Plan auf S. 210; ERCENK, Yol sistemi 370, Abb. 19; ÇEVİK, Olbia 93, Fig. 5, 8.

<sup>144</sup> *Bereisung* 1993 mit G. ERCENK; M. ADAK, Mündl. Mitteilung.

<sup>145</sup> *ILS* 215; *IGR* III 768 = FRENCH, Catalogue 183; ein Meilenstein unbekannter Herkunft aus der Severerzeit steht im Archäol. Museum von Antalya; D. H. FRENCH, *EA* 8 (1986) 84f.

<sup>146</sup> *TIB* 5, 69f.

<sup>147</sup> Odo 88 (*Si obstacula non haberet, et tribus hebdomadibus finiretur*).

<sup>148</sup> Odo 130; LILIE, Handel 511, A. 339.

<sup>149</sup> ORMEROD-ROBINSON, Notes 222–223, 245.

<sup>150</sup> TK Antalya IIb/42.

Südostseite verläuft zusätzlich seitlich eine Kanalrinne zur Entwässerung. Unterhalb des Ostausgangs steht am Westufer des Flusses die Rampe einer ca. sechs Meter breiten Brücke; Rampe und Brücke waren aus ca.  $0,60 \times 1,20$  m großen Blöcken gebaut<sup>151</sup>.

Abb. 234

Im Mittelalter vermied die 'Küstenstraße' vermutlich bereits den Umweg über Magydos und führte wie die heutige Straße nach Alanya in östlicher Richtung aus Attaleia unmittelbar nach Pergē. Dabei wurde der Düdençayı (→ Katarraktēs) auf der seldschukischen (?) Düdençayı Köprüsü überquert<sup>152</sup>. Die Ruinen einer weiteren mittelalterlichen (?) Brücke über den Soğucaksu<sup>153</sup> sind nördlich neben der modernen Brücke bei Karanlıksokak, 1,5 km südwestlich von Aksu (3 km südwestlich von Pergē) erhalten. Sie war ursprünglich ein römischer Aquädukt, wie zahlreiche Sinterspuren zeigen, und mindestens zweiperiodig, da ein alter Bogenrest in der Ostrampe erhalten ist, der aus sorgfältig gefügten römischen Quaderlagen besteht<sup>154</sup>.

Pergē war in der römischen Republik durch die 129–126 v. Chr. von Konsul Manius Aquillius erbaute Fernstraße mit Pergamon verbunden<sup>155</sup>, 6. v. Chr. wurde es Endpunkt der Via Sebaste, die die pisidischen Militärkolonien miteinander verband. In der Tabula Peutingeriana ist Pergē als Endpunkt der Fernstraße von Laodikeia in Phrygien nach Pamphylien eingetragen (11). Die Fernstraßen aus Pisidien endeten in byzantinischer Zeit in Attaleia, Pergē blieb in byzantinischer Zeit Endpunkt einer Straße durch das Kestrostal nach Antiocheia in Pisidien (12). Von Pergē gelangte man nach Überquerung des Kestros nach Syllaion, das in byzantinischer Zeit zu einem bedeutenden Verwaltungszentrum wurde. Der Flussübergang erfolgte, wie ein 400 Meter südlich der alten Holzbrücke über den Kestros (Aksu) auf dem linken (östlichen) Ufer in Boztepe aufgestellter Meilenstein aus der Zeit Valentinians I. und Valens' (364–367) zeigt, in der Nähe der heutigen Aksu-Brücke. Er misst sechs oder sieben Meilen von der Συλλαίων πόλις<sup>156</sup>. Ein weiterer verschleppter Meilenstein dieser Straße wurde weiter nördlich im Friedhof von Solak am rechten (westlichen) Ufer des Aksu gefunden. Er stammt aus der Zeit der Heerfahrt des Lucius Verus 162 n. Chr., auf der er auch Pergē besucht hatte; während dieser Reise wurden augenscheinlich die Straßen in Pamphylien instandgesetzt<sup>157</sup>. Am Südfuß des Stadtberges von Syllaion ist die antike Straßentrasse mit Plattenpflaster erhalten<sup>158</sup>.

In den Itinerarien folgt als Station der → Eurymedōn (*Erimidi*, *Enmidion*, *Eurimidion*)<sup>159</sup>, der von einer antiken, im Mittelalter mit großem Aufwand erneuerten Brücke überspannt wird<sup>160</sup>. Der Eurymedōn ist vermutlich der Fluss, den die Pilger des Zweiten Kreuzzuges, die auf dem Landweg von Attaleia aus Palästina erreichen wollten, 1148 nicht überqueren konnten, da die antike Brücke bereits eingestürzt war<sup>161</sup>. Ein seldschu-

<sup>151</sup> *Bereisung* 1996; D. H. FRENCH, *Anat. Stud.* 42 (1992) 5; DERS., *AST* 10 (1992 [1993]) 201f., Fig. 5–7; MITCHELL, *Anatolia I* 128, Fig. 25.

<sup>152</sup> ÇULPAN, *Taş köprüleri* 77, Nr. 51-B (*Fig*); TUNÇ, *Taş köprülerimiz* S.73, Nr. 83; WILSON, *Handbook* 171.

<sup>153</sup> TRUCKENBRODT, *Westl. Taurus* 36.

<sup>154</sup> *Bereisung* 1994; BÜÇÜKYILDIRIM, *Su Yapıları* 142, Fig. 19.13.

<sup>155</sup> Vgl. NOLLÉ, *Side II*, Nr. 175.

<sup>156</sup> PARIBENI-ROMANELLI, *Studii* 74f., Nr. 57; FRENCH, *Catalogue* 186.

<sup>157</sup> HEBERDEY-WILHELM, *Reisen* 133, Nr. 221; FRENCH, *Catalogue* 194; MERKELBACH-ŞAHİN, *Perge* 134, Nr. 60; CHRISTOL-DREW-BEAR-ÖZSAIT, *Trois milliaires* 167f.; ŞAHİN, *Perge I*, S. 201, Nr. 183.

<sup>158</sup> M. KÜPPER, *Lykia* 2 (1995) 66, Fig. 9, 12; DERS., *AST* 14/2 (1996 [1997]) 462, Fig. 13.

<sup>159</sup> *Geogr. Rav.* 30, 91; *Guid. Geogr.* 134; NOLLÉ, *Side I*, 151.

<sup>160</sup> Der Fluss ist auch bei *Geogr. Rav.* 30, 91 (*Erimidi*, *Enmidion*) und bei *Guid. Geogr.* 134 (*Eurimidion*) erwähnt und in der *Tab. Peut.* als einziger Fluss Lykiens und Pamphyliens neben dem Melas eingetragen.

<sup>161</sup> Odo v. Deuil 140.

kisches Karavansaray stand vermutlich auf dem rechten Ufer des Eurymedōn unmittelbar neben der seldschukischen Brücke<sup>162</sup>.

Aspendos, das zwei Kilometer nördlich der Brücke über den Eurymedōn liegt, war Ausgangspunkt von Verbindungen nach Pisidien durch das Tal des Eurymedōn (**13**) oder über den Kargı Hamı (**14**).

Etwa sieben Kilometer östlich der Brücke über den Eurymedōn stand an den Grenzen der *Chōrai* von Aspendos und Sidē eine hellenistische Sperrfestung bei → Güvercinlik. Östlich von Güvercinlik überquert südlich der heutigen Straße eine alte (osmanische?) Steinbrücke mit zwei Bögen den Sarı Su; danach zweigte eine Stichstraße nach → Seleukeia von der 'Küstenstraße' ab, die über → Çolakh u. → Kumköy nach Sidē führte. Der von Consul Manius Aquillius 129–126 v. Chr. in Kumköy aufgestellte Meilenstein misst 331 römische Meilen (ca. 490 km) vom *Caput viae*, das nur Pergamon sein kann, ein unter Septimius Severus in Çolakh aufgestellter dagegen 459 Meilen (ca. 680 km) vermutlich von Antiocheia in Syrien<sup>163</sup>.

Von Sidē führten zwei Straßen nach Pisidien/Lykaonien, von denen die Straße über Marula (Akseki) nach Mistheia und Ikonion vielleicht in der Tabula Peutingeriana verzeichnet ist (**16**). Die Straße, die über Etenna nach Mistheia verlief (**15**), traf beim Beldibihamı, etwa fünf Kilometer nördlich von Etenna auf die Straße, die von Aspendos über den Kargı Hamı nach Mistheia und Ikonion führte (**14**).

Für die Überquerung des Melas (Manavgat Çayı)<sup>164</sup> östlich von Sidē gab es in römischer Zeit eine Fähre<sup>165</sup> in → Manaua (Manavgat/Pazarcık). Ein Fährbetrieb ist noch im 19. Jahrhundert bezeugt<sup>166</sup>. Am westlichen Flussufer liegt 1100 m südlich der heutigen Brücke eine rechteckige wehrhafte Bauanlage aus dem Mittelalter (vermutlich ein Herrensitz und geschützter Karawanen Hof). Zwölf Kilometer nordöstlich von Manaua sind unterhalb der Staumauer der Oymapınar Barajı römische Brückenwiderlager erhalten<sup>167</sup>. Diese Brücke, die aus topographisch-morphologischen Gründen nicht in Manaua gebaut werden konnte, sicherte als Allwetterübergang die Verbindung zwischen West- und Ostpamphylien. Die Fernstraße führte über → Orokenda und → Selimler zurück zur Küstenroute. Etwa zwei Kilometer nördlich der heutigen Straße nach Alanya stand die → Kesik Köprü, eine vermutlich römische Mehrbogenbrücke aus Quadern, die einen im Sommer trockenen Gebirgsbach (Sulusay Dere?) überquerte<sup>168</sup>. Über → Seydiler kam man zu einer weiteren Steinbrücke über den Newrit-Su (Nifrit, Niprit Dere)<sup>169</sup>. Nach Überquerung des Karpuz Çayı bei Çavuşköy erreichte man den Alara Çayı, der etwa fünf Kilometer nördlich der Küste unterhalb der → Alara Kale auf einer römischen Brücke, im Mittelalter vermutlich wie die Eurymedōn-Brücke offenbar von Sultan 'Alā'addīn Kaiqubād I. (1219–1237) erneuert<sup>170</sup>, überquert wurde, von der noch ein Pfeiler mit Bogenansatz am Westufer erhalten ist<sup>171</sup>; am Ostufer steht der seldschukische Alara

<sup>162</sup> ERDMANN, Karavansaray 208, Nr. 117; in der TK Antalya IIb/45 auf dem Westufer südlich der Brücke ein Han eingetragen.

<sup>163</sup> NOLLÉ, Side II, Nr. 175–181.

<sup>164</sup> Melas und Eurymedōn in der Tab. Peut. (IX, 2 WEBER).

<sup>165</sup> Ein Bürger von → Laertēs bezahlte für seine Mitbürger den Tarif für die Fähre über den Melas an die Stadtkasse von Sidē (καὶ τὴν Μέλανος ποταμοῦ διάβασιν ἀπολύσαντα): BEAN-MITFORD, Sites 199, Nr. 16; NOLLÉ, Pamphyl. Stud. III 342 (*Lit.*).

<sup>166</sup> TSCHIHATSCHEFF-KIEPERT 20.

<sup>167</sup> *Bereisung* 1993; → Melas.

<sup>168</sup> TSCHIHATCHEF, *Asie Mineure* 85; TSCHIHATSCHEFF-KIEPERT 20.

<sup>169</sup> TSCHIHATSCHEFF-KIEPERT 20; Türk. Seekarte, 1:100.000, 323: İleri Burnu – Alanya; vgl. TK Antalya IIc-c/48 (mit Brückenzeichen westlich von Cevizler).

<sup>170</sup> Ḥāḡḡī Ḥalifa 612 (NORBERG II 377).

<sup>171</sup> *Bereisung* 1989; NOLLÉ, Side I 17.

Han<sup>172</sup>. Es gab auch eine Straße in Küstennähe über → Kibyra (Mikra), das in byzantinischer Zeit als Flottenstützpunkt des Themas der Kibyrraioten besondere Bedeutung erlangte. Eine durch mehrere Brücken bezeugte mittelalterliche Straße führte von Kibyra durch das Alaratal nach Lykaonien (17). Die Inlandsroute der 'Küstenstraße' über den Alara Han<sup>173</sup> traf wohl schon bei → Pissarissos auf die an der Küste entlangführende Straße, die über → Ptolemais, → Augai mit dem Sarapşa (Sarafşa) Han<sup>174</sup> und → Aunēsis, Hafen von Hamaxia, Kalon Oros (Alanya) erreichte<sup>175</sup>.

Kalon Oros war als wichtiger Hafen des Themas der Kibyrraioten<sup>176</sup> durch eine Straße mit dem Thema Anatolikon (Lykaonien) verbunden (18). Östlich von Kalon Oros<sup>177</sup> bezeugen die → Eğri Köprü und die → Dim (Çayı) Köprüsü die alte Straßenführung. Über → Kestel (2), → Mylomē und → Nauloi, Hafen von Syedra mit einer *statio* (?)<sup>178</sup>, führte die 'Küstenstraße' zum Sedre Çayı, der Grenze zur Isauria<sup>179</sup>.

In seldschukischer Zeit diente die Küstenstraße zwischen Attaleia/Antalya und Kalon Oros/Alanya auch als Verbindung der beiden Winterresidenzen und Häfen der Sultane mit der Residenzstadt Ikonion/Konya<sup>180</sup>. Die Straße von Antalya über Konya und Kayseri nach Sivas war eine politisch, wirtschaftlich und militärisch bedeutsame Magistrale des Seldschukenreiches (*Ulu Yol*)<sup>181</sup>. Sie führte zunächst wie die 'Küstenstraße' nach Aspendos und folgte dort der Strecke 14, die über den Kargı Han nach Mistheia (Beyşehir) und Konya gelangte. Die Verbindung von Alanya nach Konya führte über den Sarapşa Han (Augai) und Alara Han nach Manavgat (Manaua)/Pazarcık und von dort zum Kargı Han, wo man die von Aspendos nach Norden führende Strecke 14 erreichte. Eine kürzere Route führte von Alanya über den Alara Çayı nach Seyyidi Şehri (Seidi urbs) (→ *TIB* 4, s. v. Seydişehir)<sup>182</sup> und von dort nach Konya. Der genaue Verlauf dieser Route ist unbekannt<sup>183</sup>.

#### VON DER 'KÜSTENSTRASSE' ABZWEIGENDE FERNSTRASSEN

##### I. Kaunos – Akköprü – Kibyra (Karien) und Fortsetzung durch das Lysis-Tal in Nordwestpamphylien nach Praetoria (Burdur) in Pisidien

Die Straße von Kaunos in die Kibyrratis – Kibyra war ein Verkehrsknotenpunkt für Lykien<sup>184</sup> – ist weder durch Meilensteine, noch durch antike Itinerarien bezeugt. Die Strecke muss aber für die Kibyrratis wichtig gewesen sein<sup>185</sup>, wie die spätosmanische →

<sup>172</sup> ERDMANN, Karavansaray S. 184–187, Nr. 58; TÜKEL, Alara Han 464f.; TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 37; ÖZERGİN, Selçuklu kervansarayları 144; Handbook III/3 93.

<sup>173</sup> Vgl. TSCHIHATSCHEFF–KIEPERT 20.

<sup>174</sup> Stadiasmos 488; HEBERDEY–WILHELM, Reisen 136; ERDMANN, Karavansaray 53; ÖZERGİN, Selçuklu kervansarayları 163; TÜKEL, Alara Han 464; Abideler I, 607–610; MANDEL, Caravanseragli 42f.

<sup>175</sup> Zu einem Meilenstein in Kalon Oros aus severischer Zeit vgl. FRENCH, Catalogue 182 und A. 177.

<sup>176</sup> Kōnst. Porph., De cerim. 659; VASILIEV, Byzance II/1 206.

<sup>177</sup> Zu einem im östlichen Teil des Stadtzentrums von Alanya gefundenen Meilenstein aus der Zeit des Septimius Severus vgl. M. H. SAYAR, Antike Straßenverbindungen Kilikiens, in: OLSHAUSEN–SONNABEND, Verkehrswege 465, A. 38.

<sup>178</sup> Vgl. RUSSELL, Diploma 487.

<sup>179</sup> Zum weiteren Straßenverlauf vgl. *TIB* 5, 134–136.

<sup>180</sup> PLANHOL, Lacs pisidiens 89.

<sup>181</sup> In *TIB* 2, *TIB* 4 und *TIB* 7 als Route B besprochen.

<sup>182</sup> Hāğğī Hālfā 612 (NORBERG II 377).

<sup>183</sup> Vgl. die Route von Alanya nach Beyşehir bei RICHTER, Wallfahrten 343–353; RITTER, Kleinasien II 612–618. Zwischen der Alara Brücke und der Route über Marula/Akseki (16) wird eine weitere Brücke, die Eğri oder Tschengel Kjöprü (eğri = krumm, çengel = Haken) genannt.

<sup>184</sup> SYME, *Anatolica* 273; D. ERKELENZ, *EA* 30 (1998) 95.

<sup>185</sup> Vgl. BENNDORF–NIEMANN, Reisen 147 und FOWDEN, Late Roman Lycia 367.

Abb. 9 Akköprü (mit antiken Spolienquadern in den Fundamenten) zeigt, die den Indos (Dalaman Çayı) einige hundert Meter stromaufwärts einer neuen Brücke überquert. Von Kynos kam man wahrscheinlich über → Euxinē (Okçular) nach Beyobası und folgte dann dem Westufer des Indos. Ein Karawanenweg war im Unterlauf des Flusses zumindest seit dem Spätmittelalter ausgebaut (alte Wegespuren und ein verfallener Han)<sup>186</sup>. Über den Markort Akköprü<sup>187</sup> erreichte man die Brücke Akköprü, die man nach Osten überquerte, um in steilen Serpentin den Aufstieg nach Yukarı (Aşağı) → Gürlek (Görlek) zu beginnen<sup>188</sup>. Von Gürlek erreichte man Karabayır, das an der von Makrē (Fethiye) über Kadyanda nach Kibyra führenden Fernstraße (2) liegt. Von der Akköprü gab es über Gürlek, Karabayır und → Deyne vermutlich eine alte Querverbindung, die in Deyne von der direkten Straße nach Kibyra abzweigte und über Bozbelen (Bozalan)<sup>189</sup> und → Pınaz nach → Bubōn (İbecik)<sup>190</sup> führte; von dort zog ein Weg über → Kavaklıpınar und → Trimilis (Altınyayla/Dirmil) ebenfalls nach Kibyra<sup>191</sup>.

Von Çavdır am Ostrand des Beckens von Kibyra, das man über Sorkun (Meilenstein)<sup>192</sup> erreichte, kam man über einen niedrigen Pass in nordöstlicher Richtung in das Tal des → Lysis, das sich durch Nordwestpamphylien bis zu dessen Mündung in die → Askania Limnē (Burdur Gölü) in Pisidien hinzog. Am Oberlauf des Lysis lag die weitläufige Domäne der → Ormēleis; hier gabelte sich in → Tefenni die Straße nach Pisidien in zwei Arme, die am West- beziehungsweise Ostrand des sich beckenartig verbreiternden Tales (→ Makropedion, Milyadika Chōria) nach Norden zogen<sup>193</sup>. In Tefenni mündete auch die Straße aus Attaleia, die von Isinda (2) kommend, durch das obere Lysis-Tal nach Themisōnion und Laodikeia in Phrygien führte (9).

Der westliche Strang durch das Lysis-Tal berührte nach Tefenni → Ece, wo ein Meilenstein aus severischer Zeit 20 Meilen von Kibyra (in Karien) misst<sup>194</sup>. Ein möglicher Meilenstein steht im nahen → Sazak<sup>195</sup>. In → Karamanlı verließ die aus Attaleia kommende Straße (9) das Lysis-Tal in Richtung Yeşilova–Themisōnion. Über → Kağılcık und → Adrianē (Ἀδριανοπολεῖτῶν πόλις), das auf einem Meilenstein des Diokletian und Maximian (286–293) als *Caput viae* erscheint<sup>196</sup>, kam man zur Lysis-Brücke in Boğaziçi (früher Kepekli), dem Fundort von drei (oder vier?) Meilensteinen (einer aus der Zeit des Maximinus, Constantinus und Licinius [309–313])<sup>197</sup>, wo der östliche Straßenzweig durch das Lysis-Tal den Fluss übersetzte und in den westlichen einmündete. Dieser Weg führte von Tefenni über → Manca und Kılavuzlar unterhalb der *Colonia* → Olbasa, wo in Yenice ebenfalls ein Meilenstein aus der Zeit des Maximinus Daia, Constantinus und Licinius (309–313) gefunden wurde<sup>198</sup>, nach → Kemer (1) und von dort über → Akören

<sup>186</sup> A. SCHÖNBORN bei RITTER, Kleinasien II 911; BENNDORF–NIEMANN, Reisen 146.

<sup>187</sup> *Bereisung* 1995.

<sup>188</sup> Zur einst vielbegangenen Straße von der Akköprü nach Gürlek, an der auch Hane standen, vgl. Ritter, Kleinasien II 909–911.

<sup>189</sup> TK Fethiye IIb/28.

<sup>190</sup> Vgl. RITTER, Kleinasien II 908f.; Handbook II 530.

<sup>191</sup> In Handbook II 529f. ist von İbecik eine Strecke nach Dirmil (→ Trimilis), → Yazır (2) und → Sögüt verzeichnet.

<sup>192</sup> FRENCH, Catalogue 287; MILNER, Survey 27, Nr. 57.

<sup>193</sup> Zu den römischen Straßen im Lysis-Tal und seiner Umgebung vgl. FRENCH, Roads in Pisidia 174, Fig. 1.

<sup>194</sup> IGR IV 924; FRENCH, Catalogue 277; BRANDT, Wirtschaft 137, A. 1187; MILNER, Survey 43, Nr. 104.1.

<sup>195</sup> MILNER, Survey 44, Nr. 107.

<sup>196</sup> FRENCH, Catalogue 270; MILNER, Survey 70f., Nr. 148.

<sup>197</sup> FRENCH, Catalogue 267–269; MILNER, Survey 70f., Nr. 153, 155.2, 155.3. – Ein vierter (?) Meilenstein aus der Zeit des Diokletian und Maximian (286–293) bei MILNER, a. O. 69f., Nr. 151.

<sup>198</sup> BEAN, Pisidia I 102, Nr. 61; FRENCH, Catalogue 265; MILNER, Survey 61, Nr. 132.2.

und → Elmacık nach → Kormasa, wo er in die von Pergē/Attaleia über → Komama und Kormasa nach Themisōnion und Laodikeia ziehende Fernstraße (II)<sup>199</sup> einmündete; beide Routen überquerten den Lysis bei Boğaziçi. Fünf Kilometer weiter nördlich zweigte in Karaçalı von der Straße nach Pisidien die Straße über → Takina und Themisōnion nach Laodikeia in Phrygien ab (II).

Die Straße nach Pisidien gabelte sich in Karaçalı in zwei Arme, einer folgte dem Westufer der Askania Limnē, der andere dem Ostufer. Der westliche Arm führte über Yarıköy, Fundort von sechs Meilensteinen, die von Augustus (ein von Cornutus Aquila 6 v. Chr. aufgestellter Meilenstein zählt 88 Meilen von Antiocheia in Pisidien) bis Claudius Gothicus reichen<sup>200</sup>, und → Yazıköy, wo ein unter Marc Aurel und Lucius Verus 164/65 errichteter Meilenstein gefunden wurde<sup>201</sup>, nach → Lysinia an der Askania Limnē. Drei Kilometer südlich von Lysinia wurden in Karakent zwei Meilensteine gefunden, einer aus diokletianisch-konstantinischer Zeit, er zählt drei Meilen (von Lysinia)<sup>202</sup>. Dieser westliche Arm wird der *Via Sebaste* von Pergē nach Antiocheia in Pisidien zugeordnet<sup>203</sup>. Der östliche Arm überquerte nördlich von Karaçalı den Lysis und erreichte über → Hacilar → Praetoria (Burdur). Der Ort war schon in römischer Zeit eine zentrale Straßenstation, wie der Ortsname erkennen lässt<sup>204</sup>; Praetoria zog in byzantinischer Zeit weiter den Verkehr auf sich und wurde in seldschukischer Zeit regionales Zentrum.

## 2. Makrē – Kadyanda – Kibyra (Karien)

Die Verbindung von Makrē in die Kibyrtis verlief vermutlich wie die heutige Straßentrasse nach Üzümlü<sup>205</sup>, das in der Ortsnachfolge nördlich unterhalb von Kadyanda liegt. Ein Meilenstein aus severischer Zeit in Üzümlü<sup>206</sup> gehört vermutlich eher zu der von Kaunos über Kalynda durch die Oktapolis und über Kadyanda in das Xanthos-Tal führenden Straße des Stadiasmos von Patara<sup>207</sup> als zur Straße nach Kibyra. Diese deckte sich wahrscheinlich weitgehend mit der heutigen Straße über Çameli nach Gölhisar (Kibyra). Über İncirköy erreicht man nach Bewältigung eines ersten Passes → Nymphaion (Nifköy, Arapacık); im Passweg stehen zwei spätosmanische Kuppelzisternen<sup>208</sup>. Nach Nymphaion erfolgt östlich unterhalb des markanten und weithin (bis Fethiye) sichtbaren → Tēlandros (Çal Dağı), ein weiterer Anstieg über den 1445 Meter hohen Tuzla Beli-Pass in das Karanfilli Çayı-Tal (mit dem osmanischen Karanfillihan<sup>209</sup>) und weiter nach Karabayır, wo südlich der heutigen Straßenbrücke eine alte Einbogenbrücke steht. In Karabayır mündete die über die Akköprü aus Kaunos kommende Route nach Kibyra (I) ein. Nächste Station war → Deyne. Von Deyne zweigte die oben (I) beschriebene

<sup>199</sup> Zum Straßenabschnitt Komama–Kormasa vgl. BEAN, *Pisidia* I 115f.

<sup>200</sup> FRENCH, *Catalogue* 297–302.

<sup>201</sup> CHRISTOL–DREW–BEAR–ÖZSAIT, *Trois milliaires* 164f.

<sup>202</sup> FRENCH, *Catalogue* 284f.; BEAN, *Pisidia* I 80, Nr. 24.

<sup>203</sup> D. FRENCH in: In memoriam A. S. Hall X, *Map of Southwest of Asia Minor*; vgl. *TIB* 7, 152–154, CHRISTOL–DREW–BEAR, *Fronto* 407f. und CHRISTOL–DREW–BEAR–ÖZSAIT, *Trois milliaires* 164–169. – BEAN, *Pisidia* I 81 und LEVICK, *Komama* 862 erwägen den Verlauf der *Via Sebaste* am Ostufer der Askania Limnē.

<sup>204</sup> Die Inschrift *CIL* III 6123 = *ILS* 231: *tabernas et praetoria per vias militares fieri iussit* (scil. Kaiser Nero) legt nahe, dass Praetoria an einer Militärstraße, der *Via Sebaste* (?), lag; vgl. auch RADKE, *Viae* 1446.

<sup>205</sup> Beschreibung des Weges bei ROBERT, *Asie Mineure* 380.

<sup>206</sup> *TAM* II/2 655; *IGR* III 509; FRENCH, *Catalogue* 857; FOWDEN, *Late Roman Lycia* 349.

<sup>207</sup> Vgl. BENNDORF–NIEMANN, *Reisen* 144.

<sup>208</sup> *Bereisung* 1994; Beschreibung des Weges bei ROBERT, *Asie Mineure* 380–382 (*Lit, Fig*).

<sup>209</sup> TK Fethiye IIc–b/27; vielleicht identisch mit dem von BENNDORF–NIEMANN, *Reisen* 148, Taf. XLVII beschriebenen Han.

Querverbindung von der Akköprü nach Bubōn und weiter nach Kibyra ab. Eine kürzere Verbindung nach Kibyra führte durch das Hochtal von Çameli (→ Karaman) nach İmamlar und von dort über einen Pass<sup>210</sup> hinab in das Becken von Kibyra.

Es gab auch die Möglichkeit, der Route von Makrē nach Oinoanda (3) bis zur Brücke bei Atlidere zu folgen und dort den Xanthos-Fluss zu passieren. Nach der Flussüberquerung zweigte man nach Norden Richtung Araxa und von dort über einen Passweg nach → Kızılbel, → Mašta Richtung Bubōn ab<sup>211</sup>. Auf dieser Strecke kam man – Bubōn umgehend – nach → Kavaklıpınar und von dort über Trimilis nach Kibyra.

Eine andere Route führte an Araxa vorbei nach → Söğütlüdere und von dort über → Divre Boğazı nach Pırnaz und Bubōn<sup>212</sup>.

### 3. Makrē – Oinoanda – Söğüt – Isinda (2) – Attaleia

Diese Straße ist für die diokletianisch-konstantinische Zeit durch Meilensteine in → Dont (1), → Mamatlar, → Tyriaion und → Hüyük bezeugt<sup>213</sup>.

Etwa fünf Kilometer östlich von Makrē liegt → Hızırlik. Von dort führte eine antike Straße in gut angelegten und durch Unterbauten befestigten Serpentinauf einer Höhe von 300 m ü. NN über → Dont (2) in das Xanthostal nach Kemer. 4 km nördlich von Kemer überquert eine antike Brücke den Xanthos Potamos bei Athdereköy<sup>214</sup>. Bei dieser Brücke stieß die Straße nach Oinoanda/Attaleia auf die Straße von Kadyanda nach Tlōs beziehungsweise Araxa<sup>215</sup>. Über Araxa erreichte man auf beschwerlichen Zickzackpfaden Oinoanda (Urluca)<sup>216</sup>. Der Stadiasmos von Patara misst für die Strecke Araxa–Oinoanda 152 Stadien (28,1 km)<sup>217</sup>.

In Kemer wird der Xanthos Potamos auf einer Brücke überquert, deren Pfeiler (auf dem rechten Ufer noch ein Bogen erhalten) von der um 1790 errichteten Fünfbogenbrücke (Dey's-bridge<sup>218</sup>) des aus Düver (→ Tlōs) gebürtigen Paschas von Algier, Hassan<sup>219</sup>, stammen. Diese ersetzte vielleicht die bereits damals verfallene römische Brücke bei Athdereköy. Wie die heutige Straße von Fethiye nach Antalya stieg die osmanische Straße über den 1300 m hohen Karabelpass in das nordlykische Hochland auf<sup>220</sup>. An der modernen Passstraße stehen bis zur Passhöhe zwei langrechteckige und eine runde osmanische Zisterne<sup>221</sup>. Dieser wesentlich leichtere Weg wurde vielleicht schon in byzantinischer Zeit genutzt.

Von Oinoanda (Urluca, mit Han<sup>222</sup>) nach Balbura und Kibyra gab es gemäß den Belegen des Stadiasmos von Patara zwei Wege: einen kürzeren Gebirgsweg (διὰ τῆς ὄρεινῆς, 128 Stadien /24 km)<sup>223</sup> und einen längeren durch die Ebene (διὰ τοῦ πεδίου, 160

<sup>210</sup> Im Passsattel sind kaiserzeitliche Grabsäulen mit Reliefs und eine Löwenkulptur in einer Çeşme verbaut: *Bereisung* 1994.

<sup>211</sup> SPRATT–FORBES, *Travels* I 263f.; vgl. STARK, *Alexander* 214.

<sup>212</sup> HOSKYN, *South Coast* 157; RITTER, *Kleinasien* II 864–867, 1003; PHILIPPSON, *Reisen* V 95; ROBERT, *Bull. ép.* 1950, S. 511; WÖRRLE–WURSTER, *Dereköy* 399, A. 4.

<sup>213</sup> FRENCH, *Catalogue* 191, 193, 288–291, 849.

<sup>214</sup> WURSTER–GANZERT, *Brücke* 306f. (*Fig.*).

<sup>215</sup> ŞAHİN–ADAĞ, *Stad. Patar.*, *Strecken* 18, 19.

<sup>216</sup> TSCHIHATSCHEFF–KIEPERT 21; RITTER, *Kleinasien* II 996; vgl. FELLOWS, *Lycia* 387; DERS., *Lycien* 291; *Handbook* III/3 64.

<sup>217</sup> İŞKAN, *Mil. Lyc.* 89; ŞAHİN–ADAĞ, *Stad. Patar.*, *Strecke* 21.

<sup>218</sup> SPRATT–FORBES, *Travels* I 275, 290.

<sup>219</sup> HOSKYN, *South Coast* 149; RITTER, *Kleinasien* II 1002–1003; WURSTER–GANZERT, *Brücke* 304.

<sup>220</sup> Vgl. FOWDEN, *Late Roman Lycia* 351f.

<sup>221</sup> *Bereisungen* 1993, 1995.

<sup>222</sup> TSCHIHATSCHEFF–KIEPERT 21.

<sup>223</sup> İŞKAN, *Mil. Lyc.* 89; ŞAHİN–ADAĞ, *Stad. Patar.*, *Strecke* 23.

Stadien/30 km)<sup>224</sup>. Der Gebirgsweg führte über den İncebel-Pass nach Norden<sup>225</sup>, der Weg durch die Ebene nutzte zunächst die Straße nach Attaleia. Zwischen Oinoanda und dem zwei Kilometer nordöstlich gelegenen → Kemerarası ist südlich der heutigen Straßenbrücke eine ältere Brücke über den Oberlauf des Xanthos Potamos (Seki Çayı) erhalten, die an der Stelle oder in der Nähe einer (inschriftlich genannten) römischen Brücke steht, die im Zuge des claudischen Straßenausbaus 50 n. Chr. unter dem Statthalter Eprius Marcellus errichtet wurde<sup>226</sup>. In Kemerarası ist in den Ruinen einer kleinen Basilika eine Säule mit prismatischer Basis als Spolie verbaut, die wie Meilensteine der *Via Sebaste* aus augusteischer Zeit aussieht<sup>227</sup>.

Sechs Kilometer nordöstlich von Oinoanda wurden in → Kınık zwei unlesbare Meilensteine (einer lateinisch?) und in der Dorfflur des zwei Kilometer östlich gelegenen → Dont (I) ein Meilenstein aus der Zeit des Septimius Severus/Caracalla, wiederbenutzt unter Diokletian/Maximian, wie auch Spuren der römischen Straße gefunden<sup>228</sup>. Nach weiteren acht Kilometern zweigte in nordwestlicher Richtung die Straße ab, die durch die Ebene nach Balbura führte<sup>229</sup>. Die Straße nach Attaleia führte (wie die heutige) weiter in nordöstlicher Richtung nach Söğüt an der Kabalitis Limnē (Söğüt Gölü). In → Küçüklü passierte man ein antikes Turmgehöft, bei Çobanisa überspannte vielleicht eine antike Brücke den obersten Xanthos Potamos (eine Inschrift erwähnt τὸν ποταμὸν δὲ τὸν ὀρόντα)<sup>230</sup>. Von Söğüt erreichte man Attaleia auf der Straße, die von Attaleia nach Kibyra führte (8).

#### 4. Tlōs – über den Kragos nach Chōma – Isinda – Attaleia

Die heute nicht mehr gebräuchliche Route war in der Antike, wie der Stadiasmos von Patara und Meilensteine bezeugen, noch eine Fernverbindung, die Tlōs mit dem lykischen Hochland, Pisidien und Pamphylien verband. Tlōs war nach Ausweis des Stadiasmos von Patara ein Verkehrsknotenpunkt im Wegenetz Lykiens, der mit sieben Orten in der näheren oder weiteren Umgebung verbunden war (Xanthos, Pinara, Telmēssos, Kadyanda, Araxa, Oinoanda und Kastabara). In Tlōs wurde ein Meilenstein der severischen Zeit mit Umwidmung unter Konstantin I. oder Valens gefunden<sup>231</sup>; er gehörte vielleicht zu der Straße, die über den Kragos nach → Kastabara und Chōma führte. Diese Route<sup>232</sup> zog in südlicher Richtung zunächst nach Bağlağaç und bog dann nach Osten in eine Senke um, die durch den Kragos führte. An der Ostseite des Kragos ging man durch ein nordsüd streichendes Hochtal (Canlıöz Dere) etwa zehn Kilometer in nördlicher Richtung nach Kastabara (Deliktaş/Darıözü), bog in das von Osten kommende Tezli Dere und erreichte über den Tezlibeli<sup>233</sup> das Aedesa-Tal nördlich von Komba. Zwischen Kastabara und der südlich gelegenen Fırnaz Yaylası ist ein antiker Serpentinweg (zikzak yollar) erhalten<sup>234</sup>. Im Tezlibeli (Deliktaş) stehen zwei Meilensteine aus severischer Zeit,

<sup>224</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 89; ŞAHİN-ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 22.

<sup>225</sup> Vgl. RITTER, Kleinasien II 846f. (İndschebel); vgl. Route 6.

<sup>226</sup> N. P. MILNER, A Roman bridge at Oinoanda. *Anat. Stud.* 48 (1998) 117–123; İŞKAN, Mil. Lyc. 83.

<sup>227</sup> St. MITCHELL, brieflich 3. 11. 1998.

<sup>228</sup> FRENCH, Catalogue 849 (*Lit*); NAOUR, Balboursa 183, A. 34; WURSTER-GANZERT, Brücke 304, Nr. 30 (*Lit*); D. H. FRENCH, *EA* 8 (1986) 85.

<sup>229</sup> Vgl. NAOUR, Balboursa 166 (*Fig*); İŞKAN, Mil. Lyc. 89.

<sup>230</sup> BEAN, Journeys 1965–1967, 13, Nr. 17.

<sup>231</sup> NAOUR, Lycie 272, Nr. 3; AKYÜREK ŞAHİN, Meilenstein.

<sup>232</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 91; ŞAHİN-ADAĞ, Stad. Patar., Strecken 26 und 27; ÇEVİK-VARKIVANÇ-KIZGUT-GÜLŞEN, Darıözü/Kastabara 190f.

<sup>233</sup> TK Elmalı II/31.

<sup>234</sup> ÇEVİK-VARKIVANÇ, Tlos 1998, 333, 342, Abb. 7; ÇEVİK-VARKIVANÇ-KIZGUT-GÜLŞEN, Darıözü/Kastabara 198, 223, Fig. 25.

von denen einer 18 Meilen von Tlōs misst<sup>235</sup>. Im Aedesa-Tal stieß man auf die Fernstraße von Myra nach Kibyra oder Praetoria/Sagalassos (6).

Von Tlōs gelangte man auch über → Arsada an den Südhängen des Kragos nach → Nysa, wo man auf die Route 6 stieß<sup>236</sup>. Ein anderer Weg mit gepflasterten Wegspuren<sup>237</sup> führte von Tlōs nordwärts nach → Kōristan durch das Tal des Geriṣburnu in den Tezlibeli. Über Kōristan erreichte man Oinoanda durch den Karabel<sup>238</sup>. Diese Strecke entspricht wahrscheinlich der im Stadiasmos genannten Route von Tlōs über → Platana (= Kōristan?) nach Oinoanda<sup>239</sup>.

5. Patara – Nysa – Komba – Chōma – Isinda – Praetoria/Sagalassos (Pisidien)  
mit einer Abzweigung von Isinda nach Attaleia

Diese Route war in der Antike von großer Bedeutung, da sie Patara, Hauptstadt der Provinz Lycia, mit Pisidien und Pamphylien verband. In der Tabula Peutingeriana ist sie durch einen Strich von der Küste in das Landesinnere angedeutet<sup>240</sup>. Eine Stichstraße führte von Patara an die 'Küstenstraße'; von dieser zweigte drei Kilometer östlich in Firnaz eine Straße ab, die nach İslamlar führte, wo sie auf die ältere, schon im Stadiasmos von Patara verzeichnete Route von Xanthos nach Nysa traf<sup>241</sup>. In byzantinischer Zeit scheint ein anderer Weg an Bedeutung gewonnen zu haben, der hinter Firnaz der 'Küstenstraße' bis oberhalb von Kalamın (Kalkan) folgte und dort in das Becken von Bezirgân aufstieg. Südwestlich von Bezirgân sind von Anbarağzı an, einer gassenartigen Folge lykischer Getreidespeicher, noch die alten Wegspuren westlich unterhalb einer befestigten frühbyzantinischen Siedlung zu verfolgen<sup>242</sup>. Dieser Weg wurde im 19. Jahrhundert für den Holztransport aus den Hochlagen oberhalb der Bezirgân Ovası nach Kalamaki (Kalkan, → Kalamın) genutzt<sup>243</sup> und war der einzige ganzjährig offene Weg von der lykischen Westküste nach Elmalı im lykischen Hochland<sup>244</sup>.

Von der Bezirgân Ovası erreichte man über Köybaşı (→ Tymēna, Eudokias [1]?), wo man auf die Straßen von Xanthos und Patara traf, den Karaboğaz-Pass (Pass von Karabunar<sup>245</sup>), durch den man in ein Hochtal (Lenbegümi Boğazı<sup>246</sup>, Lengüme Deresi<sup>247</sup>) zu Füßen des Kragos abstieg, wo in Çamlıova (Lengüme, Lengibi<sup>248</sup>, Akyazı<sup>249</sup>) ein Meilenstein gefunden wurde, auf dem nur noch die Entfernungsangabe „16 Meilen von Mētopolis“ (*scil.* Xanthos) erhalten ist<sup>250</sup>. Das Lengüme Deresi führte sanft ansteigend nach etwa 15 Kilometern zum unterhalb des heutigen Sütleğen gelegenen Nysa. Von Nysa erreichte man nach etwa acht Kilometern die von Myra kommende Straße in das lykische Hochland (6); auf ihr führte der Weg über Komba, Chōma und Isinda nach Praetoria/Sagalassos in Pisidien. Vor oder in Isinda traf man auf den Weg nach Attaleia in Pamphylien (8, 9).

<sup>235</sup> TAM II/3 718, 719; FRENCH, Catalogue 846, 847; AKYÜREK ŞAHİN, Meilenstein 478, A. 11.

<sup>236</sup> Vgl. NAOUR, Lycie 273 und RITTER, Kleinasien II 830–833.

<sup>237</sup> RITTER, Kleinasien II 828.

<sup>238</sup> TK Fethiye IIç/30.

<sup>239</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 91; ŞAHİN-ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 25 (über 200 Stadien, also mehr als 37 km).

<sup>240</sup> Tab. Peut. IX/2 (WEBER); vgl. D. H. FRENCH, AST 13/1 (1995 [1996]) 3.

<sup>241</sup> FRENCH, a. O.

<sup>242</sup> RITTER, Kleinasien II 1115.

<sup>243</sup> BENNDORF-NIEMANN, Reisen 127.

<sup>244</sup> SPRATT-FORBES, Travels I 56–58; RITTER, Kleinasien II 834–836, 1116.

<sup>245</sup> RITTER, Kleinasien II 1115.

<sup>246</sup> TK Kaş IIg/31.

<sup>247</sup> SARAÇOĞLU, Akarsular 147 und Karte Akdeniz Havzası Akarsuları.

<sup>248</sup> TK Keleş IIg/30.

<sup>249</sup> Yeni Türkiye Atlası, Bl. Antalya (342-C).

<sup>250</sup> D. H. FRENCH, AST 13/1 (1995 [1996]) 3, Abb. 3.

6. Myra – Myrostal – Mastaura – Komba – Chōma – Balbura – Kibyra (Karien)  
mit Abzweigung von Chōma über Isinda nach Praetoria/Sagalassos (Pisidien)

Diese Straße verband in byzantinischer Zeit die meisten lykischen Städte im Landesinneren (Mastaura, Arneai, Nysa, Komba, Chōma, Akarassos, Podaleia, Oinoanda, Balbura, Bubōn) mit der Mēropolis Myra. Im 19. Jahrhundert war das für den Holztransport genutzte Myrostal nur im Sommer passierbar<sup>251</sup>. In römischer und wohl auch in byzantinischer Zeit dürfte die Passage wohl weitgehend ganzjährig möglich gewesen sein, denn auf der Westseite des Myros wurde parallel unterhalb der Frischwasserleitung von Mastaura nach Myra das Ufer des Flusses über eine Strecke von etwa 20 Kilometer für die Anlage einer fast vier Meter breiten Pflasterstraße nach Myra aufgemauert<sup>252</sup>. Ungefähr auf halbem Weg lag eine frühbyzantinische Siedlung (→ Danabaşı). Zwei hellenistische Turmgehöfte oder Wachttürme (?) flankieren das Tal, von denen zumindest einer auch in byzantinischer Zeit bewohnt war<sup>253</sup>. Auf der Ostseite des Flusses verlief ebenfalls ein künstlich angelegter, in den Fels gehauener Stufenweg<sup>254</sup>. Südlich unterhalb der Burg von → Mastaura/Dereağzı vereinigten sich die beiden Quellflüsse des Myros, der von Westen kommende Kasaba (Kıbrıs) Çayı und der von Osten kommende Karadağ (Tokluca) Çayı. Während die römische Straße dem Kasaba Çayı folgte und die Burg auf der Westseite umging, folgte der Felssteig dem Ostufer des Karadağ Çayı und setzte östlich unterhalb der Burg auf einer aus dem anstehenden Stein gebauten Brücke zum Westufer über<sup>255</sup>. Nördlich unterhalb der Burg ist die römische Straße wieder zu verfolgen, die nun in nordwestlicher Richtung die Kasaba Ovası durchquerte<sup>256</sup>. Sie kreuzte zunächst eine Straße, die von Antiphellos über Kasaba<sup>257</sup>, → Karadağ, → Arneai, → Yazır und → Kilepe in das Arykandos (→ Bathys Potamos)-Tal führte<sup>258</sup> und stieg dann östlich an Kemerköy (mit Han<sup>259</sup>) vorbei in den 1.320 Meter hohen Sinekçibeli-Pass. 3,3 km südlich von Gömece (Gömüce Mahallesi<sup>260</sup>) wurde die römische Straßentrasse beobachtet<sup>261</sup>, westlich von Gömüce ist ein alter Han (Eskihan) verzeichnet<sup>262</sup>. Im Sinekçibeli steht der größte Zedernwald Lykiens, vielleicht der *Eunias nemus*, den Plinius bei → Kandyba erwähnt<sup>263</sup>. Nördlich unterhalb der Passhöhe mündete die von Xanthos/Patara kommende Straße (5) ein. Zwei Kilometer unterhalb von → Komba wurde in Kapaklı<sup>264</sup> ein Meilenstein mit Ehreninschrift für die Kaiser Valerianus und Gallienus (wohl 253 n. Chr.) gefunden<sup>265</sup>. Durch das → Aedesa (Akçay)-Tal erreichte man etwa zehn Kilometer nord-

Abb. 262–264

<sup>251</sup> Handbook III/3, 58; SPRATT–FORBES, Travels I 122–125; ROSS, Kleinasien 17f.; BENNDORF–NIEMANN, Reisen 131; FOWDEN, Late Roman Lycia 357, A. 63, 65.

<sup>252</sup> Tagebuch J. BORCHHARDT 1984 (Lykien-Archiv, Wien); eine detaillierte Untersuchung steht noch aus.

<sup>253</sup> KONECNY, Turmgehöfte 22–24, Nr. 5, 6; zur Schutzfunktion vgl. 96f.

<sup>254</sup> J. MORGANSTERN, DOP 22 (1968) 224; D. H. FRENCH, in: MORGANSTERN, Fort 87–90 (*Lit, Fig*); ca. 4,5 km südlich der Kale von Dereağzı ist in die Felsen oberhalb des Felssteiges eine unbeschriftete *Tabula ansata* eingehauen: MORGANSTERN, Fort 87, Taf. 15, 3.

<sup>255</sup> FRENCH, in: MORGANSTERN, Fort, Taf. 15, 2.

<sup>256</sup> FRENCH, a. O. Taf. 15, 1 und 4; J. MORGANSTERN, The Settlement at Dereağzı: An Introduction to the History of the Site, in: Akten Lykien II/2, Taf. XV, Abb. 10.

<sup>257</sup> Kasaba war im 19. Jahrhundert der Zentralort des Tales mit Sitz des Kaymakam, Han und Bazar; vgl. RITTER, Kleinasien II 1120, 1129, 1132.

<sup>258</sup> Vgl. FRENCH, a. O. Taf. 16, 17 und Handbook III 60f.

<sup>259</sup> TK Kaş IIg–IIg/32.

<sup>260</sup> TK Kaş IIg/32.

<sup>261</sup> FRENCH, a. O. 87 und Taf. 16.

<sup>262</sup> TK Kaş IIg/32.

<sup>263</sup> Plinius, Nat. hist. V 101.

<sup>264</sup> TK Kaş III/32.

<sup>265</sup> İPLİKÇIOĞLU, Nord-Lykien I, 11f., Nr. 1.

östlich von Komba Akçay (früher Aivasili [H. Basileios]). Hier zweigte ein im 19. Jahrhundert noch viel begangener Hochgebirgsweg über den in 1680 Meter Höhe gelegenen → Girdev Gölü nach Oinoanda ab (Sekia-Pass)<sup>266</sup>, über den man nach Kibyra gelangen konnte. An diesem Passweg wurden zehn Kilometer nordwestlich von Akçay in der Flur Balclar die Spuren einer antiken Siedlung gefunden<sup>267</sup>. Die römische Fernstraße führte im Aedesa-Tal weiter nach Chōma, dem zentralen Straßenknotenpunkt in der Elmalı Ovası<sup>268</sup>. Hier gabelte sich die von Myra kommende Straße in einen Zweig, der in nördlicher Richtung zum → Göğü Beli-Pass nach Kibyra/Karien und in einen Zweig, der in nordöstlicher Richtung durch die Elmalı Ovası nach Pisidien führte. Von Südosten kommend mündete hier die Straße von Phoinix/Limyra (7) ein.

Abb. 116

Die Straße über den Göğü Beli<sup>269</sup> erreichte über → Ördek Beleni, → Yalnızdamköy, → Eskihisar und → Orpenna mit einer alten (römischen?) Einbogenbrücke<sup>270</sup> den 1.785 Meter hohen Pass, dann führte sie in nordwestlicher Richtung über → Kayabaşı (2)<sup>271</sup> nach Balbura – im Katara Boğazi<sup>272</sup>, etwa vier Kilometer östlich von Balbura, im Pass eine alte (antike?) gepflasterte Straße<sup>273</sup> – oder in westliche Richtung über → Seki nach Oinoanda und von dort über den İncebel-Pass<sup>274</sup> nach Balbura<sup>275</sup>. Statt über den Göğü Beli konnte man von Chōma auch über → Yuva nach Oinoanda gelangen<sup>276</sup>. Von Balbura erreichte man über Trimilis, wo eine Route von Makrē mündete (2), Kibyra in Karien<sup>277</sup>.

Für die Straße, die von Chōma nach Nordosten durch die Elmalı Ovası zog, nennt der Stadiasmos von Patara zwei Stationen: → Kodopa und → Akarassos<sup>278</sup>, vermutlich heute Elmalı. Von Akarassos/Elmalı bis Isinda (Korkuteli) deckt sich der Verlauf der alten Straße wahrscheinlich weitgehend mit der neuen Straße, die unterhalb der → Gilevki Kalesi die Elmalı Ovası Richtung Isinda (2) verlässt. Etwa fünf Kilometer nördlich der Gilevki Kalesi kreuzte sich die Straße nach Pisidien mit jener, die von Attaleia nach Kibyra führte (8). Im etwa 20 Kilometer weiter nordöstlich gelegenen Isinda (Korkuteli) gab es eine weitere Kreuzung mit der Straße, die von Attaleia über Kibyra oder Themisōnion nach Laodikeia in Phrygien führte (9).

Die Straße nach Pisidien führte von Isinda nach Norden, und nach etwa fünfzehn Kilometern teilte sie sich in einen westlichen Strang über → Berbē, → Andida, → Phogla und einen östlichen über → Sibidunda (Meilenstein aus severischer Zeit, unter Valentinian und Valens wiederverwendet<sup>279</sup>) und → Bozburun nach → Komama, wo sie sich mit der von Pergē (Attaleia) kommenden Straße nach Kormasa, Themisōnion und Laodikeia in Phrygien (11) kreuzte<sup>280</sup>. Zwei in Ürkütlü bei Komama gefundene Meilensteine aus augusteischer Zeit gehören nicht zu der Straße nach Pisidien sondern zur *Via Se-*

<sup>266</sup> A. SCHÖNBORN bei RITTER, Kleinasien II 837, 841–844; vgl. FOWDEN, Late Roman Lycia 354.

<sup>267</sup> İPLİKÇIOĞLU, Nord-Lykien (1991–1992).

<sup>268</sup> Vgl. Shelagh JAMESON, Choma 3). *RE* S 14 (1974) 96.

<sup>269</sup> Handbook III/3 63f. (Kuyulu Bel); TSCHIHATSCHEFF–KIEPERT 21; vgl. FOWDEN, Late Roman Lycia 354.

<sup>270</sup> SPRATT–FORBES, Travels I 283; PETERSEN–LUSCHAN, Reisen 176.

<sup>271</sup> Zu einer gepflasterten römischen Straße bei Kayabaşı D. H. FRENCH, *AST* 10 (1992 [1993]) 202, 204, Fig. 4; DERS., *Anat. Stud.* 42 (1992) 6.

<sup>272</sup> TK Elmalı IIb/31 (Kadra Deresi).

<sup>273</sup> SPRATT–FORBES, Travels I 272; RITTER, Kleinasien II 991.

<sup>274</sup> TK Elmalı IIb/31 (İncebel T.); RITTER, Kleinasien II 846f. (İndschebel).

<sup>275</sup> Vgl. Route 3.

<sup>276</sup> FOWDEN, Late Roman Lycia 354, A. 44.

<sup>277</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 90; ŞAHİN–ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 24 (136 Stadien, 25,2 km).

<sup>278</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 91; ŞAHİN–ADAĞ, Stad. Patar., Strecken 29 und 30.

<sup>279</sup> İPLİKÇIOĞLU, Nord-Lykien (1993).

<sup>280</sup> Vgl. LEVICK, Colonies 50.

*baste*<sup>281</sup>(11). Über → Krētopolis führte der Weg nun am Westufer des ehemaligen Kestel Gölü entlang nach → Kestel und von dort über → Kolbasa und → Sivritepe zum → İncirlihan, wo man auf die Straße Attaleia–Pisidien traf (10). Von Kolbasa führte eine „Elmalı yol“ genannte Karawanenstraße über Çebiş und Dağarcık, wo noch eine römische Brücke erhalten ist (→ 10), durch die Çeltikçi Ovası direkt nach Sagalassos (Ağlasun)<sup>282</sup>.

Der Weg durch das Myrostral konnte, vor allem bei Hochwasser, auf einer Regionalstraße, die an der West-Flanke des Alaca Dağı entlangzog, umgangen werden. Dieser Weg erklimmte in Serpentina den steil abfallenden Alaca Dağı nördlich von Myra<sup>283</sup> und erreichte über Gödeme (→ Kendēma) ein Hochtal, das über → Tragalassos (Muskar) nach → Pharrōa (Karabel) und Çagman führte. Bei Karabel ist ein Abschnitt der in die Felsen geschlagenen antiken Straße erhalten<sup>284</sup>. Hinter Çagman folgte der Abstieg in die Kasaba Ovası, wo man unterhalb von Arneai auf die Straße von Antiphellos nach Arykanda stieß.

### 7. Phoinix/Limyra – Bathys-Tal – Chōma – Balbura – Kibyra (Karien)

Diese Route, ein Naturweg, auf dem man leicht und schnell das lykische Hochland erreichte, war die einzige überregional bedeutende Straße Lykiens<sup>285</sup>. Im Mittelalter war Phoinix neben Andriakē der wichtigste Hafen in Südlykien. Phoinix wurde öfters (so 654 und 715) von den Arabern aufgesucht, die hier beziehungsweise im nahen Hinterland Holz für den Schiffsbau fällten; der Bathys Potamos (Arykandos) diente als Transportweg, in Phoinix gab es eine Schiffswerft (νεώριον)<sup>286</sup>. Im 14. Jahrhundert stritten die Metropolen von Attaleia von Myra wohl aus wirtschaftlichen Gründen um das Tal des zu Myra gehörigen Bathys Potamos, als schon ganz Lykien in der Hand von türkischen Nomaden war. Durch das Flusstal führte die von Limyra beziehungsweise Phoinix kommende Straße aufwärts<sup>287</sup> über den → Karamanbeyli Geçidi mit einer Straßenstation (?) nach Arykanda<sup>288</sup>. Nördlich der Felsgräber von Turunçova wurde auf der linken (östlichen) Seite des Flusses ein Meilenstein aus der Zeit des Septimius Severus (199 n. Chr.) gefunden<sup>289</sup>; ein weiterer Meilenstein aus Turunçova aus diokletianischer Zeit (293–305) mit Zusatz aus der Zeit des Honorios, Arkadios und Theodosios II. (402–408) nennt die Λιμυρέων λαμπροτάτη μητρόπολις<sup>290</sup>. Die Fundstelle der Meilensteine könnte die Kreuzung mit der ‘Küstenstraße’ bezeichnen. Bei Çatallar, vier Kilometer südlich von Arykanda, mündete die von Antiphellos durch die Kasaba Ovası kommende Querverbindung ein. Etwa zwei bis drei Kilometer südlich von Arykanda zweigte in östlicher Richtung ein Passweg über die Bey Dağları in das Alakır Çayı-Tal mit der Sympolitie von → Akalissos ab<sup>291</sup> (im Stadiasmus von Patara die Straße von Arykanda über Idebēssos nach Akalis-

<sup>281</sup> FRENCH, Catalogue 292, 293 (Zählung von 122 Meilen vom *Caput viae, scil.* Antiocheia Pisidias).

<sup>282</sup> WAELKENS–POBLOME, Sagalassos IV, 52–54, 56.

<sup>283</sup> TAKMER, Two Milestones (*Fig.*).

<sup>284</sup> HARRISON, Churches 131, A. 96, 150, A. 165, Taf. XLV c; FOWDEN, Late Roman Lycia 357, A. 64.

<sup>285</sup> FOWDEN, Late Roman Lycia 363; vgl. auch JAMESON, Lycia and Pamphylia 13, Fig. 1. – Zu ihrem Verlauf vgl. auch KNOBLAUCH–WITSCHERL, Arykanda 233f.

<sup>286</sup> Iō. Zōn. III 218.

<sup>287</sup> Vgl. D. H. FRENCH, in: MORGANSTERN, Fort, Taf. 17.

<sup>288</sup> İŞKAN, Mil. Lyc. 93; ŞAHİN–ADAĞ, Stad. Patar., Strecke 39.

<sup>289</sup> PETERSEN–LUSCHAN, Reisen 74–75, Nr. 158; *IGR* III 730; FRENCH, Catalogue 196; WURSTER–GANZERT, Brücke 303, A. 21.

<sup>290</sup> TAKMER, Two Milestones; die beiden Meilensteine werden hier auf die Küstenstraße bezogen.

<sup>291</sup> PETERSEN–LUSCHAN, Reisen 145; STARK, Alexander 140–145; BEAN, Lycian Turkey 139; KNOBLAUCH–WITSCHERL, Arykanda 234.

sos)<sup>292</sup>. In → Aykırcaham, einem Rastplatz mit Quelle an der modernen Straße, ein Kilometer nordwestlich von Arykanda, lag vermutlich eine antike Straßenstation<sup>293</sup>. Es folgte der Anstieg zum 1120 Meter hohen Avlanbeli. Nächste Station war das am nordwestlichen Ufer des heute trockengelegten Avlan Gölü gelegene → Podaleia; über Karamık (in Zweitverwendung genutzter Meilenstein aus der Spätantike<sup>294</sup>) und → Tekkeköy (Meilenstein des Statthalters Aurelius Fabius Faustinus, *praeses provinciae [scil. Lyciae]*, 333–337)<sup>295</sup> führte die Straße nach → Chōma<sup>296</sup>, dem zentralen Verkehrsknotenpunkt der Elmalı Ovası<sup>297</sup> mit Anschluß an die Route **6** nach Karien und Pisidien. Zwischen Karamık und Tekkeköy lässt sich die alte Straße – wohl auf römischer Trasse – durch römische Quadersteine (wohl mehrheitlich aus Chōma verschleppt) über 6 km verfolgen. In der Mahalle Taşbaşı von Tekkeköy, ca. 500 m nördlich der Türbe, ist ein Stück der Straße mit einer Breite von 4,80 m besonders gut erhalten<sup>298</sup>.

#### 8. Attaleia – Stena (1) – (Isinda 2) – Tyriaion – Kibyra (Karien) – Laodikeia (Phrygien)

Die von Attaleia ausstrahlenden Routen **8**, **9** und **10** waren der Bedeutung Attaleias entsprechend auch die wichtigsten Verbindungen, die von der lykisch-pamphyliischen Küste in die Nachbarprovinzen Karien, Phrygien und Pisidien, jeweils mit Anschluss nach Konstantinopel, führten. Die nach Laodikeia in Phrygien und durch Westkleinasien (über Sardes beziehungsweise Ephesos, Pergamon) nach Konstantinopel ziehenden Routen **8** oder **9** konnten auch nach der türkischen Landnahme seit dem 11. Jahrhundert mit Unterbrechungen und unter beträchtlichen Gefahren genutzt werden, wie die Berichte über den Zweiten Kreuzzug 1147/1148 zeigen, während die Route von Attaleia über Pisidien (Praetoria) und Phrygien (Kotyaëion) nach Konstantinopel (**10**) bis zur türkischen Landnahme die Hauptverkehrsader zwischen der kleinasiatischen Südküste und der Hauptstadt bildete<sup>299</sup>. Welche der Varianten der Verbindung mit Laodikeia (**8** oder **9**) genutzt wurde, lässt sich nicht feststellen, da keine Zwischenstationen genannt werden. Die byzantinischen Gesandten, die 1112 von Syrien zu Schiff in den → Pamphylios Kolpos zurückkehrten und den Landweg zum Hellespont und nach Konstantinopel einschlugen<sup>300</sup>, nahmen wohl einen der Wege von Attaleia über Laodikeia. Als türkische Stämme 1118 Laodikeia besetzt und damit den Landweg von Attaleia nach Konstantinopel gesperrt hatten, befreite Kaiser Johannes II. Komnēnos 1119 mit einem Heer Laodikeia und erschien 1120 auch in Pamphylien, wo er neben anderen Festungen → Hierakokoryphitēs in der Umgebung von Attaleia einnahm<sup>301</sup>. Die Festung lag wohl

<sup>292</sup> İŞKAN, *Mil. Lyc.* 92; ŞAHİN-ADAĞ, *Stad. Patar.*, Strecken 36 und 40.

<sup>293</sup> Auf dem Nal Tepe in Arykanda soll nach zu weit gehender Interpretation im 5. Jahrhundert eine Herberge (*Pandocheion*) errichtet worden sein: KUBAN, *Arykanda* 135f.; KNOBLAUCH, *Bergstadt Arykanda* 346f.

<sup>294</sup> ADAĞ-ŞAHİN, *Mylas*.

<sup>295</sup> BEAN-HARRISON, *Choma* 44, Nr. 11; FRENCH, *Catalogue* 195; *PLRE* I 328, s. v. Faustinus 10; HARRISON, *Mountain and Plain* 50; Der Meilenstein misst 4 Meilen, vermutlich nicht von Chōma (so BEAN-HARRISON), sondern von Podaleia als *Caput viae*: ADAĞ-ŞAHİN, *Mylas*.

<sup>296</sup> ŞAHİN-ADAĞ, *Stad. Patar.*, Strecke 28: Chōma–Podalia (50 Stadien, 9,3 km).

<sup>297</sup> Zum Straßenknotenpunkt Chōma vgl. Shelagh JAMESON, *Choma* 3). *RE* S 14 (1974) 96 und ADAĞ-ŞAHİN, *Mylas*.

<sup>298</sup> ADAĞ-ŞAHİN, *Mylas*.

<sup>299</sup> Zum Weg über Kotyaëion (Kütahya) vgl. Ibn Rusta 119, ANKORI, *Karaites* 108–110 und BELKE, *Pflasterstraße 281 (Lit)*; → Attaleia.

<sup>300</sup> Anna 434 (III 154 LEIB); LILIE, *Handel* 151.

<sup>301</sup> Iō. Kinn. 7; Nik. Chōn. 13; CAHEN, *Turquie* 25; *TIB* 7, 111.

an einem der Wege von Laodikeia nach Attaleia. 1137 gelangte Kaiser Johannes II. Komnēnos διὰ τῶν τεμπῶν Παμφυλίας (→ Klimax 2 oder Stena 1?) nach Attaleia, um dort zu seinem ersten Syrien-Feldzug aufzubrechen<sup>302</sup>. Kaiser Manuel kehrte 1143 auf dem Landweg von Attaleia über Laodikeia nach Konstantinopel zurück und besuchte Chōnai (→ *TIB* 7, s. v.)<sup>303</sup>. Die Ritter und Pilger des Zweiten Kreuzzuges erreichten über Laodikeia Anfang 1148 Attaleia<sup>304</sup> und Kaiser Manuel nahm für seinen Kilikienfeldzug 1158 ebenfalls den Landweg über Laodikeia nach Attaleia<sup>305</sup>.

Die Straße von Attaleia nach Kibyra<sup>306</sup> führte zunächst zu einer Straßengabel bei → Eudokias (2)/Evdır Han; hier zweigte die Straße nach Praetoria/Sagalassos in Pisidien (10) ab<sup>307</sup>. Etwa sechs Kilometer nordwestlich von Eudokias beginnt die Schlucht Yeniceboğazı des Kuru Çayı (→ Stena 1), die Straße führte in die Schlucht und passierte zunächst die hellenistische Passfestung unterhalb von Termēssos<sup>308</sup>. Ca. zwei Kilometer hinter der Passfestung liegt der Yenice Han<sup>309</sup>. Im folgenden ist die römische Pflasterstraße<sup>310</sup>, teilweise aus dem anstehenden Fels herausgesprengt (mit sichtbaren Sprengbohrlöchern), etwa zehn Kilometer durch die Schlucht bis → Gölcük zu verfolgen, während die osmanisch-neuzeitliche Straße nach Korkuteli/Isinda (2) die enge Schlucht südlich über den Elmalibeli<sup>311</sup> umgeht; heute ist sie teilweise durch eine neue Schnellstraße ersetzt, die der römischen Wegerichtung folgt<sup>312</sup>. In der Korucuk Mahallesi von Bayatbademlisi<sup>313</sup> ist ein Meilenstein erhalten<sup>314</sup>. Über Çiftlik kam man nach → Hüyük (Mahallesi), dort ein Meilenstein aus diokletianisch-konstantinischer Zeit, der Termēssos als *Caput viae* angibt<sup>315</sup>. In Hüyük zweigte eine nördliche Querverbindung über → Menedēmion (Çaykenarı)<sup>316</sup> nach → Kızilkaya zur *Via Sebaste* (11) ab; die Straße nach Kibyra gabelte sich hier in einen Ast, der Isinda (2) südlich umging. Die südliche Route führte über → Yazır (3) nach Südwesten; in Hangediği, Derbend und Karamanbeli<sup>317</sup> sind Spuren dieser Straße beobachtet worden. Von Karamanbeli folgte man etwa 12 Kilometer der Straße nach Myra (6), bog dann nach Westen ab und kam über → İlla (Çalpinar) und Duraliler – zwischen beiden Orten sind Reste der alten Straße im Değirmenyolu erhalten – nach → Tyriaion ([Teke] Kozağacı)<sup>318</sup>. In Tyriaion wurden vier Meilensteine des 4. Jahrhunderts

Abb. 380, 381

<sup>302</sup> Mich. It. 247; Ibn al-Aṭīr XI 53 (*RHC* or. I 423); Kamāladdīn, in: *RHC* Or. III 673; CHALANDON, Les Comnène II 113; LILIE, Kreuzfahrerstaaten 109 (*Font, Lit*); SABBIDES, Attaleia (2) 126.

<sup>303</sup> CHALANDON, a. O. 198; PLANHOL, Laes pisidiens 86f.; *TIB* 7, 112f.; D. STIERNON, Isinda. *DHGE* 26, Fasc. 150 (1995) 231.

<sup>304</sup> Odo v. Deuil 112–128; TOMASCHEK, Kleinasien 92; s. a. Route 11.

<sup>305</sup> Io. Kinn. 179; CHALANDON 441f.; *TIB* 7, 116.

<sup>306</sup> Zum allgemeinen Straßenverlauf vgl. WILSON, Handbook 120f; PLANHOL, Laes pisidiens 25; FLEMING, Landschaftsgeschichte 14, 78.

<sup>307</sup> Vgl. A. SCHÖNBORN bei RITTER, Kleinasien II 671.

<sup>308</sup> Von einer Stichstraße nach Termēssos stammt das Fragment eines Meilensteines mit der Entfernungsangabe 8 Meilen von Termēssos, das 500 m südwestlich des Çiftlik Bagana im Gebiet von Yukarı Karaman gefunden wurde: İPLİKÇIOĞLU, *AST* 19/2 (2001 [2002]) 127.

<sup>309</sup> TK Elmah IIa/39 (Yenicekahvesi); vgl. TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 58f.

<sup>310</sup> M. ÖZSAIT, *AST* 13/2 (1995 [1996]) 299, 313, Fig. 23, 24; vgl. auch Handbook III/3 71.

<sup>311</sup> TK Elmah IIa/39.

<sup>312</sup> Bereisung 1999.

<sup>313</sup> TK Elmah IIa/38 (Korucukdam).

<sup>314</sup> FRENCH, Isinda and Lagbe 73.

<sup>315</sup> *TAM* III/1 942–944; FRENCH, Catalogue 191.

<sup>316</sup> Am Asar Tepe südlich von Karakuyu beziehungsweise nordöstlich von Çaykenarı verläuft eine römische Straße; vgl. M. ÖZSAIT, *AST* 14/2 (1996 [1997]) 200, 214 Fig. 25.

<sup>317</sup> TK Elmah IIb/36–37.

<sup>318</sup> D. H. FRENCH, Anat. Stud. 40 (1990) 11; DERS., *AST* 8 (1990 [1991]) 233; DERS., Isinda and Lagbe Taf. 4.1 und 4.2.

gefunden. Einer, unter einer nicht näher bekannten Tetrarchie aufgestellt, nennt in zweiter Verwendung Kaiser Julian und den lykischen Statthalter (ἡγεμόν) Flavius Sozomenus und misst 17 Meilen von Balbura, zu dessen *Chōra* Tyriaion gehörte<sup>319</sup>; ein zweiter wurde unter Konstantin dem Großen 333/337 aufgestellt, nennt den lykischen Statthalter (*praeses Lyciae*) Aur. Fab. Faustinus und als Entfernung 16 Meilen von der *Balburensium civitas*<sup>320</sup>; ein dritter, in Fragmenten erhalten, gehört ebenfalls in die Zeit von 333/337<sup>321</sup>, ein vierter, fragmentarisch erhalten, nennt nur den lykischen Statthalter (*praeses provinciae Lyciae*) und die Entfernung von 19 Meilen<sup>322</sup>. Ein weiterer Meilenstein wurde im Friedhof „Akoğlan Mezarlığı“, zwei Kilometer südlich des Dorfes Kızılaliler, etwa drei Kilometer nordöstlich von Tyriaion, gefunden; er nennt ebenfalls den Statthalter Aur. Fab. Faustinus und eine Entfernung von 18 Meilen von Balbura<sup>323</sup>.

Statt der südlichen Umgehung von Isinda/Korkuteli wurde wohl schon in byzantinischer Zeit der Weg, der über Korkuteli und das Bağırsak Dere<sup>324</sup>, das Tal eines südlichen Nebenflusses des → Kolobatos, zur Kabalitis Limnē führte, gebräuchlich, so wie er noch im 19. Jahrhundert üblich war<sup>325</sup>. Besondere Bedeutung gewann die Verbindung zwischen Antalya und → Stenon/Korkuteli in der Zeit der Teke-Herrschaft, als Korkuteli neben Antalya eine der Teke-Residenzen wurde.

Von Tyriaion erreichte man nach sechs Kilometern in nördlicher Richtung das Ufer der → Kabalitis Limnē (Söğüt Gölü) bei → Mamatlar. Dort wurden weitere Meilensteine aus konstantinischer Zeit gefunden, die 16 bzw. 17 Meilen vom *Caput viae* in Balbura messen<sup>326</sup>. Über Çirkinoba (Yeşiloba), mit einem Abschnitt der römischen Straße (Sakar Yolu)<sup>327</sup>, kam man, dem Ufer des Sees folgend, nach → Söğüt, wo die von Makrē kommende Route (3) einmündete. Von Söğüt führte die Straße über → Dengere (mit Han<sup>328</sup>) in das Tal das → Kaularis (Çavdır/Bayır Çayı), der südlich von Bayır überschritten wurde, und von dort über → Uylupınar, → Sinda und Yamadı, wo ein altes Straßenstück gefunden wurde<sup>329</sup>, nach Kibyra<sup>330</sup>. Eine Stunde östlich von Kibyra wurden im Friedhof Senir Mezarlık<sup>331</sup> und eine halbe Stunde östlich im Friedhof Gendscherli Mezarlık zwei Meilensteine aus severischer Zeit (198–209) gefunden<sup>332</sup>. Man konnte, ohne Kibyra zu berühren, direkt durch das Kaularis-Tal über Çavdır<sup>333</sup> nach Laodikeia gelangen. Diese Straße ist durch einen Meilenstein aus der Zeit der Severer (198–209) im sechs Kilometer nordwestlich von Çavdır gelegenen Büyükalın bezeugt<sup>334</sup>. Sie mündete etwa zehn Kilo-

<sup>319</sup> NAOUR, Balbura 177–178, Nr. 4, 5; DERS., Tyriaion 43, Nr. 12; FRENCH, Catalogue 289.

<sup>320</sup> NAOUR, Balbura 179–180, Nr. 6; FRENCH, Catalogue 290.

<sup>321</sup> NAOUR, Balbura 181–182, Nr. 8; DERS., Tyriaion 41–42, Nr. 10; FRENCH, Catalogue 288.

<sup>322</sup> NAOUR, Balbura 180–181, Nr. 7; FRENCH, Catalogue 291.

<sup>323</sup> İPLİKÇIOĞLU, Westpamphylien und Ostlykien (2003) 1.2.01: ἐπὶ Αὐτο(ηλίου) Φαβ(ίου) Φαουστίνου τοῦ διαση(οτάτου) ἡγεμόνος τοῦ Λυκίων ἔθνους; vgl. auch den Meilenstein dieses Statthalters in → Tekkeköy bei → Chōma.

<sup>324</sup> TK Elmalı IIa/35–36 mit Ruinen eines Fazılhanı; vgl. TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 59.

<sup>325</sup> Vgl. SPRATT–FORBES, Travels I 248–249; RITTER, Kleinasien II 789.

<sup>326</sup> NAOUR, Balbura 42–43, Nr. 11; FRENCH, Catalogue 193; İPLİKÇIOĞLU, Westpamphylien und Ostlykien (2002) 3.1.02 und 3.1.03.

<sup>327</sup> D. H. FRENCH, Anat. Stud. 40 (1990) 11; DERS., AST 8 (1990 [1991]) 233; DERS., Isinda and Lagbe Taf. 4.1.

<sup>328</sup> RITTER, Kleinasien II 790.

<sup>329</sup> D. H. FRENCH, AST 8 (1990 [1991]) 232, Fig. 5; DERS., Anat. Stud. 40 (1990) 10.

<sup>330</sup> Vgl. HALL, Sinda Taf. 3.2 mit der Route des Manlius Vulso 189 v. Chr.

<sup>331</sup> IGR IV 926; MILNER, Survey 16, Nr. 30.32; CORSTEN, Kibyra I 29, Nr. 16.

<sup>332</sup> CORSTEN, Kibyra I 28, Nr. 15.

<sup>333</sup> Auch von Çavdır führte eine römischen Straße nach Kibyra; D. H. FRENCH, AST 8 (1990 [1991]) 232; DERS., Anat. Stud. 40 (1990) 10.

<sup>334</sup> D. H. FRENCH, AST 8 (1990 [1991]) 232, Fig. 11; DERS., Anat. Stud. 40 (1990) 10; CORSTEN, Kibyra I 30f., Nr. 17.

meter weiter nordwestlich bei Çamköy, wo ebenfalls ein Meilenstein aus severischer Zeit (198–209) gefunden wurde<sup>335</sup>, in die Straße von Kibyra nach Themisōnion und Laodikeia ein. Ein sieben Kilometer nördlich von Kibyra in Yusufça gefundener Meilenstein stammt aus der Zeit des Theodosios II. und Valentinian III. (425–450)<sup>336</sup>. In Themisōnion traf man auf die von Attaleia kommende Route (9) beziehungsweise auf die von Pergē kommende alte Fernstraße nach Pergamon (11).

Die Passstraße durch die Stena ließ sich auch südlich durch das Tal des Doyran Çayı umgehen. Über → Neapolis kam man nach → Kelbēssos, überschritt den Bakacak Beli (Passhöhe 970 m ü. NN) und traf bei → Yazır (3) auf die Route durch die Stena.

#### 9. Attaleia – Stena (1) – Isinda (2) – Saraganda – Tefenni – Themisōnion – Laodikeia (Phrygien)

Diese Route war eine Variante der unter 8 beschriebenen Fernverbindung Attaleia–Laodikeia, zugleich auch eine regionale Verbindung mit dem landwirtschaftlich bedeutenden Domänengebiet (→ Ormēleis) im oberen Lysis-Tal<sup>337</sup>.

Wie auf der Route 8 führte die Straße zunächst durch den Stena-Pass nach Isinda (Korkuteli). Von Isinda folgte sie dem Tal des → Kolobatos (Korkuteli Çayı) bis Dereköy, wo ein in die Felsen eingehauener Gebirgsanstieg begann<sup>338</sup>. Nordwestlich von Süretler (Sirlekler, heute Sülekler) stand am Ausgang einer Schlucht (wohl der Salamur Boğazi<sup>339</sup>) eine Einbogenbrücke über den Kolobatos<sup>340</sup>. Die alte Straße führte wohl ähnlich wie die heutige durch eine Yaylagegend mit Gebirgsbächen und Quellen, mit Friedhöfen an der Straße, durch das Kentderesi nach Yaylaköy. Auf dieser Höhe wurden eine römische Grabstätte mit vier Säulen und die Reste eines Sarkophages gefunden<sup>341</sup>. Nach dem Abstieg in das Lysis-Tal erreichte man → Saraganda und Tefenni, wo die von Kaunos nach Praetoria führende Straße (1) einmündete, der man bis Karamanlı folgte. Dort verließ man das Lysis-Tal in nördlicher Richtung und kam über Yeşilova<sup>342</sup> am Salda Gölü entlang nach Themisōnion.

#### 10. Attaleia – Klimax (2) – Panemoteichos – Praetoria/Sagalassos (Pisidien)

Seit Beginn der mittelbyzantinischen Zeit wurde die Fernstraße Attaleia – Klimax (2) – Panemoteichos – Praetoria über Kotyaeion und Nikaia zur Hauptverbindung zwischen Konstantinopel, Hauptstadt des Reiches, und der Südküste Kleinasien. Zumindest für diese Strecke ist der Dienst der kaiserlichen Post mit Meldereitern, Wechselstationen und organisierter Verpflegung bis in das 12. Jahrhundert aufrecht erhalten worden. Zumeist hochwertige Import- und Exportgüter aus der und in die Levante wurden in Attaleia umgeschlagen und auf dem Landweg mit Lasttierkarawanen transportiert. Hārūn ibn Yahyā wurde 910/11 als Gefangener von Anṭālya auf Postpferden über N-q-ya (Nikaia) in die Hauptstadt gebracht. Auf dieser „Poststrecke“ kam man vermutlich zunächst über Praetoria, Synada, Akroinos nach Kotyaeion und von dort in das Sangarios-Tal, aus dem man wohl bei Leukai nach Nikaia abzweigte, um sich im nächs-

<sup>335</sup> IGR IV 925; FRENCH, Catalogue 271; MILNER, Survey 26, Nr. 52.1; CORSTEN, Kibyra I 26f., Nr. 14.

<sup>336</sup> MILNER, Survey 20, Nr. 44; CORSTEN, Kibyra I 31, Nr. 18.

<sup>337</sup> Zur Route über Tefenni vgl. TAESCHNER, Wegenetz I 170 und TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 48.

<sup>338</sup> CORANCEZ bei RITTER, Kleinasien II 679.

<sup>339</sup> TK Elmah Iz/35.

<sup>340</sup> A. SCHÖNBORN bei RITTER, Kleinasien II 682; vgl. auch Handbook III/3 70.

<sup>341</sup> SCHÖNBORN, a. O.

<sup>342</sup> In Kayadibi nördlich von Yeşilova lag vermutlich Keretapa-Diokaisareia (→ TIB 7, s. v. Chairetopa); vgl. MILNER, Survey 53.

ten Hafen (Prainetos) nach Konstantinopel einzuschiffen. Für den Landweg werden acht Tage gerechnet<sup>343</sup>. Auch Ibn Ḥauqal (10. Jahrhundert) gibt acht Tage für den Landweg auf Postpferden nach Konstantinopel an<sup>344</sup>. Al-Idrīsī hingegen rechnet 12 Tage für die Strecke von Nikaia nach Attaleia nach einem nicht rekonstruierbaren Itinerar, das zunächst nach Prusa (Bursa) und Lopadion führte (drei Tage), danach in vier Tagen Madīnat Bār-ya (Narba, Naria) und nach weiteren zwei Tagen den Fluß Nahr Ğ-l-m-ṭ-sa (Djelmata) erreichte und von dort in fünf Tagen über das unterhalb eines Berges in Ruinen liegende Ḥiṣn az-Z-h-r-q (Zahrac) nach Attaleia gelangte<sup>345</sup>.

Diese Route behielt ihre Bedeutung auch in seldschukischer Zeit als leichtester Zugang von der Küste in das anatolische Hochland; vier Karavansarays sind in Pamphylien erhalten (Evdır Han, errichtet kurz nach 1216 [→ Eudokias 2], → Kırkgöz Han, errichtet 1236/1246, → Susuz Han, errichtet wohl in den späten Regierungsjahren (vor 1246) des Ğiyāṭaddīn Kaiḫusrau II. und → İncirlihan, begonnen 1238/39)<sup>346</sup>. Im Spätmittelalter wurde auf diesem Weg Alaun von Kotyaeion innerhalb von 14 Tagen zum Export nach Antalya gebracht<sup>347</sup>.

Wie auf den Routen **8** und **9** kam man zuerst nach Eudokias (2) (Evdır Han). Dort bog man nach Norden ab und zog am römischen Kanal<sup>348</sup> entlang zum → Kırkgöz Han.

Vom Kırkgöz Han stieg man entweder über den Çubukboğazı im Westen oder den Döşemeboğazı im Osten in das anatolische Hochland auf (→ Klimax 2). Im Eingang zum westlichen Pass löste offensichtlich der → Çibuk Han den Kırkgöz Han als Straßenstation ab. Westlich des Passausganges lag → Ariassos, von wo aus man in südlicher Richtung auf einem in die Felsen eingeschlagenen steilen Zickzackweg ein Seitental erreichte, das nach Termēssos führte<sup>349</sup>. Am südlichen Eingang in den östlichen Döşemeboğazı lag vermutlich → Maximianupolis. Hier stieß man auf die in der Tabula Peutingeriana verzeichnete Straße von Pergē nach Laodikeia (**II**). Am östlichen Straßenrand liegt eine frühbyzantinische *mansio*. Die von hier ansteigende und auf etwa sechs Kilometer erkennbare Pflasterstraße zeigt auch Geleiserillen<sup>350</sup>. Türkisch „döşeme“ bedeutet „Pflaster“; der Name des Passes und der Region ist auf die Pflasterstraße zurückzuführen<sup>351</sup>. Von zwei hier gefundenen Meilensteinen stammt einer aus augusteischer Zeit und bezeugt die Straße durch den Döşeme Boğazı als Teil der *Via Sebaste* (→ **II**); der andere stammt aus severischer Zeit<sup>352</sup>. Östlich von Bademağacı trafen die beiden Passwege

Abb. 240  
Abb. 197, 198

<sup>343</sup> Ibn Rusta 119; MARQUART, Osteuropäische Streifzüge 208–214; GRÉGOIRE, *Byz* 7 (1932) 667, 670; HONIGMANN, Ostgrenze 41f., A. 6; (*Lit*); VRYONIS, Decline 33; DIMITROUKAS, Reisen II 595–597; BELKE, Pflasterstraße 281 (*Lit*); vgl. die schematische Übersicht über die byzantinischen Verkehrsverbindungen in Phrygien und Pisidien in *TIB* 7, 140.

<sup>344</sup> Ibn Ḥauqal 134f. (KRAMERS–WIET 196f.; MARQUART, Osteuropäische Streifzüge 209); PLANHOL, Lacs pisidiens 84; VRYONIS, Decline 33; FOSS, Pamphylia 9; TREADGOLD, History 540; OIKONOMIDES, Πόλεις–Commercia 67f.; BELKE, a. O.

<sup>345</sup> al-Idrīsī 813 (JAUBERT II 312).

<sup>346</sup> Vgl. FLEMING, Landschaftsgeschichte 12f., 15, Karte 1; PLANHOL, Lacs pisidiens 89.

<sup>347</sup> Pegolotti, Pratica 370 (*E discende anche da 4.000 cantara d'allume del Cottai a Setalia in Turchia, e viene 14 giornate di vetturali per terra dal Cottai a Setalia*).

<sup>348</sup> Vom Kırkgöz Gölü nach Eudokias; vgl. WILSON, Handbook 153 (*remains of a deep rock-hewn channel*).

<sup>349</sup> Vgl. A. SCHÖNBORN bei RITTER, Kleinasien II 711.

<sup>350</sup> SEIFF, Reisen 472–474; ROTT, Denkmäler 25f.; STARK, Alexander 98, 255, D. H. FRENCH, *AST* 8 (1990 [1991]) 233–235, Fig. 7–10; DERS., *Anat. Stud.* 40 (1990) 11; DERS., *AST* 12 (1994 [1995]) 31–37, Fig. 1–8; DERS., Road Problem 447f., 451f., Taf. 49, 4; MITCHELL, Pisidian Survey 239f., Fig. 20.1; GÜNER, Kral Yolları 204 (*Fig*).

<sup>351</sup> NOLLÉ–SCHINDLER, Selge 34, A. 5.

<sup>352</sup> FRENCH, *AST* 8 (1990 [1991]) 235; DERS., Road Problem 447; MITCHELL, Arch. Rep. 173; HORSLEY–MITCHELL, Central Pisidia 168f., Nr. 166.

zusammen und führten gemeinsam nach → Panemoteichos (Benefiziarierstation<sup>353</sup>). Südlich von Panemoteichos zweigte die von Pergē nach Laodikeia führende Straße (**11**) nach Nordwesten in den Eşek Devrent ab<sup>354</sup>.

Die Straße nach Praetoria/Sagalassos führte in nördlicher Richtung über → Karapınar und den → Susuz Han zum → İncirlihan. Drei Kilometer weiter bezeugt in Seydiköy ein Meilenstein aus severischer Zeit den alten Straßenverlauf; er misst 13 Meilen vom *Caput viae* (Sagalassos)<sup>355</sup>. Eine dreibogige römische Brücke nördlich von Dağarcık gehörte wohl zur Straße von Attaleia nach Pisidien, könnte aber auch zur einer Straße gehört haben, die von Sagalassos über Çebiş nach → Kolbasa und von dort nach Lykien führte (→ **6**)<sup>356</sup>. Zwei Meilensteine in Çeltikçi nennen Sagalassos als *Caput viae*; einer stammt aus diokletianischer Zeit (293–305), der andere gibt 11 Meilen Entfernung an; sie gehören wohl zu einer römischen Straße, die wie die heutige und die ältere türkische Karawanenstraße, von der eine osmanische und zwei neuere Zisternen erhalten sind, durch das Peçenek Deresi nach Sagalassos führte<sup>357</sup>. Man konnte Sagalassos sowohl über Krēmna (wie **6**) oder durch dieses Tal erreichen. Auch von Seydiköy scheint es eine Verbindung nach Sagalassos gegeben zu haben, die bei Çanaklı/Mamak (→ *TIB* 7, s. v.) auf die Straße von Krēmna nach Sagalassos stieß<sup>358</sup>. Von Çeltikçi führte die alte Straße wohl ähnlich wie die heutige über Çine (Gökpınar) nach Praetoria (Burdur)<sup>359</sup>.

Von Attaleia führte eine regionale Straße über Düdenbaşı (→ Tıvalas Harabeleri) nach Varsak. Nördlich von Düdenbaşı wurden alte Wagengeleise im Fels gesehen<sup>360</sup>. Eine osmanische Zisterne ist in Varsak und eine byzantinische nordwestlich des Ortes erhalten<sup>361</sup>. Von Varsak führte ein kurzer Aufstieg in das nördlich von Attaleia gelegene Travertinplateau, an dessen Rand → Lyrbötön Kōmē lag. Auf dem Plateau traf man auf die von Pergē nach Laodikeia führende Straße (**11**).

## 11. Pergē – Klimax (2) – Komama – Kormasa – Themisōnion – Laodikeia (Phrygien)

Die Straße von Pergē nach Laodikeia<sup>362</sup> war Teil der ältesten und bedeutendsten römischen Straße im Bereich der Doppelprovinz Lycia–Pamphylia, die unmittelbar nach der pergamenischen Erbschaft (133 v. Chr.) unter Konsul Manius Aquillius 129–126 v. Chr. ausgebaut wurde. Ein im Ortsgebiet von → Kumköy bei Sidē gefundener Meilenstein misst 331 Meilen vom *Caput viae* Pergamon<sup>363</sup>. Die Straße des Manius Aquillius berührte nicht Themisōnion, sondern zweigte in → Takina<sup>364</sup> nach Nordwesten ab und

<sup>353</sup> HORSLEY–MITCHELL, *Central Pisidia* 105; NELIS-CLÉMENT, *Beneficarii* 356, Nr. 117.

<sup>354</sup> MITCHELL, *Three Cities* 144; DERS., *Anat. Arch.* 1 (1995) 17; DERS., *AST* 14/1 (1995 [1996]) 55 (*Fig.*).

<sup>355</sup> FRENCH, *Catalogue* 286; WAEKENS–POBLOME, *Sagalassos* IV 55.

<sup>356</sup> WAEKENS–POBLOME, *Sagalassos* III 13, 21, *Fig.* 15; DIESS., *Sagalassos* IV 54.

<sup>357</sup> FRENCH, *Catalogue* 273, 274; WAEKENS–POBLOME, *Sagalassos* IV 14, 55.

<sup>358</sup> WAEKENS–POBLOME, *Sagalassos* IV 14f.

<sup>359</sup> Vgl. WAEKENS–POBLOME, *Sagalassos* IV 15–18 (*Lit., Fig.*).

<sup>360</sup> ORMEROD–ROBINSON, *Notes* 218.

<sup>361</sup> ŞAHİN, *EA* 25 (1995) 23, Taf. 7 a, b.

<sup>362</sup> Vgl. MAGIE, *Roman Rule* II 1137f., A. 15.

<sup>363</sup> D. H. FRENCH, *EA* 17 (1991) 53f.; DERS., *Anat. Stud.* 41 (1991) 10; DERS., *Roads in Pisidia* 169–171; NOLLÉ, *Side* II, Nr. 175; vgl. MITCHELL, *Three Cities* 132.

<sup>364</sup> Zwei Meilensteine in Takina (Yaraşlı/Yarışlı) nennen ebenfalls den Konsul Manius Aquillius; vgl. FRENCH, *Catalogue* 294, 295. – Weitere Meilensteine des Manius Aquillius in der Karaköy Mahalle nordwestlich von Takina und in Alan, 12 km nordwestlich von Takina, beziehungsweise 4 km nordöstlich von Dereköy (TK Isparta–Burdur Iş/33) gefunden; D. H. FRENCH, *AST* 2 (1984) 124, *Fig.* 6; DERS., *Catalogue* 266, 279. Alle messen die Entfernung von Pergamon; vgl. D. H. FRENCH, *Anat. Stud.* 34 (1984) 11 und *ANRW* II.7 706f. (*Fig.*).

führte auf kürzerem Weg über Kolossai nach Laodikeia<sup>365</sup>. Diesen Weg nahm vielleicht auch Kaiser Manuel, als er 1143 von Attaleia auf dem Landweg nach Konstantinopel zurückkehrte und Chōnai (→ *TIB* 7, s. v.) besuchte<sup>366</sup>. Die Straße über Themisōnion ist in der Tabula Peutingeriana verzeichnet; außer Themisōnion (*Temissonio*) ist Kormasa (*Cormassa*) zwischen Laodikeia und Pergē eingetragen<sup>367</sup>. Der Weg wurde vermutlich auch im Mittelalter genutzt; nach dem Niedergang Pergēs war Attaleia alleiniger Ausgangspunkt in Pamphylien.

Der pamphyliche Abschnitt deckte sich mit der unter Kaiser Augustus 6 v. Chr. während der Vorbereitungen zur Niederwerfung der Homanadenser von Cornutus Aquila angelegten *Via Sebaste*<sup>368</sup>. Sie hatte ihren Ausgangspunkt im pisidischen Antiocheia und verband die Kolonien des römischen Pisidien untereinander<sup>369</sup>. Darüberhinaus führte sie nach Pergē in Pamphylien<sup>370</sup> und nach Ikonion und Lystra in Lykaonien<sup>371</sup>.

Die Straße (mit Wagengeleisen?), die von Murtana (Pergē) nach Bademağacı bei Ariassos führte, war den Yürükten des 19. Jahrhunderts noch bekannt<sup>372</sup>. Sie ist in älteren Karten nicht mehr nachweisbar, führte aber wohl von Pergē in nordnordwestlicher Richtung über → Kayaklıkale (?) in die Gegend von → Kızıllı (1), wo sie vermutlich mit dem aus Attaleia kommenden Straßenarm (10) zusammentraf, in den Döşeme Boğazı (Klimax 2). Südlich von Panemoteichos zweigte die *Via Sebaste* nach Nordwesten in den Eşek Devrent und von dort weiter über → Kızılkaya nach Komama ab<sup>373</sup>. Im Gebiet von Kızılkaya wurde *a small fortified "han-like" structure on the road leading to ancient Ariassos* notiert<sup>374</sup>.

In Komama (Şerefönü Hüyük) ist der Verlauf der *Via Sebaste* durch zwei Meilensteine des Cornutus Aquila bezeugt. Über das am Akkırca Çayı, westlicher Zufluss des → Tauros (1), gelegene → Hacıbekâr, sechs Kilometer westlich von Komama, verließ man die vom Tauros durchflossene Bozova-Ebene. Durch den Samasbeli-Pass mit einer Passsiedlung (Straßenstation?) bei → Mahmutlar führte der Weg über Bozlar, → Aziziye und Sariseki in das → Lysis-Tal nach → Elmacık<sup>375</sup>. Westlich von Elmacık traf bei Kormasa die an der Ost-Seite des Lysis-Tales entlang führende Straße 2 mit einer von der Colonia Olbasa kommenden Stichstraße der *Via Sebaste* zusammen, bevor der Lysis überschritten wurde. An der Stelle einer römischen Brücke (?) steht heute in Boğaziçi (früher Kepekli) eine osmanische Brücke mit römischen Spolien<sup>376</sup>. Die Kreuzfahrer des Zweiten Kreuzzuges, die vermutlich hier Anfang 1148 den Lysis überquerten, fanden keine Brücke vor<sup>377</sup>.

Abb. 199

<sup>365</sup> Vgl. die Straßenskizzen von D. H. FRENCH, *Roads in Pisidia* 174, Fig. 1 und in: In memoriam A. S. Hall, S. X = MITCHELL, *Three Cities* 133, Fig. 2, MITCHELL, *Cremna* 42, Fig. 9 und MITCHELL, *Administration* 21, G. H. R. HORSLEY–R. A. KEARSLEY, *ZPE* 121 (1998) 127, Fig. 1.

<sup>366</sup> Nik. Chōn 219; *TIB* 7, 112f.

<sup>367</sup> Tab. Peut. IX 1–2 (WEBER); vgl. BEAN, *Pisidia* I 91, 94f. (*Lit*), 116.

<sup>368</sup> Vgl. MITCHELL, *Cremna* 5f., Fig. 7.

<sup>369</sup> *TIB* 7, 152–153 *et passim* (*Lit*); WINTER, *Baupolitik* 125, A. 1101, 135, A. 1193. – Namentlich genannt ist die *Via Sebaste* in Pisidien auf zwei Meilensteinen in Selki (22 km nördlich von Mistheia/Beyşehir) und einem Meilenstein im Pappa (→ *TIB* 7, s. v.); vgl. LEVICK, *Colonies* 39 und FRENCH, *Catalogue* 663, 664, 670.

<sup>370</sup> Ein Meilenstein im pamphylichen Döşeme Boğazı (HORSLEY–MITCHELL, *Central Pisidia* 168f., Nr. 166; → Klimax 2) nennt die Verbindung von Komama nach Pergē *Via Sebaste*.

<sup>371</sup> *TIB* 4, 101 *et passim* (*Lit*).

<sup>372</sup> A. SCHÖNBORN bei RITTER, *Kleinasien* II 662.

<sup>373</sup> MITCHELL, *Three Cities* 144; DERS., *Anat. Arch.* 1 (1995) 17; DERS., *AST* 14/1 (1995 [1996]) 55 (*Fig*).

<sup>374</sup> St. MITCHELL, *Anat. Stud.* 45 (1995) 16; brieflich 21. 5. 1999.

<sup>375</sup> Vgl. BEAN, *Pisidia* I 115, MITCHELL, *Transport* 122 und die Skizze von FRENCH, *Roads in Pisidia* 174.

<sup>376</sup> BEAN, *Pisidia* I 93f., 116; GREENHALGH, *Roman Pisidia* 501.

<sup>377</sup> Odo v. Deuil 126: *erant autem in via duo rivi uno milliario distantes ab invicem lutosa profunditate transitum habentes difficilem*.

Am Westufer des Flusses, wo auch die an der Westseite des Lysis-Tales ziehende Variante der Straße **I** einmündete, sind in Boğaziçi drei Meilensteine erhalten, von denen einer die *Via Sebaste* ausweist, während der zweite unter Marc Aurel und Lucius Verus 164/65 und der dritte unter Maximinus, Constantinus und Licinius 308–313 aufgestellt wurden<sup>378</sup>.

Von Boğaziçi führten die Routen **I** und **II** fünf Kilometer gemeinsam nach Norden bis Karaçalı. Dort bog die Route **II** in nordwestlicher Richtung nach Düver/Düger (→ Tymbrianassos) ab. Von Düver kam man über → Takina – dort zweigte die Verbindung über Kolossai/Chōnai nach Laodikeia ab – an den Salda Gölü, wo man bei Yeşilova auf die von Attaleia über Tefenni nach Themisōnion führende Straße (**9**) traf. In Çinaryakası bei Salda, zwei Kilometer westlich vom Salda Gölü, wurden Spuren der römischen Pflasterstraße und einer Straßenstation mit Bad gefunden<sup>379</sup>. Von hier erreichte man wie die heutige Straße Denizli–Antalya nach etwa 20 Kilometern Themisōnion (Karahüyük) und weiter über Kızıllhisar und den Pass über das Kadmos-Gebirge (Kazıkbeli mit römischer Pflasterstraße<sup>380</sup>) Laodikeia bei Denizli<sup>381</sup>.

## 12. Pergē – Kestros-Tal – Akrotērion – Antiocheia (Pisidien)

Die Route von Pergē durch das Kestros-Tal nach Akrotērion (Eğridir) ist ein alter Naturweg<sup>382</sup>. Der Apostel Paulus zog diesen Weg auf seiner ersten Missionsreise (wohl 45–49 n. Chr.) von Pergē nach Antiocheia in Pisidien<sup>383</sup>.

Die Straße führte auf der Westseite des Kestros bis in die Gegend von → Karacaören (2), wo heute der Kestros/Aksu-Stausee (Karacaören Barajı) beginnt und setzte dort auf das Ostufer über. In Çandır wurde auf einer alten (römischen?) Brücke (Eyiler Köprü<sup>384</sup>) ein Nebenfluss des Kestros (Göksu<sup>385</sup>) überquert. Der alte Ort Çandır ist mit der Brücke heute in der Karacaören Barajı versunken. Die Siedlung wurde einen Kilometer flussaufwärts verlegt. Auf halbem Weg zwischen dem alten und dem neuen Ort ist der Kopf einer weiteren (osmanischen?) Brücke mit einem Widerlager am Ostufer des Göksu zu sehen<sup>386</sup>.

In osmanischer (byz.?) Zeit überquerte die Straße durch das Kestros-Tal den Fluss bei → Çatallar. Etwa 15 Kilometer weiter nördlich wurde auf der Bülüç Uçuran Köprüsü ein östlicher Nebenfluss des Kestros überquert; sie besteht aus einem kleineren und einem größeren Bogen, weist eine Breite von 1,5 m auf, der Abstand zwischen den Pfeilern des großen Bogens beträgt ebenso wie die Höhe des Bogens 3,5 m<sup>387</sup>. Der Weg wechselt mehrfach die Flussseite, von den Wanderhirten „Kirk Geçitler“ (40 Furten) genannt<sup>388</sup>.

Von Çandır führte der Weg, gesäumt von mehreren befestigten Plätzen, in nördlicher Richtung durch die Furche des Kovada Gölü nach Akrotērion/Eğridir<sup>389</sup>.

<sup>378</sup> FRENCH, Catalogue 267–269; MILNER, Survey 70f., Nr. 153, 155.2, 155.3; ein weiterer Meilenstein (?) aus der Zeit des Diokletian und Maximian (286–293) bei MILNER, Survey, a. O. 69, Nr. 151.

<sup>379</sup> D. H. FRENCH, *AST* 8 (1990 [1991]) 232; DERS., *Anat. Stud.* 40 (1990) 10.

<sup>380</sup> Ebru ALTAN, Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar. *Belleten* 65 (2001 [2002]) 580; D. FRENCH, *AST* 10 (1992 [1993]) 202f., Fig. 1.

<sup>381</sup> Vgl. SEIFF, Reisen 417–421f.

<sup>382</sup> Vgl. *TIB* 7, 157 (Route **D 3**).

<sup>383</sup> Act. Ap. 13, 13–14; METZGER, Routes 16f.; *TIB* 7, 125.

<sup>384</sup> STERRETT, Wolfe Expedition 314; Handbook III/3 80–83; WILSON, Handbook 155; PLANHOL, Lacs pisidiens 25f.; TUNÇ, Taş köprülerimiz 49; ERCENK, Yol sistemi 367, Abb. 11.

<sup>385</sup> TK Beyşehir Iü–Iu/42–43; SARAÇOĞLU, Akarsular 161f.

<sup>386</sup> *Bereisung* 1996.

<sup>387</sup> ERCENK, Yol sistemi 366, Abb. 10.

<sup>388</sup> ERCENK, Yol sistemi 367; vgl. WILSON, Handbook 155: *Kirk gechid Pass*.

<sup>389</sup> *TIB* 7, 157 und s. *vv.* Asar Kale, Bahçeli Kale, Çatal, Kızılcı Kale, Şahinkaya Kale, Sığırlık Kale (s. a. hier S. 847f.), Sülüklü Kale.

Ein anderer Weg führte in nordöstlicher Richtung westlich an Sütçüler vorbei nach Adada (→ *TIB* 7, s. v.)<sup>390</sup>. Er ist in der Schlucht des Göksu (Kodja Su) in die Felsen eingeschnitten<sup>391</sup>. Die Schlucht heißt nach den dort gefundenen Felsinschriften eines Apollōn-Heiligtums Yazılı Kanyon (Inchriftenschlucht)<sup>392</sup>. Christliche Graffiti oberhalb von Çandır in einer Felswand im Osten der Pamuk Ovası<sup>393</sup>. Ein etwa 600 m langer Abschnitt der Straße am südlichen Hang des Stadthügels von Adada ist mit großen Steinblöcken gepflastert; die Einheimischen nennen ihn „Kral Yolu“ (Königsstraße)<sup>394</sup>. Von Adada erreichte man in nördlicher Richtung das Tal des Eurymedōn bei Bağıllı<sup>395</sup>, dort traf man auf den Weg, der von Aspendos nach Akrotērion (Eğridir) führte (**13**).

### 13. Aspendos – Eurymedōn-Tal – (Selgē) – Asarbaşı – Zorzēla – Akrotērion (Pisidien)

Die Straße von Aspendos durch das Tal des Eurymedōn nach Pisidien diente in der Antike vor allem der Verbindung von Selgē mit der Küste und dem Hafen von Aspendos, den beide Städte nutzten.

Abb. 273

Der Verlauf der alten Straße ist im Eurymedōn-Tal bis zur Oluk Köprü bisher nicht nachzuweisen. Wahrscheinlich folgte man von Aspendos nach Norden zunächst dem westlichen Ufer des Eurymedōn, um vielleicht in Höhe von Sağırın auf die Ostseite des Flusses überzuwechseln, der man über Beşkonak bis zur Oluk Köprü folgte. Eine Engstelle des Serpentineweges durch das Eurymedōn-Tal unterhalb von Selgē hieß → Kochlias (Schnecke).

Von der Oluk Köprü führte ein Straßenarm steil nach Selgē hinauf. Abschnitte der römischen Pflasterstraße mit Treppen sind noch erhalten; sie war steiler trassiert als die heutige Serpentinstraße<sup>396</sup>.

Die Straße nach Pisidien führte von der Oluk Köprü in nördlicher Richtung an der Ostseite der Eurymedōnschlucht entlang über → Bulasan (Çaltepe), wo ein osmanischer Han in der Tol Mahallesi steht, nach Değirmenözü und wechselte in → Asarbaşı, südwestlich von Değirmenözü auf das westliche Flussufer. Hier ist die Eurymedōn-Schlucht auf etwa zehn Meter verengt; die römische (Einbogen?)Brücke ist abgestürzt, die in die Felsen gebaute, getreppte römische Straße mehrere hundert Meter erhalten<sup>397</sup>. Von Değirmenözü kam man über Yeşilbağ nach → Zorzēla (Kesme) und von dort am Eurymedōn entlang bis in sein Quellgebiet bei Timbrias (→ *TIB* 7, s. v.), wo man bei Bağıllı auf die Route **12** traf. Von dort erreichte man in nordwestlicher Richtung Akrotērion (Eğridir, → *TIB* 7, s. v.) und Antiocheia in Pisidien.

Abb. 51, 52

### 14. Aspendos – Kargı Hanı – Eynifhamı – Mistheia (Lykaonien) – Ikonion

Diese Route war die kürzeste Verbindung zwischen Pergē bzw. Attaleia mit Ikonion (Konya) im kleinasiatischen Hochland; in den antiken Itinerarien ist sie nicht nachzuweisen. Sie wurde zur wichtigsten Straße des Seldschukenreiches, die die Winterresidenz

<sup>390</sup> WILSON, Handbook 154f.; RITTER, Kleinasien II 571–576; METZGER, Routes 18 (Erwähnung einer kleinen Kapelle *Haghio Pavlo*).

<sup>391</sup> STERRETT, Wolfe Expedition 315; PLANHOL, Lacs pisidiens 25f., 76 (Orakel-Inschriften), 422.

<sup>392</sup> STERRETT, Wolfe Expedition 315–319, Nr. 438–440.

<sup>393</sup> PLANHOL, Lacs pisidiens 82.

<sup>394</sup> ERCENK, Yol sistemi 367, Abb. 12.

<sup>395</sup> Vgl. FRENCH, Roads in Pisidia 175.

<sup>396</sup> STARK, Alexander 106 mit Fig. nach S. 112; MACHATSCHEK-SCHWARZ, Selge 17, 29, Abb. 7; BÜYÜKYILDIRIM, Su Yapıları 172, Foto 21.10.

<sup>397</sup> J. NOLLÉ, *AST* 8 (1990 [1991]) 220f., Abb. 1; NOLLÉ-SCHINDLER, Selge 17f.; *Bereisung* 1994.

Antalya und ihren Hafen mit den Reichsstädten Konya, Kayseri und Sivas verband. In der lykaonischen Salzsteppe wird sie als „Ulu Yol“ (= der große Weg) bezeichnet<sup>398</sup> und ist in *TIB* 2 (Kappadokien), *TIB* 4 (Galatien und Lykaonien) und in *TIB* 7 (Phrygien und Pisidien) als Route B (Südwest–Nordost-Diagonalverbindung) besprochen. An ihr liegen im pamphyllischen Abschnitt drei seldschukische Karavansarays: → Kargı Hanı (Grundrissentwurf und Bautypus schließen an den unter Sultan Kaiḫusrau II. [1236–1246] erbauten → Kırkgöz Han an), → Eynifhanı/Tol Han (Bauinschrift Oktober 1231 n. Chr. aus der Zeit des Sultans ‘Alā’addīn Kaiqubād I. [1219–1236]) und → Ortapaḡam Hanı.

Die Straße Attaleia–Ikonion überquerte den Eurymedōn auf der römischen Brücke (Sultan Alaeddin Köprüsü) südlich von Aspendos, wo am rechten (westlichen) Ufer der Köprü Han (→ Eurymedōn) lag<sup>399</sup>. Über Taşağıl und → Göyü (?) erreichte man den Kargı Hanı; dort stieg die Passstraße über den → Mutbel in den Tauros auf<sup>400</sup>. Unterhalb des Passes liegt nahe der Einmündung der von Sidē über Etenna führenden Route (**15**) bei At İzi (getreppte Pflasterstraße)<sup>401</sup> der spätosmanische Mutbel Han<sup>402</sup>. Durch ein siedlungsarmes Waldgebiet führt der Weg über den Kesik Beli Pass (mit Resten einer Pflasterstraße)<sup>403</sup>, Demirkapı und Ali Kesiği (getreppte Pflasterstraße)<sup>404</sup> in die Eynif Ovası mit dem am Westrand gelegenen Eynifhanı (Tol Han). Weitere Stationen<sup>405</sup> waren → Başlar, → Üzümcühanı, → Çukurviran; → Tebsilihan und Ortapaḡam Hanı in der Kımyosovası (Kambos ova<sup>406</sup>, Gemboz Göl<sup>407</sup>); über Derebucak, Kayabaşı, Ivrım Kalesi (→ *TIB* 7, s. v.) und Üskerles (Üstünler, → *TIB* 4, s. v.) führte die Straße an die Pusgusē Limnē (Beyşehir See, → *TIB* 4 und *TIB* 7, s. v.)<sup>408</sup>. In Bademli, 4 Kilometer südwestlich von Mistheia (Beyşehir, → *TIB* 4, s. v.) stand ein Meilenstein aus hadrianischer Zeit<sup>409</sup>. Über Mistheia erreichte man Ikonion<sup>410</sup>.

Im 12. Jahrhundert rechnet al-Idrīsī acht Tage für diese Strecke und gibt folgende Stationen: Von Konya nach Süden einen Tag bis ‘-m-r-w-nī (Amrouni, Amrūnī), einen Tag zum Fluss Nahr Q-w-ša (Coucha, Qūša, Kaluniya[?]), einen Tag nach Ḥ-d-w-š-ṭa (Adjerousta, Aḡrūṣta), drei Tage bis Fağğ (Weg zwischen zwei Bergen) ‘-m-r-w-s (‘Amrūs, ‘Arūs), einen Tag nach K-w-ṭ-ra (Kūṭra, Kouthra, Kudrai) und von dort einen Tag nach Antalya<sup>411</sup>. Keine der genannten Stationen lässt sich annähernd lokalisieren, sodass die Frage offen bleibt, ob die Route des al-Idrīsī mit der seldschukischen Karawanenroute über den Kargı Han und Aspendos identisch ist. Abū l-Fidā’ rechnet aufgrund des Berichtes von Ṭābit ibn al-Ḥamīd, Herrscher in Antalya im frühen 14. Jahrhundert, für die Strecke von Konya nach Antalya ohne Nennung von Stationen zehn Tage<sup>412</sup>.

<sup>398</sup> HILD, Straßensystem 65.

<sup>399</sup> TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 36.

<sup>400</sup> TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 38.

<sup>401</sup> ERCENK, Yol sistemi 364f., Fig. 4; GÜÇLÜ, Kesikbeli Yolu, Fig. 7–9.

<sup>402</sup> Beldibihani in der TK Antalya IIa/47; ERDMANN, Karavansaray 198, Nr. 80; ÖZERGIN, Selçuklu kervansarayları 158; TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 38f.

<sup>403</sup> GÜÇLÜ, Kesikbeli Yolu, Fig. 2; TK Antalya IIa/47 (Kesikbeleni Mahalle).

<sup>404</sup> ERCENK, Yol sistemi 364, Fig. 5.

<sup>405</sup> TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 39.

<sup>406</sup> ORMEROD, Servilius Isauricus 49, A. 5.

<sup>407</sup> JÜTHNER, Vorl. Bericht 32f.

<sup>408</sup> Vgl. FRENCH, Roads in Pisidia 175, Fig. 2.

<sup>409</sup> *CIL* III 12144; vgl. JÜTHNER, Vorl. Bericht 29f.

<sup>410</sup> Strecke Mistheia–Ikonion in *TIB* 4, 102f.

<sup>411</sup> al-Idrīsī 812 (trad. Jaubert II 310, TOMASCHEK, Kleinasien 54f., *TIB* 4, 103, A. 83, MILLER, Mappae 69, DIMITROUKAS, Reisen II 596, A. 149); vgl. MACHATSCHER-SCHWARZ, Selge 23, A. 127.

<sup>412</sup> Abū l-Fidā’ 381 (trad. GUYARD 135).

### 15. Sidē – Etenna – Mistheia (Lykaonien) – Ikonion

Die Tabula Peutingeriana verzeichnet eine Verbindung von Sidē nach Iconium, von der eine Straße nach Antiocheia in Pisidien abzweigt<sup>413</sup>. Da keine Zwischenstationen genannt werden, ist nicht zu entscheiden, ob damit der Weg über Etenna oder die folgende Route (16) gemeint ist, die sich am Melastal orientierte. Es bleibt offen, ob die von Publius Servilius Isauricus 78–74 v. Chr. angelegte Straße über den Taurus (*primus Romanorum per Taurum duxit exercitum ac litem itineris fecit; viam per Taurum fecit*<sup>414</sup>) mit Route 15 oder 16 identisch ist. Die Route von Sidē nach *Itenna* wird vom Geographus Ravennas genannt<sup>415</sup>.

Von Sidē kam man über → Manaua und die → Naras Köprü unterhalb an → Lyrbē vorbei nach → Salur, → Delikli Ören und Etenna (Sirt)<sup>416</sup>. Von hier stieß man nach etwa sechs Kilometern beim Mutbel Han (Beldibihan) an der Stelle At İzi<sup>417</sup> auf die Route 14 von Aspendos, der man nach Mistheia und Ikonion folgte.

### 16. Sidē – Melastal – Marula (Akseki) – Tityassos – Amblada – Mistheia (Lykaonien)

Von Sidē führte der Weg über Manaua, dem westlichen Ufer des Melas folgend, über die → Naras Köprü bis zur Talsperre der Oymapınar Barajı, wo am Felsfuß die Straßenrampen der römischen Brücke erhalten sind (s. o. Küstenstraße und → Melas). Auf der Ostseite des Melas erreichte man → Orokenda. Die Straße nach Pisidien lief über den Paß zwischen Tekeyisakseydi und Beloluk<sup>418</sup> (Ishak Seidi Bel), → Kepezbeleni (Kepes) und Geriş/Cendeve (Jenderver, Djendere) nach Marula (Akseki)<sup>419</sup> und weiter über den İrmasan Geçidi in das Becken von Cevizli (Gağrasdüzü)<sup>420</sup>, an dessen Nordrand → Kagrai lag.

Unmittelbar hinter dem İrmasan Geçidi zweigt eine heute neu ausgebaute Straße über den 1824 Meter hohen → Alacabeli (mit Nudarhan)<sup>421</sup> nach Seydişehir ab; hinter dem Alacabeli führt eine Abzweigung nach Bozkır (→ TIB 4, s. v. Siristat). Beide Strecken wurden vermutlich im Mittelalter genutzt und führten weiter nach Ikonion/Konya<sup>422</sup>.

Von Kagrai kam man über den Pass Tekebeli<sup>423</sup> in das Becken von Bademli mit dem pisidische Bistum → Tityassos und über Durak (Kırlı) und Tepearası zum lykaonischen Bistum Amblada (→ TIB 4, s. v.), von dort nach Mistheia und Ikonion<sup>424</sup>.

### 17. Kibyra – Alaratal – Siristat (Bozkır) – Lystra – Ikonion (Lykaonien)

Diese Route verband in byzantinischer Zeit → Kibyra, eines der Flottenzentren des Themas der Kibyrraioten, mit dem Hinterland und dem Thema Anatolikon. Belege für diese Route aus byzantinischer Zeit fehlen, doch ist die antike und spätoosmanische Nutzung aufgrund der archäologischen Zeugnisse evident.

<sup>413</sup> Tab. Peut. IX, 2 (WEBER).

<sup>414</sup> Orosius, *Adversus paganos* V 23, 22; Festus, Brev. 11; vgl. MITCHELL, Termessos 103.

<sup>415</sup> Geogr. Rav. 30.

<sup>416</sup> Vgl. NOLLÉ, Etenna (2) 70f., 141, Fig. 7.3.

<sup>417</sup> ERCENK, Yol sistemi 365.

<sup>418</sup> TK Antalya IIb/49.

<sup>419</sup> Vgl. FRENCH, Roads in Pisidia 175, Fig. 2 und ORMEROD, Servilius Isauricus 52f. – Zu Akseki (Marla) vgl. auch A. SCHÖNBORN bei RITTER, Kleinasien II 620.

<sup>420</sup> TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 66.

<sup>421</sup> TK Alanya Iy/52; TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 57f., 29; *Bereisung* 1996.

<sup>422</sup> Vgl. TIB 5, 138, SPERLING, Ausflug 58 und TRUCKENBRODT, a. O. 57.

<sup>423</sup> TK Antalya Iy/50; TK Beyşehir Iv/50.

<sup>424</sup> FRENCH, Roads in Pisidia 175, Fig. 2.

Von Kibyra folgte man zunächst über → Boztepe dem linken (östlichen) Ufer des Alara Çayı bis zur römischen Brücke beim Alara Han und kam dann wohl parallel zum rechten (westlichen) Ufer des Flusses über Karakaya und → Namras zur → Ali Köprü, wo man auf die linke Flussseite wechselte und über → Aydolin Kalesi in einiger Entfernung vom Flussufer Güzelbağ (früher Kızılagaç) erreichte. Unterhalb von → Kolybrassos näherte man sich wieder dem Fluss und überquerte diesen erneut bei der Gündoğmuş Köprüsü<sup>425</sup> (Kemer Köprü<sup>426</sup>), wandte sich dann nach Norden und überwand den Steilaufstieg nach → Narağacı auf dem getreppten Serpentinweg „Kırk Dönmeler“ (Vierzig Serpentin)<sup>427</sup>. Von Narağacı kam man durch das obere Çakalsokmak Dere nach Pembelik (Penbelik) und von dort über einen Steilaufstieg nach Gelesandıra<sup>428</sup>; über den Gelesandıra Han (Boğaz Han) erreichte man durch die kleine Beckenebene → Kurucaalanı über einen alten Saumpfad, teilweise roh gepflastert und gestuft, den Baş Han<sup>429</sup>. Über den Aşağı Gedigi und den Sisambeli (Susam Beli, Susanbeli)<sup>430</sup> erfolgte der Aufstieg in das zweitausend Meter hohe isaurische Hochplateau; dort markiert die Stelle Kervan Pınar (Karawanenquelle)<sup>431</sup> eine Station des Weges<sup>432</sup>. In Demir Kapı ist der alte Stufenweg erhalten<sup>433</sup>. Über den → Saruthanı mit einer alten isaurischen Höhensiedlung führte der Weg durch das Tal des Aygır Çayı nach Sorgun und Bozkır<sup>434</sup>.

Von Kibyra führte wahrscheinlich auch ein Weg über → Namras (Çamlıtepe) und Sadıklar<sup>435</sup> zur Straße **16** von Sidē nach Akseki (→ Marula) und Pisidien<sup>436</sup>. Südlich von Sadıklar ist ein längeres Stück einer getreppten römischen Straße erhalten<sup>437</sup>.

Man konnte den Weg durch das Alaratal auch von → Augai (Sarapşa, Sarafşa Han) über → Payallar, → Kobuşlar mit einem inschriftlich bezeugten Benefiziarier<sup>438</sup> und → Karallia<sup>439</sup> erreichen.

### 18. Kalon Oros – Dereköy – Siristat (Bozkır) – Lystra – Ikonion (Lykaonien)

Anlässlich des Feldzuges 910/11 gegen Syrien und Kreta wurde angeordnet, Getreide (Gerste, Weizen) und Zwieback aus den Themen Kibyrraiōtōn und Anatolikon nach Attaleia statt (wie üblich) nach Kalon Oros (Alanya) zu transportieren<sup>440</sup>. Kalon Oros galt also als wichtiger Versorgungshafen für das Thema der Kibyrraioten. Die vor allem durch spätosmanische Hane und Straßenstücke bezeugte Karawanenstraße aus der ana-

<sup>425</sup> TK Alanya IIc/53; TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 61; BEAN-MITFORDP, Journeys 1964–1968, 37, A. 48.

<sup>426</sup> ERCENK, Yol sistemi 363, Fig. 1.

<sup>427</sup> ERCENK, Yol sistemi 363, Fig. 2; K. BILICI, *Adalya* (1999–2000) 290, 292.

<sup>428</sup> TK Alanya IIc-IIb/53 (Gelesandraalanı, Gelesandıra Yayla).

<sup>429</sup> TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 61; ERCENK, Yol sistemi 363.

<sup>430</sup> TK Alanya IIb/53; ERCENK, Yol sistemi 363; Handbook III/3 98; JÜTHNER, Vorl. Bericht 41f., Fig. 11.

<sup>431</sup> TK Alanya IIa/53.

<sup>432</sup> TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 60.

<sup>433</sup> ERCENK, Yol sistemi 363, Fig. 3.

<sup>434</sup> TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 60.

<sup>435</sup> Früher Kraugunda, Kravgunda, Kiragonda, Gravganda: A. SCHÖNBORN bei RITTER, Kleinasien II 621; KIEPERT-Karte, 1:400.000, Bl. Ermenek; TK Alanya IIb/51; ÇEVİK, Melas Vadisi 106.

<sup>436</sup> FRENCH, Roads in Pisidia 175, Fig. 2.

<sup>437</sup> D. H. FRENCH, *AST* 10 (1992 [1993]) 204, Fig. 3; *Bereisung* 2001.

<sup>438</sup> BEAN-MITFORD, Journeys 1964–1968, 68f., Nr. 41; NOLLÉ, Side I 204, *TEp* 3; NELIS-CLÉMENT, Beneficarii 192, A. 348.

<sup>439</sup> Eine (alte) türk. Brücke über den Kargı Çayı zwischen Kobuşlar u. Karallia erwähnt bei BEAN-MITFORD, Journeys 1964–1968, 66.

<sup>440</sup> Kōnst. Porph., De cerim. 659; VASILIEV, Byzance II/1 206; HALDON, Military Administration 210–211, 286, A. 168.

tolischen Kornkammer an die Küste sollte zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch eine befahrbare Landstraße ersetzt werden<sup>441</sup>.

Von Kalon Oros (Alanya) führte ein Serpentinweg bis zur Çıkrık Çeşme<sup>442</sup> unterhalb von Dereköy (früher Durbanas<sup>443</sup>). Hier liegen noch Spuren einer alten Trasse<sup>444</sup>.

Der Weg nach Bozkır führte von der Çıkrık Çeşme nach Osten in das Tal des Taşatan Dere, den Oberlauf des Kargı Çayı. Dort ist der alte, gepflasterte und getreppte osmanische Saumpfad mit mehreren Kleinhanen erhalten<sup>445</sup> (→ Tesbihlihan). Über Köprülü erfolgte der Abstieg in das Tal des Alara, der auf der Büyük Köprü, sechs Kilometer nordwestlich von Köprülü, überquert wurde. Dem Nordufer des Flusses folgend kam man nach Narağacı und stieß dort auf die aus Kibyra kommende Route **17** nach Bozkır und Ikonion<sup>446</sup>.

Eine anderer alter Weg führte von Kalon Oros über → Mylomē (Mahmutlar) und → Laertēs an der Wasserscheide zwischen Dim Çayı und Sapa Dere über Şihuşakları in das oberste Kalykadnostal (Gökdere/Gevne Çayı) südlich von Tırillar Yaylası<sup>447</sup> und von dort etwa 25 Kilometer durch das Tal des Gevne Çayı bis zur Güney Köprü (→ *TIB* 5, s. v.)<sup>448</sup>. Nach Überquerung des Flusses führte der Weg durch das Feslikan Dere zur Passstraße von Bozkır (Siristat, *TIB* 4) nach Ermenek (Germanikupolis, *TIB* 5). Über den 1850 m hohen Belpınar Beli kam man nach Taşkent (→ Pirlevganda) und von dort weiter über Hadım nach Konya<sup>449</sup>. Längere Strecken dieses alten Weges sind im Pass zwischen Cebelires Dağı und dem Gökdere sowie auf der linken (östlichen) Seite des Gökdere (dort entlang des Ufers in die Felsen eingehauen) unterhalb des Tufan Dağı erhalten<sup>450</sup>.

## II. DIE SCHIFFFAHRT

Die Schifffahrt war für Lykien und Pamphylien von herausragender Bedeutung für Verkehr und Wirtschaft. Von hellenistischer bis zum Ende der frühbyzantinischen Zeit war die Schifffahrt für die küstennahen Regionen ein Lebensnerv<sup>451</sup>.

Wie eine Perlenkette reihten sich an der Küste von Korakēision bis Kaunos sehr lebendige Städte mit Naturhäfen: Korakēision/Kalon Oros, Kibyra, Sidē, Aspendos, Pergē, Magydos, Attaleia, Phasēlis, Phoinix für Limyra, Andriakē für Myra, Patara, Telmēssos/Makrē und Kaunos. Seit Beginn der mittelbyzantinischen Zeit entwickelte sich Attaleia zur internationalen Hafenstadt. Für den mittelalterlichen Fernverkehr blieben Makrē/Fethiye und Patara (Verbindungen nach Rhodos), Andriakē (Pilgerverkehr nach Myra) in Lykien, in Pamphylien Sidē und Kalon Oros/Alanya (Verbindungen nach Zypern und zur Levante) bedeutend.

Über die frühen Küstenstationen gibt der Periplus des Skylax von Karyanda (Pseudo-Skylax) aus dem 4. Jahrhundert v. Chr. Auskunft; ein sehr genaues Hafenverzeichnis

<sup>441</sup> PÖZEL v. VIRÁNYOS, Adalia 308.

<sup>442</sup> TK Alanya IIId/53.

<sup>443</sup> Türbelinas, Deretürbennas Yayla, Alaiye Yayla: SPERLING, Ausflug 67–69; Handbook III/3 102; KIEPERT-Karte, 1:400.000, Bl. Ermenek; TK Alanya IIId/53..

<sup>444</sup> *Bereisung* 1996; vgl. SPERLING, Ausflug 70.

<sup>445</sup> TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 61f.

<sup>446</sup> TRUCKENBRODT, Westl. Taurus 61.

<sup>447</sup> TK Alanya IIId/56.

<sup>448</sup> Heute führt eine in die Felsen eingesprengte, zum Teil asphaltierte Straße durch die Schlucht des Gevne Çayı; *Bereisung* 1994, 2001.

<sup>449</sup> *TIB* 5, 138.

<sup>450</sup> TK Alanya IIId/56; HOPWOOD, Links 306; *Bereisung* 1994, 2001.

<sup>451</sup> Zur byzantinischen Schifffahrt KODER, Lebensraum 70–73, DERS., Aspekte (*Font, Lit*).

(Portulan) bietet der *Stadiasmus Maris Magni* in einer Redaktion des 3. Jahrhunderts n. Chr.<sup>452</sup>. Die Pilgerberichte beginnen mit Willibald von Eichstätt 723/24, eine kommentierte Liste der Küstenstationen findet sich im Bericht über die Rückfahrt König Philipps II. August von Frankreich aus dem Heiligen Land im Jahre 1191. Um 1200 setzt die große Zahl der spätmittelalterlichen Portulane und Seekarten ein.

Die Schiffahrtssaison dauerte gemeinhin von April bis Oktober, ehe das *mare clausum* galt<sup>453</sup>. In einem Seefahrtskalender der Mardaiten (10. Jahrhundert) führen vom Tag des hl. Philipp (14. November) bis zum 15. Februar weder Chelandia noch Galeai (Ἐὰπὸ δὲ τοῦ ἁγίου Φιλίππου μέχρι τῆς ἐ' τοῦ Φεβρουαρίου μηνὸς χελάνδιον ἢ γαλλοία οὐ πλέει)<sup>454</sup>. Ein Seefahrtskalender der Kibyrraioten (10. Jahrhunderts) nennt als Schlechtwetterperiode nur die Zeit vom 15. November bis 6. Januar und vermerkt: „Vom 6. Januar bis zum 20. März haben die Seeleute weder zu hohen Seegang noch totale Windstille; während dieser Zeit haben sie keinen Stern zu fürchten“<sup>455</sup>. Die Schiffahrt ruhte auch im Winter nicht vollends<sup>456</sup>. Willibald von Eichstätt musste den Winter 723/24, auf die Weiterfahrt wartend, in Patara verbringen. Die Rückfahrt trat er Ende November 726 in Tyros an, für die Seereise nach Konstantinopel brauchte er bis eine Woche vor Ostern 727 vier Monate<sup>457</sup>. Araber aus Kreta überfielen im 9./10. Jahrhundert → Myra zum Fest des H. Nikolaos am 6. Dezember<sup>458</sup>. Auf dem Zweiten Kreuzzug fuhr König Ludwig VII. von Frankreich im Februar 1148 von Attaleia nach Syrien, ebenso, wohl einen Monat früher, die Kreuzfahrergruppe des Bischofs Otto von Freising, vermutlich von Sidē nach Syrien.

## SEEWEGE

Der Fernverkehr der kleinasiatischen Südküste war seit griechisch-römischer Zeit nach Ägypten, Syrien und Palästina orientiert, Zypern diente als Zwischenstation. Im ägyptischen Alexandria war ein Stadtviertel nach Aspendos (Ἀσπενδία) benannt<sup>459</sup>, die pamphyliche Stadt Kasai ist erstmals in einer hellenistischen Inschrift aus Alexandria erwähnt<sup>460</sup>. Phaselis, dessen Name semitischer Herkunft ist, gründete in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts v. Chr. eine Niederlassung im ägyptischen Naukratis<sup>461</sup>.

Die Seereise des Apostels Paulus von Philippi (Neapolis) über Alexandria Troas, Assos, Lesbos (Mitylēnē), Samos, Milet, Kōs und Rodos nach Patara dauerte 57 n. Chr. 12 Tage<sup>462</sup>. Auf seiner Fahrt von Caesarea in Palästina fuhr der Apostel 59 n. Chr. auf einem Schiff aus Adramyttion über Sidon, durch den kilikischen Aulōn an Pamphylien vorbei nach Myra (d. h. → Andriakē); dort wechselte er auf einen alexandrinischen Ge-

<sup>452</sup> Der *Stadiasmus* ist in der Chronik des HIPPOLYTOS aus Rom überliefert; vgl. J. ROUGÉ, Ports et escales dans l'Empire tardif, in: *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo* [*Settimane di Studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo* 25], Spoleto 1978, 101f.

<sup>453</sup> Vegetius IV 39 (*Ex die igitur tertio idus Novembres usque in diem sextum idus Martias maria clauduntur*, vom 11. November bis 10. März); Cod. Just. XI 6, 3 (De naufragiis); ROUGÉ, Recherches 32f.; NOLLÉ, Side I 110; KISLINGER-STATHAKOPOULOS, Pest 92 (*Lit*); CLAUDE, Orientfahrten 238f. (*Lit*); McCORMICK, Economy 450; AVRAMEA, Land and Sea Communications 78.

<sup>454</sup> Sp. LAMPROS, *NE* 9 (1912) 173; G. DAGRON, Das Firmament soll christlich werden. Zu zwei Seefahrtskalendern des 10. Jahrhunderts, in: PRINZING-SIMON, Fest 148; McCORMICK, Economy 462.

<sup>455</sup> LAMPROS, a. O. 174; DAGRON, a. O. 149, 153.

<sup>456</sup> KISLINGER, a. O.; *TIB* 10, 104; vgl. auch ZIMMERMANN, Lyk. Häfen 206f. (*Lit*).

<sup>457</sup> Vita Will. 101; CLAUDE, Orientfahrten 248; McCORMICK, Economy 129ff., 865f.

<sup>458</sup> McCORMICK, Economy 460.

<sup>459</sup> Athēnaios IV 174d; NOLLÉ, Side (Münzen) 264, A. 51.

<sup>460</sup> ROBERT, Noms indigènes 423f; BRANDT, Wirtschaft 49f. (*Lit*).

<sup>461</sup> W. RUGE, Phaselis. *RE* 19/2 (1938) 1876 (*Font. Lit*).

<sup>462</sup> Act. Ap. 20, 6–21, 1; vgl. ROUGÉ, Recherches 103 u. HOLTHEIDE, Seehandel 8.

treidefrachter, der Lykien bis zur Höhe von Knidos umsegelte und nach einer Flaute die Fahrt in Richtung Kreta aufnahm<sup>463</sup>. Der Preis des Fährgeldes (*naulum*) von Alexandria, Africa und Nicomedia nach Pamphylien ist im Preisedikt Diokletians festgesetzt<sup>464</sup>. Wichtige Stationen für die alexandrinische Getreideschiffahrt nach Rom<sup>465</sup>, später nach Konstantinopel, waren Andriakē und Patara mit ihren staatlichen Getreidespeichern. Holz und Getreide wurden aus Lykien und Pamphylien bis in das 20. Jahrhundert vor allem nach Ägypten und Syrien exportiert<sup>466</sup>.

Die Fahrt von Lykien nach Ägypten konnte man von einem der lykischen Häfen auch ohne Zwischenstation in Zypern unternehmen. Polybios gibt eine Entfernung von 4000 Stadien (= 750 km) an<sup>467</sup>; dies entspricht annähernd der direkten Verbindung zwischen Lykien und Ägypten<sup>468</sup>. Ebenso gab es einen direkten Seeweg nach Palästina. Diese Schnellverbindung war dem Autor der Vita des Hos. Nikolaos Sionitēs geläufig, der bei günstigem Wind fünf Tagesfahrten von Andriakē nach Askalon und zehn Tage für die Rückfahrt von Askalon bis zum Kap Chelidonia rechnet<sup>469</sup>. Auf seiner zweiten Jerusalemreise erreichte Hos. Nikolaos Sionitēs von Tristomon aus Askalon auf einem ägyptischen Schiff mit einem Umweg über das ägyptische Diolkos; die Fahrt führte von Lykien nach Ägypten über das offene Meer (Καὶ ὅτε ἐμεσοπελαγοῦμεν)<sup>470</sup>. Die Fahrten in den Osten waren dank der vorherrschenden Nordwestwinde bis zu dreimal kürzer als der Rückweg<sup>471</sup>. Hārūn ibn Yahyā berichtet, dass er als Gefangener im Jahre 910 nur drei Tage von Askalon nach Attaleia fuhr<sup>472</sup>. Der Seeweg von Attaleia nach Konstantinopel dauerte im 10. Jahrhundert 15 Tage, der Landweg hingegen 8 Tage<sup>473</sup>. In den venezianischen *Statuta navium* des Jahres 1255 ist der Verkehr venezianischer Schiffe von Alexandria nach Attaleia geregelt (*Statuimus, quod naves, que caricabuntur in Alexandria usque Sathaliam, inter duas covertas merces habeant*)<sup>474</sup>. In genuesischen Notariatsakten wird 1302 die Reise von Famagusta nach Attaleia (*viaggio de Satalia*) erwähnt<sup>475</sup>. Im späten Mittelalter dauerte die Schiffsreise von Antalya nach Ägypten üblicherweise drei bis vier Tage<sup>476</sup>, die Fahrt von Alexandria über Lykien und Rhodos nach Konstantinopel hingegen 12 Tage<sup>477</sup>.

Eine der Routen nach Syrien führte entlang der lykisch-pamphylich-isaaurisch-kilikischen Küste; eine andere Route folgte der zyprischen Küste und von dort über das offene Meer nach Syrien/Palästina<sup>478</sup>. Von Sidōn bis zu den → Chelidoniai Nēsoi brauch-

<sup>463</sup> Act. Ap. 27, 1–8.

<sup>464</sup> LAUFFER, Preisedikt 201f. (c. 37), 10, 31, 43 und S. 292; GIACCHERO, Edictum 220f. (c.35), 10, 31, 43; ROUCHE, Aphrodisias 304 (c. 35), 10, 31, 43; NOLLÉ, Side (Münzen) 264, A. 51.

<sup>465</sup> Zur Verbindung Alexandria–Rom vgl. CLAUDE, Orientfahrten 239.

<sup>466</sup> S. o. 174–176.

<sup>467</sup> Polybios XXXIV 4 = Strabōn 25 (I 2, 17).

<sup>468</sup> ZIMMERMANN, Lyk. Häfen 214.

<sup>469</sup> Vita Nik. Sion. 30 (c. 9), 64 (c. 37); SCHREINER, Zivilschiffahrt 15f.; MALAMUT, Route 237, 313; DIMITROUKAS, Reisen II 469f.; BLUM, Vita Nic. Sion. 99; McCORMICK, Economy 93, A. 42.

<sup>470</sup> Vita Nik. Sion. 50 (c. 27), 56 (c. 32); vgl. A. MERKT, Pilgerschaft. DNP 9 (2000) 1015–1016 (Karte); McCORMICK, Economy 93–95.

<sup>471</sup> H. WARNECKE, in: SONNABEND, Mensch u. Landschaft 444; WARNECKE, Überseewege 102; vgl. AVRAMEA, Land and Sea Communications 78.

<sup>472</sup> Ibn Rusta 119, 3.

<sup>473</sup> Ibn Hauqal 134f. (KRAMERS–WIET 196).

<sup>474</sup> TAFEL–THOMAS III 430; HEYD, Commerce I 304; CAHEN, Commerce 97.

<sup>475</sup> R. PAVONI, Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (Gennaio – Agosto 1302) (*Collana Storica di Fonti e Studi* 49). Genua 1987, 19f., Nr. 4, 224, Nr. 187.

<sup>476</sup> FLEMMING, Landschaftsgeschichte 109, A. 11.

<sup>477</sup> YERASIMOS, Voyageurs 67–69.

<sup>478</sup> Vgl. TIB 5, 141f.

te man bei schwerem Winterwetter zehn Tage, die Fahrt führte durch den kilikischen Aulōn<sup>479</sup> (der Meeresarm zwischen der kleinasiatischen Südküste und Zypern) und am zyprischen Kap Akamas vorbei<sup>480</sup>. Attaleia war für Lykien/Pamphylien im Mittelalter der frequentierteste Ausgangshafen für die Fahrt nach Zypern (πόλις, ἧς ἀφορμᾶν εἰώθασιν οἱ πλείστοι τῶν εἰς Κύπρον πορευομένων)<sup>481</sup>.

Die ältesten Stationsverzeichnisse der Seewege zwischen Syrien und der kleinasiatischen Südküste geben der Portulan des 4. Jahrhunderts v. Chr.<sup>482</sup> und der römischen Portulan (Stadiasmus Maris Magni)<sup>483</sup>.

Stationen dieser Küstenfahrten begegnen in den Berichten der Pilger, die auf Handelsschiffen reisten<sup>484</sup>; sie beginnen mit der Reise des Bischofs Willibald von Eichstätt, der von Strobilos in Karien kommend den Winter 723/24 in Patara verbrachte. Er folgte der lykischen Küste und kam über *Milite* (→ Mēloētōn) in der Umgebung von Myra(?) zum *Mons Gallianorum* (→ Kalon Oros, Alanya) in Ostpamphylien, wo er nach Zypern übersetzte<sup>485</sup>.

Der angelsächsische Pilger Saewulf erreichte 1102 nach eintägiger stürmischer Überfahrt von Rhodos die lykische Küste bei Patara. Zwischen Patara und Myra sah er *urbem omnino desolatam quae Sancte Mariae Mogronissi vocatur, quod 'longa insula'* (Μακρόνησος, → Kakaba) *interpretatur*. Von Myra fuhr er zur Insel → Xindacopo (= Chelidoniai Nēsoi?) und von dort nach Paphos in Zypern. Die Rückreise führte 1103 entlang der syrischen Küste zum Portus Sancti Simeonis, dem Hafen des syrischen Antiocheia, weiter über einen Portus Sanctae Mariae in Kilikien (→ *TIB* 5, s. v. Portus sancte Marie) nach Parva Antiochia (→ *TIB* 5, s. v. Antiocheia am Kragos) und an der pamphylich-lykischen Küste über Myra und Patara wieder nach Rhodos. Im Golf von Antalya geriet das Schiff in Seenot (→ Pamphylios Kolpos)<sup>486</sup>.

Das Schiff mit dem russischen Abt Daniel als Passagier nahm 1106 von Rhodos Kurs auf die lykische Küste. Über → Makrē, Patara und Myra gelangte Daniel zu den Chelidonischen Inseln; von dort folgte die Überfahrt nach Zypern. Die Rückreise entlang der kleinasiatischen Südküste führte ihn an Antiochia Parva, *Caninoros/Kaninoros/Kaniniros* (→ Kalon Oros/Alanya), *Mavronoros* (= → Manaua?) und Attaleia vorbei; er passierte die Chelidonischen Inseln, Myra und Patara auf dem Weg nach Konstantinopel<sup>487</sup>.

Der isländische Pilger Nikulas von Pvera fuhr um 1140 von Rhodos kommend über Patara, Myra (*Mireaborg*) und die Chelidonischen Inseln (*Jalandanes*) nach Paphos in Zypern<sup>488</sup>.

Der Seeweg entlang der kleinasiatischen Südküste ist in mehreren Kreuzzugsberichten geschildert<sup>489</sup>. 1126 passiert Bohemund II., auf dem Seeweg von Rhodos über Patara kommend, den *Attaliae gurgis saepe navigantes conturbans* (→ Pamphylios Kolpos) und

<sup>479</sup> *TIB* 5, 188.

<sup>480</sup> Lukian, Navigium 7; vgl. ROUGÉ, Recherches 104, NOLLÉ, Pamphyl. Stud. I 210 u. ZIMMERMANN, Lyk. Häfen 206.

<sup>481</sup> Vita Constantini, AASS Nov. IV 635 E; Synax. Cpl. 346; VRYONIS, Decline 13; BRANDES, Städte 98; MALAMUT, Iles 547, 557, 563, 569, 599; DIÉS., Route 197, 233, 253f.

<sup>482</sup> Pseudo-Skylax, Periplus 72–77.

<sup>483</sup> Stadiasmus 475–495.

<sup>484</sup> Es fehlt jeder Hinweis auf die Existenz reiner Passagierschiffe: CLAUDE, Orientfahrten 240.

<sup>485</sup> Vita Will. 93f.; DIMITROUKAS, Reisen II 480; CLAUDE, Orientfahrten 247f.

<sup>486</sup> Saewulf 8, 28 (HUYGENS 60f., 76); WILKINSON, Jerusalem Pilgrimage 98, 113; DIMITROUKAS, Reisen II 485f.

<sup>487</sup> Daniil 78f., 136; Daniel 21f., 64 (hier Kallimeros statt Kaninoros gelesen); KHTROWO, Itinéraires 8f., 55; DIMITROUKAS, Reisen II 487.

<sup>488</sup> WILKINSON, Jerusalem Pilgrimage 216.

<sup>489</sup> Zum Seeweg der Kreuzfahrer und Pilger in das Heilige Land vgl. RICHARD, Transport.

erreicht über Antiochia Parva, an Zypern vorbeifahrend, Seleukeia in Isaurien sowie Tarsos und Mallos in Kilikien Antiochia Magna (Antiocheia am Orontēs)<sup>490</sup>.

König Ludwig VII. von Frankreich, der im Januar 1148 Attaleia auf dem Landweg erreicht hatte, brauchte bei widrigem Winterwetter im Februar/März drei Wochen statt der in Aussicht gestellten drei Tage (*Illi didicerunt ab istis civibus esse per mare usque Antiochiam tres dietas de portu in portum parvas*) für die Fahrt über Zypern nach Antiocheia; die Bereitstellung der Schiffe, die von den benachbarten Städten und Inseln zusammgezogen wurden, dauerte fünf Wochen<sup>491</sup>. Ob es sich um byzantinische Kriegs- oder Handelsschiffe handelte, erfahren wir nicht. Der jüngste sichere Beleg für den byzantinischen Fernhandel zur See stammt aus dem Jahr 1133 (Alexandria)<sup>492</sup>.

Das Itinerar der Seereise König Philipps II. von Frankreich im Jahre 1191 nennt zahlreiche Orte der kleinasiatischen Südküste (ohne Landgang)<sup>493</sup>, für Pamphylien und Lykien *Gulfus Sathaliae* (→ Pamphylios Kolpos), *vetus Satalia* (→ Sidē), (*nova*) *Sat(h)alia* (→ Attaleia), *mons Siredone* (→ Chelidonia), *mons (Castellum) Reswz* (→ Limyra, Phoinix), *fluvius Winke|portus Pisanorum* (→ Phoinix Potamos), *Mirrea civitas/Stamirre* (→ Myra), *Crachous/Cake* (→ Kakaba, Simēna), *insulae de Yse|Castellum Ruge* (→ Megistē), *Patera civitas* (→ Patara), → *Caput Turkiae*, von dort nach Rhodos<sup>494</sup>.

Pilgerberichte des späten Mittelalters erwähnen oft → Megistē (Kastellorizo) als Station auf dem Weg von Rhodos über Zypern in das Heilige Land. Die Schiffe mieden die kleinasiatische Südküste, die seit dem Fall von Konstantinopel vollständig in türkischer Hand war.

Seit der Zeit um 1200 sind spätmittelalterliche italienische Portulane und Seekarten überliefert<sup>495</sup>, die ein verändertes Bild nach der türkischen Landnahme zeigen, oft neue Namen für die byzantinischen Häfen nennen und zuweilen Nachrichten zu den geographischen (Lage, Größe, Wasserversorgung, Landemöglichkeit) und politischen (Besitz und Sicherheit) Verhältnissen einstreuen. Seekarten werden in großer Zahl auch ohne Portulane nicht nur in Italien, sondern auch in Katalonien gezeichnet. Italienische Portulane werden mit zusätzlichen Nachrichten aus türkischen Segelhandbüchern – erhalten ist das Segelhandbuch des Pīrī Re'īs von 1521 – in spätmittelalterliche griechische Portulane übernommen<sup>496</sup>.

#### PIRATERIE

Nach den Seeräuberkriegen in der zweiten Hälfte des 2. Jahrhunderts und in der 1. Hälfte des 1. Jahrhunderts v. Chr. in den Küstengebieten des südlichen Kleinasien, den Seezügen der Goten in der zweiten Hälfte des 3. Jahrhunderts und den Angriffen der Isaurer zur See bis nach Lykien und Syrien in der zweiten Hälfte des 4. und im 5. Jahrhundert beginnt in der Zeit der byzantinisch-arabischen Kriege erneut die Unsicherheit der Handlungsfahrt im östlichen Mittelmeerraum<sup>497</sup>. Nach den großen, vor-

<sup>490</sup> Fulcher 807–809.

<sup>491</sup> Odo v. Deuil 130, 142; KUGLER, Studien 182; RICHARD, Transport 29f.; zur Geschwindigkeit im mittelalterlichen Seeverkehr: McCORMICK, Economy 481ff.

<sup>492</sup> G. PRINZING, Zur Intensität der byzantinischen Fern-Handelsschiffahrt des 12. Jahrhunderts im Mittelmeer, in: Griechenland und das Meer, 149.

<sup>493</sup> Für die kilikisch-isaurische Strecke vgl. *TIB* 5, 141f.

<sup>494</sup> *Gesta Ricardi I.*, II 194–8; TOMASCHEK, Kleinasien 45–55.

<sup>495</sup> Zu den Portulanen und Seekarten zuletzt: P. GAUTIER DALCHÉ, Portulans and the Byzantine world, in: MACRIDES, Travel 59–71, DERS., *Cartes marines, représentation du littoral et perception de l'espace au Moyen Âge*, in: *Castrum 7 (Collection de l'École française de Rome 105/7)*. Rome–Madrid 2001, 9–33.

<sup>496</sup> *Font*-Nachweis dieser Quellen in den einzelnen Lemmata.

<sup>497</sup> Vgl. EICKHOFF, Seekrieg 60f.

nehmlich arabischen Flottenfahrten in der zweiten Hälfte des 7. und in der ersten Hälfte des 8. Jahrhunderts nahm die Zahl kleiner schneller Kommandounternehmen zu. Die Unsicherheit zur See und in den Häfen traf den interregionalen und Fernhandel empfindlich. Nur mit einer begrenzten Zahl von Schiffen erschien der muslimische Gegner vor den Küsten, um vornehmlich Beutezüge, keine Landgewinne oder die Sicherung von Brückenköpfen, zu unternehmen. Zu diesen Beutezügen sind die Angriffe auf Myra 807 und Syllaion um 824 zu zählen.

Der Verlust von Kreta (824) und zeitweilig auch von Zypern an die Muslime erhöhte die Risiken für den Schiffsverkehr in der südlichen Ägäis und im östlichen Mittelmeer. Die arabische Bedrohung der lykisch-pamphyllischen Küsten und der Ägäis spiegelt sich in den dreißiger Jahren des 9. Jahrhunderts schlaglichtartig in der literarischen Überlieferung. Die Sarazenenangst erscheint als Reflex in der Lebensgeschichte des Grēgorios Dekapolitēs bei seiner Ausfahrt in Ephesos<sup>498</sup> oder in der Lebensgeschichte eines Presbyters, der einen Beutezug kretischer Araber in Myra mit der Verschleppung von Einwohnern und Pilgern erlebt<sup>499</sup>.

Im 10. Jahrhundert lässt sich eine zunehmende byzantinische Seeoffensive erkennen. Kleinere byzantinische Schiffseinheiten führen von der kibyrraiotischen Küste aus Überraschungsangriffe gegen die syrischen Küstenstädte<sup>500</sup>, um Beute zu machen. Die Grenzen zwischen Seekrieg, Aufklärungsfahrten und Piraterie sind zu dieser Zeit fließend. Die Sklaven auf dem Markt von Attaleia stammen von solchen Korsarenunternehmen<sup>501</sup>.

Mit den Ziriden aus Nordafrika erscheinen neue ferne Gegner, die auf ihren Beutezügen auch Lykien erreichen, 1034 erlebt Myra einen ziridischen Angriff<sup>502</sup>. Im östlichen Mittelmeer gibt es trotz diplomatischer Beziehungen zwischen Byzanz und Ägypten keine Sicherheit vor gegenseitigen Übergriffen. Nur selten sind solche Vorkommnisse überliefert. Die Auslösung karaitischer Seekaufleute (1028) aus Attaleia in Alexandria zeigt<sup>503</sup>, welchen Risiken die internationale Handelsschiffahrt im östlichen Mittelmeerraum ausgesetzt war. Es ist nicht mehr erkennbar, ob jeweils eine staatliche Unterstützung oder Duldung der Schiffskaperei vorliegt oder es bereits vielmehr private Unternehmungen sind. Kaiser Alexios I. (1081–1118) ließ 1084 eigens 'Piratenschiffe', d. h. ein leichter schneller Schiffstyp, gegen die Normannen des Robert Guiskard ausrüsten<sup>504</sup>.

Das Erstarken der italienischen Seerepubliken und der Levanteverkehr für die Kreuzzüge hat nicht zur Sicherheit der Schiffahrt oder zu einem erneuerten Rechtsempfinden beigetragen. Der Reliquienraub der Barensen (1087) und Venezianer (1100) in Myra war ein charakteristischer Piratenakt der Zeit, der nur mit dem Wunsch nach Heiltümern verbrämt wurde. Flüchtende Schiffsbesatzungen der pisanischen Flotte plündern 1099 die Inseln in der Nähe Lykiens und Zyperns<sup>505</sup>. Italienische Piratenschiffe – wohl aus Pisa, Genua und der Longibardia (Lombardei) – nutzen das Machtvakuum in der südlichen Ägäis und an der lykischen Küste während der byzantinisch-seldschukischen Kämpfe im westlichen Kleinasien um 1112<sup>506</sup>. Das Schiff mit dem russischen Pilger Da-

<sup>498</sup> Vita Grēg. Dek. 82: Ἦν δὲ καὶ πλῆθος πλοίων συναπαίρειν τῷ ἀγίῳ προθυμωμένον, ἀλλὰ διὰ τὴν τῶν Μαυρουσίων βαρβάρων ἐπιδρομὴν προσκαθεζομένων ἀπὸ σταδίων ἑκατὸν οὐκ ἦν ἀποπλεῦσαι καὶ τὰς ἐμπορείας ἀπώνασθαι.

<sup>499</sup> ANRICH, Nikolaos I 171, 411, II 407.

<sup>500</sup> Eroberung von Laodikeia: Mas'ūdī bei VASILIEV, Byzance II/2 43; VASILIEV II/1 212.

<sup>501</sup> Vgl. Vita Lazari, AASS Nov. III 511, 590 B. C, 607 B.

<sup>502</sup> Iō. Skyl. 396; Iō. Zōn. III 589; Mich. Glyk. 587; EICKHOFF, Seekrieg 384.

<sup>503</sup> A. SHARF, Byzantine Jewry from Justinian to the Fourth Crusade. London 1971, 151; ANKORI, Karaites 108–110, 119; JACOBY, Cairo Genizah 87f., 91.

<sup>504</sup> Anna VI 5, 4.

<sup>505</sup> Anna XI 10, 3; FAVREAU, Piraterie 465.

<sup>506</sup> Anna XIV 2, 12, XIV 3, 1.

niel begegnet 1106 auf der Rückfahrt aus dem Hl. Land vier Piratengaleeren bei Patara, deren Besetzung das Schiff stürmen und plündern<sup>507</sup>.

Kaiser Isaak II. Angelos (1185–1195) verurteilt 1193 in seinem Chrysobull für Genua die genuesische Piraterie im *Issikon kai Pamphylion Pelagos*<sup>508</sup>. Die Ausplünderung muslimischer Kaufleute und ihres Schiffs im Hafen des christlichen Attaleia (1206) war auslösendes Moment für Sultan Ğiyāṭaddīn Kai-Ḥusrau I. gegen die isolierte christliche Stadt zu Felde zu ziehen und sie zu erobern<sup>509</sup>.

Es war lebensnotwendig zu wissen, welche Gewässer und Häfen als sicher galten, welche Plätze zu meiden waren. So ist der Portulan des Marino Sanudo zu verstehen, in dem er Anfang des 14. Jahrhunderts die Häfen und Liegeplätze Lykiens nach ihren Sicherheitsaspekten zur Landseite einschätzt<sup>510</sup>. Manches Schiff, das einen vermeintlich sicheren Hafen ansteuerte, ist offensichtlich dort durch Angriffe in Bedrängnis geraten und ausgeplündert worden.

In Zeiten zunehmender politischer Spannungen war die Seeschifffahrt sofort und unmittelbar betroffen. Dies illustrieren überlieferte Vorfälle des Spätmittelalters<sup>511</sup>. Nach der zyprischen Eroberung Attaleias versucht der Emir Taka von Antalya 1362 einen überraschenden Überfall auf Attaleia mit acht Galeeren des Emirs von Alanya<sup>512</sup>. Nach der Aufgabe von Attaleia wird 1373 ein zyprisches Schiff der abziehenden Besetzung im Hafen von Alanya durch Genuesen zu Beginn des genuesisch-zyprischen Konfliktes gekapert<sup>513</sup>. 1408 und 1419 verzeichnen die venezianischen Senatsakten türkische Piraten aus Satalia, die venezianische Schiffe, teils mit Pilgern, angreifen<sup>514</sup>.

#### HÄFEN UND LANDEPLÄTZE

Die antiken und mittelalterlichen Quellen nennen nahezu einhundert Häfen, Landeplätze und Orientierungsmarken für die etwa 600 Kilometer lange lykisch-pamphyllische Küste. Einige Häfen nahmen seit frühbyzantinischer Zeit durch Anschwemmungen und Treibsand Schaden, so ehemals wichtige Häfen wie Kaunos, Patara, Andriakē/Myra oder Sidē. Die folgende, von West nach Ost gereihte Auswahlliste<sup>515</sup> nennt auch einige nicht in den Quellen belegte oder nicht sicher zuweisbare Küstenplätze und Inseln<sup>516</sup>.

Markianē: Karaağaç Körfezi; tief eingeschnittene Hafenbucht mit Sandufer; Büyük Karaağaç im späten 19. Jahrhundert Ausfuhrplatz für Chromerz<sup>517</sup>

Ekincik: Sandstrand, heute Winterliegeplatz für die Ausflugsboote im Dalyan-Delta<sup>518</sup>

<sup>507</sup> Daniil 78, 136; Daniel 22, 64; KHITROWO, *Itinéraires* 9, 55; WILKINSON, *Jerusalem Pilgrimage* 125, 154; FAVREAU, *Piraterie* 464; DIMITROUKAS, *Reisen* II 487.

<sup>508</sup> *MM* III 40; DÖLGER, *Reg.* 1616.

<sup>509</sup> Ibn Bibī 44 f.

<sup>510</sup> KRETSCHMER, *Port.* 244–246.

<sup>511</sup> Zur Piraterie in der Ägäis im Spätmittelalter vgl. J. KODER, *TIB* 10 Index s. v. Piraterie.

<sup>512</sup> Mach. 116–118; Strambaldi 52; JORGA, *Philippe de Mézières* 274; HILL, *Cyprus* II 323; FLEMMING, *Landschaftsgeschichte* 86; → Gerakies.

<sup>513</sup> Mach. 348; Amadi 442; Strambaldi 149; FLEMMING, a. O. 89.

<sup>514</sup> THIRIET, *Sénat* 1322, 1751.

<sup>515</sup> Jeweils unter dem Namen des Lemmas (nicht unbedingt identisch mit den überlieferten Namen in den Portulanen und Karten).

<sup>516</sup> Zu Häfen im benachbarten Isaurien vgl. VANN, *Harbors*.

<sup>517</sup> PHILIPPSON, *Reisen* V 80; HORN–HOOP, *Kreuzen* 108–111 (*Fig*); TK Fethiye IIc/21 verzeichnet die 2 km nördlich von Büyük Karaağaç gelegene Lagerstätte am Uludümen Dağı.

<sup>518</sup> HORN–HOOP, *Kreuzen* 111f. (*Fig*).

Kaunos: Nahezu kreisförmiger Seehafen, ca. 4,9 ha, Beckenweite ca. 250 m, verengte Ausfahrt (*Ἔχει δὲ ἡ πόλις νεώρια καὶ λιμένα κλειστόν*)<sup>519</sup>; Küstensenkung, Flusshafen im → Kalbis/Dalyan Çayı

Panormos: 'Außenhafen' von Kaunos, windgeschützte Hafengebucht mit Siedlung an der Nordseite<sup>520</sup>; vorgelagerte Insel (Papās Nēsi)

Flusshafen im Süden in der Mündung des Sarısu (Sarısı İskelesi)<sup>521</sup>

Phosa (Mündung des → Indos): Flusshafen für Holztransport<sup>522</sup>

Krya: kleine Naturbucht; Küstensenkung

Melanoscope: der neuzeitliche Name Tersane Hinweis auf Schiffsbau; geschützter Naturhafen; mittelalterlicher oder neuzeitlicher (19. Jh.?) Kai<sup>523</sup>

Kallimachē: Göçek, grosse geschützte Liegeplätze in tief eingeschnittener Bucht<sup>524</sup>

Makrē: Fethiye, weite, tief eingeschnittene Bucht (Nutzung bis Anfang 20. Jahrhundert), antike Uferlinie abgesunken (Küstensenkung), heute zum Teil durch Aufschüttungen überdeckt. Traditionelle Verbindung nach Rhodos

Perdikonēsi: geschützte Lage mit mehreren Liegeplätzen am gegenüberliegenden Festland (Karacaören Limanı, Darboğaz Limanı, Gemiler Limanı, Kissides); mehrere Zugänge nach → Lebissos

Sipolo: Öludeniz, Küstensenkung: sichtbare hafennahe Bauten unter Wasser, ebenso Kaianlagen<sup>525</sup>. Sandbarre vor der Hafeneinfahrt wohl erst rezente Bildung

Perdikiai: Hafen von → Pinara; eine frühbyzantinische Inschrift aus Syros nennt einen Reeder Isidoros aus Pinara mit seinem Schiff *Maria*<sup>526</sup>

Kalabatia: Hafen von → Sidyma

Xanthos Potamos: Flusshafen<sup>527</sup>

Patara: Küstensenkung mit Verlandung und Dünenbildung. Granarium (Horreum) am westlichen Hochufer. Hafenslänge ca. 1 km, Breite ca. 250 m, Wasserfläche ca. 25 ha; Kais, noch nicht nachgewiesen, aber sehr wahrscheinlich. Die überregionale Bedeutung am Seewegkreuz Rhodos, Karien, Jonien, Zypern ist in der Antike und im Mittelalter durchgehend durch Quellen bezeugt. Eines der Winterlager der kibyrraiotischen Flotte? Hafenaufgabe im Mittelalter, wohl durch Siedlungsverödung und Verlandung

Kalamin: Kalkan, offene, ungeschützte Bucht mit Tiefwasser<sup>528</sup>. Geringe Hafenkazität wegen Steilabbrüchen

Megistē: Kastellorizo. Hafenslänge ca. 435 m, Hafensbreite ca. 300 m, Hafenausfahrt Breite 170 m; Hafensfläche ca. 13 ha; die heutige Mandraki-Bucht östlich der Hafensfestung erst durch Küstensenkung zur Seebucht geworden<sup>529</sup>

Antiphellos: Kaş. Antike, wohl kaiserzeitliche Mole, jetzt überdeckt von modernem Molenbau. Küstensenkung. Dichter Wechselverkehr insbesondere im 19. Jahrhundert mit Megistē

Sebeda: Bayındır Limanı. Kleiner geschützter Landeplatz in der Bucht von Antiphellos

Abb. 378, 379

Abb. 301

Abb. 142

Abb. 241

<sup>519</sup> Strabōn 651; HATTERSLEY-SMITH-RUGGIERI, *Osmaniye* 138 (*Lit*).

<sup>520</sup> HORN-HOOP, *Kreuzen* 113 (*Fig*).

<sup>521</sup> TK Fethiye II d/23.

<sup>522</sup> ROBERT, *Études anatoliennes* 505f.; DERS., *Arbinas* 15f., Fig. 7 (Op. min. sel. VII 393f.); DERS., *Caunos* 519; DERS., *Asie Mineure* 67, 69, Fig. 5.

<sup>523</sup> HORN-HOOP, *Kreuzen* 116–118 (*Fig*).

<sup>524</sup> HORN-HOOP, *Kreuzen* 118 (*Fig*),

<sup>525</sup> HORN-HOOP, *Kreuzen* 125f. (*Fig*).

<sup>526</sup> *IG XII* 5, 712, Nr. 75 B'; G. KIOURTZIAN, *Recueil des inscriptions grecques chrétiennes des Cyclades. De la fin du III<sup>e</sup> au VII<sup>e</sup> siècle après J.-C.* Paris 2000, 170, Nr. 103.

<sup>527</sup> Strabōn 665.

<sup>528</sup> HORN-HOOP, *Kreuzen* 125ff. (*Fig*).

<sup>529</sup> PIRAZZOLI, *Megisti* 57.

Aperlai: Asar (Hisar) Limanı, Bucht von Westen geöffnet; Sund im Osten. Römisch-frühbyzantinisches Hafenviertel jetzt teilweise unter Wasser (Küstensenkung). Gilt als unruhig im Gegensatz zur Kekova-Reede<sup>530</sup>

Tristomon, Teimiusa: Üçağız: Als Hafen in der Vita des Hos. Nikolaos von H. Siōn genannt<sup>531</sup>. Römische Hafenrandbebauung und Kais teilweise unter Wasser (Küstensenkung). Die westliche Bucht 'Kekova West-Fjord' bietet hervorragenden Schutz<sup>532</sup>

Kakaba: Insel Kekova. Nördliche Küstenrandbebauung teilweise im Wasser (Küstensenkung). Kleine Bucht Tersane (Xera) auf der Nordseite der Insel: Der Name *ταρσανᾶ* oder *Ἰαρσανάδας* in griechischen Portulanen bezeugt wohl Schiffsbau<sup>533</sup>

Simēna: Römische Hafenrandbebauung unter Wasser (Küstensenkung). Bedeutung als Schutz- und Liegeplatz bis in das Spätmittelalter

Andriakē: Andraki<sup>534</sup>; Flussmündung zum Hafenbecken ausgebaut: Hafenbecken (ca. 10 ha) mit Kaimauern gefasst, Ost–West ca. 600 m, Nord–Süd ca. 180 m. Hafenkette zumindest in späthellenistisch-römischer Zeit. Staatliches Granarium (Horreum). Hafenbetrieb (Umschlagplatz, Hafenbauten) in den Viten des H. Nikolaos von Myra<sup>535</sup>. Eines der Winterlager der kibyrraiotischen Flotte?

Tore de Stalimure: Taşdibi İskelesi, im Mittelalter Landeplatz für die Myra-Pilger

Phoinix: Finike<sup>536</sup>; Küsten- und zwei Flusshäfen (Kara Çay, Phoinix Potamos/Başgöz Çayı). Zentraler Hafen für Südostlykien und für das Hochland von Elmalı. Pisanischer Schutzhafen. Belege für frühmittelalterlichen Schiffsbau und Holzausfuhr im 19. Jahrhundert

Porto Benetiziano: Çavuş (Adrasan) Limanı. Gut sichtbare, 1,5 km breite und 2 km tiefe Bucht mit Sandstrand; Schiffsbau; Anlegeplatz für große Schiffe, gute Wasserversorgung<sup>537</sup>. Ankerplatz (Schutzhafen), kein Handelsplatz

Porto Genubizē: Doppelhafen Cineviz Limanı (Breite ca. 200 m) und Sazak Limanı, beide Häfen nur durch eine Felsbarre getrennt. Ankerplatz (Schutzhafen), kein Handelsplatz

#### Abb. 317

Phasēlis: Drei Häfen – Stadthafen 0,6 ha, Nordhafen 8 ha und großer Südhafen – zentraler Hafenort der lykischen Ostküste mit Wegen in das Hinterland; Küstensenkung. Vermutlich byzantinischer Schiffsbau und eines der Winterlager der kibyrraiotischen Flotte

Idyros/Kemer: Kleiner geschützter Hafen, ehemals wohl Schiffsbau, jetzt teilweise moderner Hafenausbau

#### Abb. 55–57

Attaleia: Hafen 2,6 ha, Nord–Süd ca. 200 m, Ost–West ca. 130 m, zwei künstliche späthellenistische(?)/römische Molen mit Molentürmen(Leuchtturm?); Durchfahrtbreite ca. 100 m, Hafenkette zumindest im Mittelalter. Die antiken Molen jetzt modern überbaut

Magydos: Künstlich ausgebauter römischer Hafen (Becken ca. 7,5 ha, 340 × 225 m) mit breitem, gepflastertem Kai und zwei Molen (aus Travertinquadern), die in nahezu rechtem Winkel zueinanderstanden (Einfahrt von Westen)<sup>538</sup>. Versorgungshafen für Pergē. Eines der Winterlager der kibyrraiotischen Flotte?

Kestros: Flusshafen für Pergē (→ Emporion)

<sup>530</sup> HOOP–HORN, Türk. Südküste 40.

<sup>531</sup> Vita Nik. Sion. 50 (c. 27), 64 (c. 37), 66 (c. 38).

<sup>532</sup> HOOP–HORN, Türk. Südküste 41.

<sup>533</sup> DELATTE, Port. 255.

<sup>534</sup> HOOP–HORN, Türk. Südküste 47.

<sup>535</sup> ANRICH, Nikolaos I 67, 77, 86, 101, 106f., 132, 162, 225f., 228, 252, 399, 425.

<sup>536</sup> HOOP–HORN, Türk. Südküste 47f.

<sup>537</sup> Piri Reis 4, 1633.

<sup>538</sup> BEAUFORT, a. O. 132f. (² 140).

Eurymedōn: Flusshafen für Aspendos (→ Boğazak)

Sidē: Drei Häfen<sup>539</sup>, bereits in der Antike starke Gefahr der Versandung<sup>540</sup>. Antiker<sup>541</sup> und mittelalterlicher(?) Schiffsbau

Melas: Flusshafen mit Kai im Süden Manavgats

Kibyra Mikra: Kara Burun<sup>542</sup>. Zwei große Naturhäfen im Westen (mit der vorgelagerten Insel H. Grēgorios) und Osten. Namengebend für das Seethema der Kibyrraioten, vermutlich antiker und byzantinischer Schiffsbau

Leukotheion Akrōtērion/Ptolemaïs: Fığla (Fidan) Burnu<sup>543</sup>. Ankerplatz im Norden und im Süden des Kaps, Hafenbucht ca. 1 ha, Hafenbecken (ca. 0,25 ha) mit römischen Molen (Mauern mit Schwalbenschwanzklammern gebunden)<sup>544</sup>

Kalon Oros, Korakēsion/Alanya: Nahverbindung nach Zypern. Hafen zur Truppenversorgung des Themas der Kibyrraioten. Schiffsbau in der Antike<sup>545</sup>, vermutlich ebenso in byzantinischer und in seldschukischer Zeit (Tersane/Schiffshäuser). Winterlager der kibyrraiotischen Flotte?

Nauloi: Hafensiedlung von Syedra.

#### ANTIKE UND MITTELALTERLICHE ENTFERNUNGSANGABEN FÜR DEN SEEVERKEHR

In antiken Quellen:

Pamphyllische Küste, Korakēsion–Olbia, 640 Stadien<sup>546</sup>,

Melas–Chelidoniai Nēsoi entlang der Küste 900 Stadien, direkte Verbindung (τὸν δὲ ἐπίτομον διὰ πόρου, durch den Pamphylios Kolpos) 600 Stadien<sup>547</sup>,

Sidē–Attaleia, 350 Stadien,

Sidē–Kōrykos, 450 Stadien<sup>548</sup>,

Sidē–Akamas (Zypern), 1600<sup>549</sup> (1006) Stadien<sup>550</sup>,

Chelidoniai–Akamas, 1900 Stadien<sup>551</sup>,

Chelidoniai–Kanōbos (Ägypten), 4000 Stadien,

Hiera Akra (→ Chelidonia)–Olbia, 367 Stadien<sup>552</sup>,

lykische Küste Daidala–Olbia, 1720 Stadien<sup>553</sup>,

Patara–Rodos, 600 Stadien<sup>554</sup>,

Kaunos–Rodos, 450 Stadien<sup>555</sup>,

Ropusa (=Rodussa?)–Rodos, 350 Stadien<sup>556</sup>,

<sup>539</sup> KNOBLAUCH, Hafen von Side *passim*.

<sup>540</sup> L. ROBERT, *Hellenica* 5 (1948) 69–75; NOLLÉ, Landbau 119.

<sup>541</sup> Strabōn 664.

<sup>542</sup> HOOP–HORN, Türk. Südküste 81.

<sup>543</sup> HOOP–HORN, Türk. Südküste 81f.

<sup>544</sup> TIGREL, An Ancient Harbour, Fig. 1: Lage, 2: Hafenplan mit Molen.

<sup>545</sup> Strabōn 669.

<sup>546</sup> Strabōn 667.

<sup>547</sup> Stadiasmos 491.

<sup>548</sup> Stadiasmos 488.

<sup>549</sup> Strabōn 682.

<sup>550</sup> Stadiasmos 488.

<sup>551</sup> Strabōn 682.

<sup>552</sup> Strabōn 666.

<sup>553</sup> Strabōn 664.

<sup>554</sup> Stadiasmos 496.

<sup>555</sup> Stadiasmos 496.

<sup>556</sup> Stadiasmos 496.

In mittelalterlichen Quellen:

- Kalon Oros (*chandoloro*)–Chelidonia (*silidonie*), 110 Meilen,  
 Kalon Oros (*chandolor*)–Kap Akamas (*chauo san bifanio*), 160 Meilen<sup>557</sup>,  
 Kalon Oros (*candoloro*)–Attaleia (*sattalea*), 90 Meilen,  
 Kalon Oros (*candoloro*)–Chelidonia (*cauo di geridonia*), 90 Meilen,  
 Kalon Oros (*candoloro*)–Kap Akamas (*cauo di san befani*), 95 Meilen<sup>558</sup>,  
 Kalon Oros (Σκανδιλόρο)–Kap Akamas (κάβος τοῦ Ἁγίου Ἐπιφανίου), 120 Meilen<sup>559</sup>,  
 Kalon Oros (*candoloro*)–Kap Krommyakon (westlicher Ausläufer des nördlichen zypri-  
 schen Küstengebirges/Akrōtērion Kormakitēs) (*cauo di cornaquinto*), 110 Mei-  
 len<sup>560</sup>,  
 Golf von Kalon Oros (κόρφορ τοῦ Καντιλόρου)–Kap Akamas (κάβος Σάν Πιφάνη), 110  
 Meilen<sup>561</sup>,  
 Attaleia (*chauo de satalia*)–Chelidonia (*chauo de silidonie*), 80 Meilen<sup>562</sup>,  
 Attaleia (*citta di sattalea*)–Chelidonia (*gieridonia*), 60 Meilen<sup>563</sup>,  
 Attaleia (*Città Satalias*)–Chelidoniai Nēsoi (*Siredonies*), 60 Meilen<sup>564</sup>,  
 Attaleia (*Sathalia*)–Chelidonia (*ad caput situm sub montem qui dicitur Clarum ... non  
 longe in mari sunt insule Yscilidones*), 60 Meilen<sup>565</sup>,  
 Attaleia–Kap Akamas (κάβος τοῦ Ἁγίου Ἐπιφανίου), 180 Meilen<sup>566</sup>,  
 Attaleia–Kap Akamas (κάβο Σάν Πιφάνη), 170 Meilen<sup>567</sup>,  
 Krambusa (Ἄχα Μορόζα)–Fontana Amorosa (Φουντάνα Μορόζα, auf dem Kap Aka-  
 mas), 140 Meilen<sup>568</sup>,  
 Chelidoniai Nēsoi (*isola Siredonies*)–Akrōtērion Akamas (*Capo S. Pifani*), 150 Mei-  
 len<sup>569</sup>,  
 Chelidoniai Nēsoi–Akrōtērion Akamas, 1300 Stadien,  
 Chelidoniai Nēsoi–Patara, 800 Stadien<sup>570</sup>,  
 Chelidoniai Nēsoi (*isola di Silidonie, isola del Siredonies*)–Rodos, 200 Meilen<sup>571</sup>,  
 Chelidonia (κάβο Χελιδόνη)–Φουντάνα Μορόζα, 150 Meilen<sup>572</sup>,  
 Chelidonia (*caput Clarum*)–Paphos (*Baffus*), 160 Meilen<sup>573</sup>,  
 Chelidonia (*caput Yscilidonum*)–Rodos, 100 Meilen<sup>574</sup>,  
 Chelidonia (*caput Yscilidonum, caput Clarum*)–Crius (Knidos), 280 Meilen<sup>575</sup>,  
 Chelidonia (*caput Clarum*)–Patara, 100 Meilen<sup>576</sup>,

<sup>557</sup> Portulan Rizo bei KRETSCHMER, Port. 527.

<sup>558</sup> Portulan Parma-Magliabecchi bei KRETSCHMER, Port. 331.

<sup>559</sup> DELATTE, Port. 293.

<sup>560</sup> Portulan Parma-Magliabecchi bei KRETSCHMER, Port. 331.

<sup>561</sup> DELATTE, Port. 311.

<sup>562</sup> Portulan Rizo bei KRETSCHMER, Port. 527.

<sup>563</sup> Portulan Parma-Magliabecchi bei KRETSCHMER, Port. 330.

<sup>564</sup> Uzzano 234.

<sup>565</sup> GAUTIER DALCHÉ, Carte 132.

<sup>566</sup> DELATTE, Port. 293.

<sup>567</sup> DELATTE, Port. 312.

<sup>568</sup> DELATTE, Port. 312.

<sup>569</sup> Uzzano 275.

<sup>570</sup> Agath. Orth. 476.

<sup>571</sup> Port. Grazia Pauli 61; Uzzano 233.

<sup>572</sup> DELATTE, Port. 311.

<sup>573</sup> GAUTIER DALCHÉ, Carte 171.

<sup>574</sup> GAUTIER DALCHÉ, Carte 132.

<sup>575</sup> GAUTIER DALCHÉ, Carte 112, 132.

<sup>576</sup> GAUTIER DALCHÉ, Carte 112.

Chelidonia (*cauo di geridonia*)–Rodos, 170 Meilen<sup>577</sup>,  
 Chelidonia (*cauo di geridonia*)–Kreta (*isola di candia*), 350 Meilen<sup>578</sup>,  
 Phoinix–Kap Akamas (κάβο Σὰν Πιφάνη), 165 Meilen<sup>579</sup>,  
 Megistē (Καστέλο Ροῦτζο)–Rodos, 100 Meilen,  
 Megistē (Καστέλο Ροῦτζο)–Kap Akamas (κάβος τοῦ Ἁγίου Ἐπιφανίου), 200 Meilen<sup>580</sup>,  
 Megistē (*chastello ruzo*)–Rodos, 100 Meilen<sup>581</sup>,  
 Isola delle Donne (→ Ochentres)–Rodos, 20 Meilen<sup>582</sup>,  
 Patara–Alexandria, 601 Meilen<sup>583</sup>,  
 Patara (*cauo di megaticho*)–Rodos, 50 Meilen<sup>584</sup>,  
 Patara–Rodos, 700 Stadien<sup>585</sup>,  
 Patara–Rodos, 25 (75) Meilen<sup>586</sup>,  
 Patara–Rodos, 25 Meilen<sup>587</sup>,  
 Sete Kaboi–Rodos, 90 Meilen<sup>588</sup>,  
 Makrē–Rodos, 80 Meilen<sup>589</sup>,  
 Golf von Makrē (Glaukos Kolpos)–Kap Tracheia/Hisarburnu<sup>590</sup> (*cauo di traqui*), 90  
 Meilen<sup>591</sup>

<sup>577</sup> Portulan Parma-Magliabecchi bei KRETSCHMER, Port. 330.

<sup>578</sup> Portulan Parma-Magliabecchi bei KRETSCHMER, Port. 330.

<sup>579</sup> DELATTE, Port. 312.

<sup>580</sup> DELATTE, Port. 293.

<sup>581</sup> Portulan Rizo bei KRETSCHMER, Port. 526.

<sup>582</sup> Port. Grazia Pauli 61.

<sup>583</sup> GAUTIER DALCHÉ, Carte 111f.

<sup>584</sup> Portulan Parma-Magliabecchi bei KRETSCHMER, Port. 329.

<sup>585</sup> Agath. Orth. 476.

<sup>586</sup> Port. Grazia Pauli 61f.

<sup>587</sup> MOTZO, Compasso 57.

<sup>588</sup> Portulan Rizo bei KRETSCHMER, Port. 525.

<sup>589</sup> Portulan Rizo bei KRETSCHMER, Port. 524.

<sup>590</sup> 11 km südlich von Marmaris: HILD, Kaunos 109, 111.

<sup>591</sup> Portulan Parma-Magliabecchi bei KRETSCHMER, Port. 329.