

## Verkehrswege zu Lande: Die Wege der Kreuzfahrer des Ersten und Zweiten Kreuzzuges in Kleinasien

Die Straßen des Byzantinischen Reiches gliederten sich nicht anders als heute in Gemeindestraßen von Ort zu Ort mit Anschluß an Regionalstraßen und Fernverkehrsstraßen; behandelt werden hier nur die Verkehrsverbindungen an sich und vor allem die Fernverkehrsstraßen<sup>1</sup>.

Die Regionalstraßen verbanden die regionalen Zentren (Mētropoleis, Bistümer, Strategensitze, Truppensammelpunkte/Aplēkta, Garnisonen und wichtige Hafenerorte) untereinander und stellten auch die Verbindung zu den benachbarten Regionen (Provinzen, Themen) her. Regionalstraßen sind häufig auch Teile von Fernstraßen.

Die Fernverkehrsstraßen dienten vor allem der Verbindung zwischen Konstantinopel und den regionalen Zentren bis an das Ende des jeweiligen Reichsgebietes<sup>2</sup>. Zur Magistrale des Byzantinischen Reiches wurde die Straße, welche von Belgrad über Philippupolis nach Konstantinopel und von dort über Ankyra, Tyana und die Kilikiai Pylai nach Tarsos und Antiocheia führte<sup>3</sup>. Eine besondere Rolle spielte an der kleinasiatischen Westküste auch Ephesos als Ausgangspunkt der Straße durch das Mäandertal in das anatolische Hochland<sup>4</sup>. Die Fernverkehrsstraßen mußten auch für größere Bewegungen von Menschen oder Gütern geeignet sein: Sie waren daher viel strenger an geomorphologische Grundvoraussetzungen gebunden, so an Flußtäler, Pässe und Wasserstellen oder führten geländebedingt in mehr oder minder großem Abstand der Küste entlang. An Steilküsten mit schwer zugänglichem Hinterland, wie z. B. in Lykien, wurde bis zu den Straßenbauten des 20. Jhs. mit Viadukten und Tunnels oft die Schifffahrt bevorzugt<sup>5</sup>. Wasserstellen hatten in wasserarmen Regionen, wie etwa in der Region um den Großen Salzsee (Tatta Limnē) in Zentralanatolien eine entscheidende Bedeutung<sup>6</sup>. Die byzantinischen Fernstraßen folgten zumeist den antiken Fernstraßen, die wir vor allem aus den antiken Itinerarien kennen, dem *Itinerarium Antonini* aus der Zeit Caracallas<sup>7</sup>, dem *Itinerarium Hierosolymitanum* oder *Burdigalense* aus dem Jahre 333 n. Chr.<sup>8</sup> und der *Tabula Peutingeriana*, die in der vorliegenden Form aus der Zeit Theodosios' II. stammt<sup>9</sup>. In vielen Fällen folgen auch moderne Fernstraßen den antiken und byzantinischen, weichen aber oft beträchtlich von den antiken und byzantinischen Routen ab, wenn die Ziele oder die Zwischenstationen nicht identisch waren oder das Gelände durch moderne Technik ganz anders bewältigt werden kann. Da die *Tabula Peutingeriana* als einziges Itinerarium das ganze *Imperium Romanum* darstellt (Abb. 1 zu den Straßen in Kleinasien), kommt ihr besondere Bedeutung zu, auch wenn ihre Interpretation oft mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist. In jedem Fall aber sind die in der *Tabula Peutingeriana*

<sup>1</sup> Angaben über Straßentypen und Straßenbau (hodostrōsia) neben anderen Details zusammengestellt bei A. KAZHDAN, Roads. *ODB I* (1991) 1798.

<sup>2</sup> Vgl. dazu M. KAPLAN, Quelques remarques sur les routes à grande circulation dans l'Empire Byzantin du VI<sup>e</sup> au XI<sup>e</sup> siècle, in: A. DIERKENS – J.-M. SANSTERRE avec la collaboration de J.-L. KUPPER (Hrsg.), *Voyages et voyageurs à Byzance et en Occident du VI<sup>e</sup> au XI<sup>e</sup> siècle. Actes du colloque international organisé par la Section d'Histoire de l'Université Libre de Bruxelles en collaboration avec le Département des Sciences Historiques de l'Université de Liège (5–7 mai 1994) (Bibliothèque de la Faculté de Philosophie et Lettres de l'Université de Liège 278)*. Genève 2000, 84.

<sup>3</sup> Vgl. C. FOSS, Roads and Communications, Byzantine. *Dictionary of the Middle Ages X* 423 (Karte).

<sup>4</sup> Vgl. die Skizze bei KAPLAN, Remarques sur les routes 85, 99.

<sup>5</sup> So etwa zwischen Phasēlis und Attaleia: H. HELLENKEMPER – F. HILD, Lykien und Pamphylien (*TIB* 8). Wien 2004, 257.

<sup>6</sup> So beispielsweise der Obruk Han: K. BELKE, Galatien und Lykaonien (*TIB* 4). Wien 1984, 210, s. v. Obruk Han.

<sup>7</sup> *Imperatoris Antonini Augusti itineraria provinciarum et maritimum*, ed. O. CUNTZ, *Itineraria Romana*, I. Leipzig 1929, 1–85.

<sup>8</sup> *Itinerarium Burdigalense*, ed. O. CUNTZ, *op. cit.* 86–102. D. CLAUDE, Spätantike und frühmittelalterliche Orientfahrten, in: *Voyages et voyageurs à Byzance et en occident du VI<sup>e</sup> au XI<sup>e</sup> siècle* 241.

<sup>9</sup> Vgl. Römische Reisewege an der Hand der *Tabula Peutingeriana* dargestellt von K. MILLER. Stuttgart 1916 (Nachdruck Rom 1964) sowie Vollständige Faksimile-Ausgabe im Originalformat und Kommentar von E. WEBER. Graz 1976.

verzeichneten Routen Fernstraßen oder zu Fernstraßen führende Regionalstraßen, die wirklich bestanden und es lohnt sich, zunächst unerklärliche Abschnitte näher zu untersuchen<sup>10</sup>.

Mit absoluter Sicherheit bezeugen *in situ* gefundene Meilensteine und Straßenbauinschriften den antiken und frühbyzantinischen Straßenverlauf. In Kleinasien wurden über 1.100 Meilensteine gefunden, von denen etwa 40% oder, nach Jahrhunderten gesehen, die meisten aus dem 4. Jh. stammen<sup>11</sup>.

Meilensteine wurden nicht nur an den Fernstraßen/Staatsstraßen (*viae publicae*) errichtet<sup>12</sup>, die nach Rom oder Konstantinopel orientiert waren, sondern auch an Regionalstraßen, welche die Metropolis mit den Verwaltungszentren/Bistümern oder den Nachbarprovinzen verbanden. Auch ein wichtiger Hafenort wie Kōrykos in Kilikien konnte Ausgangspunkt einer Regionalstraße mit Meilensteinen in die Nachbarprovinz Lykaonien sein, wo sie Anschluß an eine Fernverbindung nach Konstantinopel fand<sup>13</sup>. Der jüngste bekannte Meilenstein Kleinasiens aus der Zeit des Kaisers Iustinus (518–527) mit Nennung des Statthalters Prokopios als *peribleptos komēs kai hypatikos* stammt aus Bargyilia in Karien<sup>14</sup>. Ebenfalls in die Regierungszeit des Iustinus (521) datiert die jüngste erhaltene Bauinschrift an der Straße zwischen Korasion und Kōrykos in Kilikien<sup>15</sup>. Aus der Zeit nach Iustinus I. sind mir keine Meilensteine oder Straßenbauinschriften bekannt. Die alten römischen Fahrstraßen wurden zu Karawanenwegen oder Maultierpfaden<sup>16</sup>.

Ein sicherer Nachweis für den byzantinischen Straßenverlauf sind natürlich auch byzantinische Brücken, oder Brücken, die von der Antike bis heute in Gebrauch sind<sup>17</sup>, so die Brücke über den Chabinas (Cendere Suyu) in der Kommagene<sup>18</sup> oder die sogenannte Justinianbrücke über den Sangarios in Bithynien<sup>19</sup> oder die Brücke über den Arapkır Çayı (Karamağara Koprü, heute im Keban-Stausee verschwunden) am Euphrat-Limes in Ostkappadokien mit byzantinischer Inschrift, die über den östlichen Brückenbogen läuft. Diese Inschrift gibt fast wörtlich den 8. Vers des 120. Psalmes wieder: Κύριος ὁ θεὸς φυλ[ά]ξει τὴν εισοδ[όν] σου κε τὴν ἐ[ξ]οδόν σου ἀπὸ τοῦ νῦν καὶ ἕως τοῦ αἰῶνος, ἀμή[v], ἀμή[ην], ἀμή[ην]<sup>20</sup>.

Eine Studie über die byzantinischen Brücken in Kleinasien ist noch ein Desideratum, da bisher entlegene Bergregionen und Täler nur schwer zugänglich waren. Heute ist fast jedes Dorf der Türkei dank des intensiven Strassenbauprogrammes auch in den entlegensten Gegenden mit normalen Kraftfahrzeugen robuster Bauart zu erreichen. So können auch bisher unbekannte Brücken als Belege für das byzantinische Wegenetz gefunden werden. Zusätzlich ist es dringend erforderlich, Brücken, die bisher als „türkisch“ oder „osmanisch“ qualifiziert wurden, genauer auf ihr Alter hin zu untersuchen. So stellte sich z. B. durch neue türkische Forschungen heraus, dass die in der *TIB* 8 (Lykien und Pamphylien) als spätosmanisch bezeichnete Akköprü über den Indos

<sup>10</sup> So ist e.g. in Österreich anhand der *Tabula Peutingeriana* die vielumstrittene Lokalisierung von Noreia gelungen: K. STROBEL, Die Noreia-Frage. Neue Aspekte und Überlegungen zu einem alten Problem der historischen Geographie Kärntens. *Carinthia* I 193 (2003) 25–71; G. SOMEK, Noreia und die Tabula Peutingeriana. *Carinthia* I 194 (2004) 293–320.

<sup>11</sup> Anne KOLB, Römische Meilensteine: Stand der Forschung und Probleme, in: Regula FREI-STOLBA (Hrsg.), Siedlung und Verkehr im Römischen Reich. Römerstraßen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung. Akten des Kolloquiums zu Ehren von Prof. H. E. Herzig vom 28. und 29. Juni 2001 in Bern. Bern–Wien (u. a.) 2004, 139.

<sup>12</sup> KOLB, Römische Meilensteine 135; M. RATHMANN, *Viae publicae*. *DNP* 12/2 (2003) 165.

<sup>13</sup> Zu den Meilensteinen an dieser Straße vgl. D. FRENCH, Roman Roads and Milestones of Asia Minor, Fasc. 2: An Interim Catalogue of Milestones I–II (*BAR* Int. Ser. 392 = *British Institute of Archaeology at Ankara Monograph* 9). Oxford 1988, I 157–161 (Nr. 409–455), II 530f.

<sup>14</sup> W. BLÜMEL, Inschriften aus Karien I. *Epigraphica Anatolica* 25 (1995) 39f.; D. FEISSEL, Chroniques d'épigraphie byzantine 1987–2004 (*Collège de France, Monographies* 20). Paris 2006, 95f. (Nr. 306, 307).

<sup>15</sup> Theodora S. MACKAY – P. A. MACKAY, Inscriptions from rough Cilicia east of the Calycadnus. *Anatolian Studies* 19 (1969) 139f.

<sup>16</sup> Vgl. K. BELKE, Von der Pflasterstrasse zum Maultierpfad? Zum kleinasiatischen Wegenetz in mittelbyzantinischer Zeit, in: St. LAMPARIS (Hrsg.), Η Βυζαντινή Μικρά Ασία (6ος–12ος αι.) (*Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, Ινστιτούτο Βυζαντινών Ερευνών, Διέθνη συμπόσια* 6 = *Κέντρο για την μελέτη του Ελληνισμού „Σπύρος Βασιλείος Βρυώνης“*, Αρχαίος, Μεσαιωνικός, Νέος Ελληνισμός 27). Athen 1998, 267–284.

<sup>17</sup> Zu den Brücken in Kleinasien vgl. C. ÇULPAN, Türk taş köprüleri (Ortaçağdan Osmanlı devri sonuna kadar) (*TTKY* VI/16). Ankara 1975 und G. TUNÇ, Taşköprülerimiz (*T. C. Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Müdürlüğü Yayın* No. 237). Ankara 1978.

<sup>18</sup> Vgl. zuletzt T. A. SINCLAIR, Eastern Turkey: An Architectural and Archaeological Survey, IV. London 1990, 58–59.

<sup>19</sup> Vgl. zuletzt M. WHITBY, Justinian's Bridge over the Sangarius and the Date of Procopius' *De Aedificiis*. *JHS* 105 (1985) 129–148.

<sup>20</sup> F. HILD, Das byzantinische Straßensystem in Kappadokien (*VTIB* 2). Wien 1977, 144f., Fig. 7, Abb. 104–107; zu den Brücken in Kappadokien vgl. auch F. HILD, Ponts antiques et médiévaux. Ponts romains, byzantins et seldjoukides, in: Histoire et archéologie. Les dossiers. La Cappadoce aux surprenantes richesses. Paris 1982, 24–27.

(Dalaman Çayı) in frühbyzantinischer Zeit (Bauinschrift<sup>21</sup>) anstelle einer älteren römischen Brücke errichtet wurde, die einer regionalen Verbindung zwischen der neben Telmēssos (Makrē) wichtigsten westlykischen Hafenstadt Kaunos und der im karisch-phrygisch-lykischen Hochland gelegenen Verkehrsdrehscheibe Kibyra (Göhlisar) diente<sup>22</sup>.

Auch die im 13. Jahrhundert erbauten seldschukischen Karavansarays und ihre osmanischen Nachfolgebauten (Hane) sind meistens Zeugen der byzantinischen Straßenführung. Das beweisen die zahlreichen Spolien, die von älteren bereits verfallenen antiken oder byzantinischen Bauten stammen<sup>23</sup>.

Nur relativ selten sind in Kleinasien „alte“ Pflasterstraßen oder -wege mit oder ohne Geleiserillen oder Treppen erhalten. Das Alter dieser Straßen/Wege ist nicht immer genau zu definieren; Geleiserillen deuten jedenfalls in römische Zeit, als es noch Wagenverkehr gab<sup>24</sup>. Kaiser Julian ist noch 362 mit einem *vehiculum* (Wagen) durch die Pylai Kilikiai gefahren<sup>25</sup>.

All diese Nachweise können auch für die Rekonstruktion einzelner Abschnitte des Ersten und Zweiten Kreuzzuges herangezogen werden.

## ERSTER KREUZZUG

Das Itinerar des Ersten Kreuzzuges durch Kleinasien ist durch verschiedene Berichte relativ gut dokumentiert, einzelne Stationen des Weges sind jedoch nur selten namentlich genannt oder können nicht mit Sicherheit lokalisiert werden<sup>26</sup>.

Es deckt sich in zwei Abschnitten (zwischen Nikaia und Dorylaion und zwischen Ikonion und Tarsos) weitgehend mit Routen der *Tabula Peutingeriana*. Da der Weg durch Zentralanatolien entlang der alten Pilgerstraße des *Itinerarium Burdigalense* bereits durch die Seldschuken und Danişmendiden bedroht bzw. besetzt war, zog das Kreuzfahrerheer weiter im Süden nach Ikonion. Dabei nahm man nicht zuletzt aus Versorgungsschwierigkeiten in der pisidisch-lykaonischen Salzsteppe den Umweg über das pisidische Antiocheia (Mētropolis von Pisidia, heute Yalvaç) in Kauf, der vermutlich über Akroinon (Afyon) und Synada (Mētropolis der Phrygia Salutaris, heute Şuhut) führte<sup>27</sup>; die Kreuzfahrer hatten schon vor Antiocheia schwer an Wassermangel zu leiden: *die uno sitim gravissimam tolerantēs, ... Tunc venimus Antiochiam*<sup>28</sup>; *Nos itaque persequebamur eos per deserta et inaquosam et inhabitabilem terram, ... (nach Antiocheia, das nicht genannt wird): Interea coepimus intrare in terram optimam, ..., ac deinceps appropinquavimus Iconio*<sup>29</sup>. Von Antiocheia zogen die Kreuzfahrer sicher nicht mehr über die Sultan Dağları zurück auf die Route durch die pisidisch-lykaonische Salzsteppe, wie allgemein behauptet wird, sondern wohl auf der alten *Via Sebaste*, die 6 v. Chr. unter Kaiser Augustus gebaut wurde und durch wasserreiche und fruchtbare Regionen führte<sup>30</sup>. Diese folgte zunächst einer Route, die von Antiocheia aus entlang dem Beyşehir-See (Pusgusē Limnē) über Mistheia nach Isaurien verlief, von der sie in Neapolis (Erzbistum, heute Kiyakdede)<sup>31</sup> abzweigte und über Görünmez (mit einer römischen Brücke<sup>32</sup>) und

<sup>21</sup> M. ADAK, Akköprü. Eine frühbyzantinische Brücke über den Indos. *Gephyra* 3 (2006) 201–212.

<sup>22</sup> Vgl. HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 249, 427, s. v. Akköprü und die Straßenskizze 245.

<sup>23</sup> Vgl. K. ERDMANN, Das anatolische Karavansaray des 13. Jahrhunderts. Erster Teil, I–II (*Istanbuler Forschungen* 21). Berlin 1961; M.K. ÖZERGİN, Anadolu'da selçuklu kervansarayları. *Tarih Dergisi* 15 (1965), 141–170 und die Indices in F. HILD – M. RESTLE, Kappadokien (Kappadokia, Charsianon, Sebasteia und Lykandos). (*TIB* 2). Wien 1981, 4, 5, 7, 8 und 9 s. v. Karavansarays (Hane, Straßenstationen).

<sup>24</sup> Vgl. dazu auch BELKE, Von der Pflasterstrasse zum Maultierpfad und HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 244–247.

<sup>25</sup> Ammianus Marcellinus XXII 9, 13.

<sup>26</sup> Vgl. K. BELKE – N. MERSICH, Phrygien und Pisidien (*TIB* 7). Wien 1990, 105–107.

<sup>27</sup> Zum Weg von Akroinon über Synada nach Antiocheia: KAPLAN, Remarques sur les routes 88f. Von Synada führte ein Paßweg ohne nennenswerte Hindernisse oder Steigungen zum Hoyran Gölü-See, dem entlang man Antiocheia erreichte; die Kreuzfahrer mußten also nicht die schwierige Passage über die Sultan Dağları überwinden, wie in BELKE – MERSICH, Phrygien und Pisidien 106 vermutet wird.

<sup>28</sup> Fulcheri Carnotensis Historia Hierosolymitana, ed. H. HAGENMEYER. Heidelberg 1913, 199.

<sup>29</sup> Anonymi Gesta Francorum et aliorum Hierosolymitanorum, ed. H. HAGENMEYER. Heidelberg 1891, 211, 213.

<sup>30</sup> Vgl. BELKE – MERSICH, Phrygien und Pisidien 107 und F. HILD, Die Via Sebaste in Kleinasien, in: Ch. STAVRAKOS – Alexandra-Kyriaki WASSILIU – M. K. KRİKORIAN (Hrsg.), Hypermachos. Festschrift für Werner Seibt zum 65. Geburtstag. Wiesbaden 2008, 59–72.

<sup>31</sup> BELKE – MERSICH, Phrygien und Pisidien 347, s. v. Neapolis; HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 745, s. v. Neapolis.

<sup>32</sup> W. M. RAMSAY, Pisidia and the Lycaonian Frontier. *ABSA* 9 (1902–1903) 253.

Selki (mit zwei Meilensteinen, welche die *Via Sebaste* bezeugen<sup>33</sup>) nach Pappa/Tiberiupolis (heute Yunuslar<sup>34</sup>) führte, wo sie auf eine in der *Tabula Peutingeriana* eingezeichnete Route von Sidē in Pamphylien nach Ikonion traf.

Im kappadokischen Hērakleia trennten sich die Wege der Kreuzfahrer. Während Bohemund den nördlichen Weg über Kaisareia, Kukusos und Germanikeia einschlug, wählten Tankred und Balduin von Boulogne den südlichen Weg, der über Kilikien nach Antiocheia führte.

Tankred eilte mit 100 Rittern und 200 Fußsoldaten voraus (... *centum sociare loricas contentus est: arcuum tuorum numerus vix ducenti*<sup>35</sup>) und erreichte über Podandos und die Kilikiai Pylai<sup>36</sup> drei Tage vor Balduin Tarsos (*Duce [scil. Gottfried von Bouillon] vero sic gravi vulnere impedito, exercitu lentiori gressu subsequente, Tancredus, qui praecesserat et regiam viam tenebat versus maritima, prior Baldewino fratre Ducis, per valles Buotentrot [= Podandos] superatis rupibus, per portam quae vocatur Judas [= Kilikiai Pylai], ad civitatem quae dicitur Tharsis, vulgari nomine Tursolt, descendit*<sup>37</sup>; *Inde Heracleam pertranseuntes, ad urbem Marasiam [= Germanikeia/Maraş] applicati castrametati sunt. ... Interea vir per omnia commendabilis Tancredus, primus in Ciliciam, viarum casu sequutus compendia, perveniens, Tarsum, eiusdem provincie metropolim, cum his qui eum sequuti fuerant obsederat*<sup>38</sup>; *Tancredus vero, agmen praecedens, relicto post se Balduino, ad urbem Tarsum primus pervenit*<sup>39</sup>; *Cum autem ad Eracleam urbem ventum est, ..., ad oppidum quoddam optimum tunc venimus, quod Mariscum [= Germanikeia/Maraş] nominatur; ... , ab exercitu ego Fulcherus discessi et cum domno Balduino comite, Gotefridi ducis fratre, in sinistrae partem provinciae [scil. nach Edessa, wo Balduin Graf wurde] diverti. erat quidem miles quam optimus, qui antea relicto exercitu cum illis, quos secum duxit, urbem, quam dicunt Tarsum Ciliciae, ausu magno ceperat, quam tamen Tancredus abstulit, ...*<sup>40</sup>).

Die Straße durch die Kilikiai Pylai nennt Albert von Aachen *via regia*<sup>41</sup>, Anna Komnene bezeichnet den Weg der Kreuzfahrer nach Antiocheia als *Oxys Dromos*<sup>42</sup>: *καταλαμβάνουσιν οἱ Λατῖνοι μετὰ τῆς ῥωμαϊκῆς στρατιᾶς τὴν Ἀντιόχειαν διὰ τοῦ καλουμένου Ὀξέος Δρόμου*. Die Straße durch die Kilikiai Pylai ist die bei weitem einfachste Tauros-Paß-Straße (in nur 1050 m Höhe, das ist die mittlere Höhe des anatolischen Hochlandes) und war daher durch Jahrtausende und bis heute die wichtigste und leichteste<sup>43</sup>. Sie hatte nur einen entscheidenden Nachteil: die eigentliche Engstelle war sehr schmal und mit geringen Mitteln zu blockieren (Abb. 6, 8). Heute hat man die Engstelle gesprengt und eine Autobahn durchgelegt (Abb. 7). Zwischen den Pylai Kilikiai und Tarsos ist nördlich von Sağlıkı (früher Bayramlı) die spätantike, bis in das 20. Jahrhundert genutzte gepflasterte Straße (ohne Geleiserillen, also nicht mehr für den Wagenverkehr geeignet) auf mehrere Kilometer erhalten und wird oberhalb des Ortes von einem Bogen aus spätrömisch-frühbyzantinischer Zeit überspannt (Abb. 9). Von diesem Bogen abwärts nach Sağlıkı ist die Straße teilweise ein Treppenweg<sup>44</sup>.

Balduin mit seinem viel größeren Heer von 500 Rittern und 2000 Fußsoldaten (... *de magno exercitu segregaverat quos fervidiores agnoverat socios; eratque numerus ejus quasi milites quingenti ac peditum duo millia*)<sup>45</sup> trennte sich nach dem Zeugnis mehrerer Kreuzzugshistoriker erst im Tal von Podandos von Tankred (... *donec pervenerunt ad Herchliam, in qua erat nimia Turcorum congregatio ... Superati itaque sunt (scil. Turci) ... Illic namque divisit se ab aliis Tancredus ... et Balduinus ... et insimul intraverunt in vallem de Bo-*

<sup>33</sup> FRENCH, Catalogue 663–664.

<sup>34</sup> BELKE – MERSICH, Phrygien und Pisidien 355, s. v. Pappa.

<sup>35</sup> Radulf von Caen (Cadomensis), in: *Recueil des Historiens des Croisades. Historiens occidentaux III* 630 (c. 33).

<sup>36</sup> F. HILD – H. HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien (*TIB* 5). Wien 1990, 387, s. v. Pylai Kilikias.

<sup>37</sup> Albertus Aquensis, in: *Recueil des Historiens des Croisades. Historiens occidentaux IV* 342.

<sup>38</sup> Wilhelm von Tyrus: *Guillelmus Tyrensis Archiepiscopus, Historia rerum in partibus transmarinis gestarum. PL* 201, 292. (Neu-edition von R.B.C. HUYGENS [*Corpus Christianorum, Continuatio Mediaevalis* LXIII]. Turnholt 1986, 221).

<sup>39</sup> Benedicti de Accoltis *Historia Gotefridi*, in: *Recueil des Historiens des Croisades. Historiens occidentaux V* 564.

<sup>40</sup> Fulcher Carnotensis *Historia Hierosolymitana* 203–208 (HAGENMAYER).

<sup>41</sup> Vgl. Wilhelm von Tyrus, *PL* 201, 291 (HUYGENS 219): *via regia* über Ikonion und Hērakleia.

<sup>42</sup> Anna Komnene, *Alexias* XI 4,1 (331 REINSCH); vgl. Fulcher 205 (HAGENMAYER).

<sup>43</sup> HILD, Das byzantinische Straßensystem in Kappadokien 57ff., 138; HILD – RESTLE, Kappadokien 263f., s. v. Pylai Kilikias; HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 387, s. v. Pylai Kilikias.

<sup>44</sup> Vgl. H. HELLENKEMPER – F. HILD, Neue Forschungen in Isaurien und Kilikien (*VTIB* 4). Wien 1986, 96f.; HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 213, s. v. Bayramlı; D. H. FRENCH, A Road Problem: Roman or Byzantine? *IstMitt* 43 (1993) 447.

<sup>45</sup> Radulf von Caen 633 (c. 37).

*tenthrot [=Podandos]. Divisit enim se Tancredus et venit Tarso ...<sup>46</sup>; donec pervenerunt ad Heracleam, in qua erat nimia Turcorum congregatio ... Illic vero ab aliis divisit se Tancredus et insimul intraverunt in vallem de Botentoth. Divisit se rursum Tancredus, et venit Tarsum solummodo cum suis hominibus<sup>47</sup>; donec pervenerunt ad Erachiam ... nostri igitur intraverunt statim in civitatem, ibique mansimus per quatuor dies. Illic divisit se ab aliis Tancredus, ... et Balduinus ... simulque intraverunt vallem de Brotrentthrot. Divisit quoque se Tancredus, et venit Tarsum cum suis militibus<sup>48</sup>; Civitas igitur Erachia, Turcis abjectis, confestim in Christianorum dominationem redacta est; ibique quatuor confecerunt dies. Ibi se disgregaverunt ab aliis Tancredus, ..., et Balduinus ... et cum suis expeditionibus vallem intravere de Botrentoh. Tancredus autem iterum a Balduino separatus, Tharsum venit cum suis militibus<sup>49</sup>; Illic divisit se ab aliis Tancredus ... et Balduinus; simulque intraverunt vallem de Botrentthrot. Divisit quoque se Tancredus et venit Tarsum solummodo cum suis militibus. ... Ex alia parte venit vir inclitus comes Balduinus ...<sup>50</sup>.*

Aus dem Tal von Podandos gibt es aber nur den Weg durch die Kilikiai Pylai nach Tarsos. Balduin muß sich daher schon vorher von Tankred getrennt haben. Dafür sprechen auch die ausdrücklichen Zeugnisse, dass er auf einem anderen Weg nach Tarsos kam (*Ex alia parte venit vir inclitus comes Balduinus*<sup>51</sup>) und dass Tankred, als er vor Tarsos lagerte, die heranziehenden Truppen Balduins nicht erkannte, weil sie nicht auf der Straße, die von den Kilikiai Pylai nach Tarsos führte, kamen (*Baldewinus etc. ... alio itinere divisi, per tres dies ab exercitu errantes per loca deserta montium et ignota, gravi effecti jejunio, necessariorumque penuria, tandem, post errorem perplexarum viarum, in montis cujusdam cacumine casu constiterunt. De quo Tancredi tentoria speculantes, per camporum planitiem in obsidionem Tharsis locata, timuerunt timore magno, aestimantes hunc Turcorum esse apparatus. Nec minus quidem Tancredus, viros in montis altitudine a longe contemplatus, expavit, Turcos esse arbitratus, qui sociis urbi inclusis ad subveniendum properassent. His tandem descenditibus, vitae diffisis, fame semivivis, Tancredus, ut miles acerrimus, socios ammonet ut eis res sit pro anima defendenda*<sup>52</sup>). Tankred hält daher die Truppen Balduins für Feinde und Balduin kam somit über einen anderen Tauros-Übergang nach Tarsos.

Balduin trennte sich daher vermutlich schon in Hērakleia von Tankred. Von Hērakleia führte ein schwieriger, dafür aber etwas kürzerer Gebirgsweg vorbei an der Festung Mundas (Mintos)<sup>53</sup> über den Aydos Bel nach Lambrun in Kilikien<sup>54</sup>. Diese Taurosregion war bereits fest im Besitz armenischer Fürsten; Ošin, Sohn eines Hetum hatte die Festung Lambrun 1073 den Türken entrissen<sup>55</sup>. Da Balduin den Armenier Bagrat als Begleiter hatte (*Baldewinus ... consilio cujusdam Armenici militis, Pancracii nomine, terram Armeniae ingressus*), ist es durchaus denkbar, dass er diesen schwierigen Weg wählte<sup>56</sup>.

Es gab allerdings auch einen anderen Weg über den Tauros, der in der *Tabula Peutingeriana* verzeichnet ist (Abb. 3, 11). Dieser führte jedoch, von Ikonion/Konya kommend, an Hērakleia vorbei zunächst nach *Ad Fines* (Dedeli Yayla)<sup>57</sup>, der Grenzstation zwischen Lykaonien und Kilikien, dann nach Tetrapyrgia (Kemer Yayla)<sup>58</sup>

<sup>46</sup> Petri Tudebodi Historia de Hierosolymitano itinere, in: Recueil des Historiens des Croisades. Historiens occidentaux III 30.

<sup>47</sup> Tudebod Continuatus 184.

<sup>48</sup> Tudebod Abbreviatus 130.

<sup>49</sup> Baldrici episcopi Dolensis Historia Ierosolimitana, Recueil des Historiens des Croisades. Historiens occidentaux IV 37.

<sup>50</sup> Anonymi Gesta Francorum 216–219 (HAGENMAYER).

<sup>51</sup> Anonymi Gesta Francorum 219 (HAGENMAYER).

<sup>52</sup> Albertus Aquensis 343.

<sup>53</sup> HILD – RESTLE, Kappadokien 240, s. v. Mundas.

<sup>54</sup> C. MUTAFIAN, La Cilicie au carrefour des empires, I. Paris 1988, 153, 156, 285f.; HILD – RESTLE, Kappadokien 109, HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 65; R. L. NICHOLSON, Tancred: A Study of his Career and Work in their Relation to the First Crusade and the Establishment of the Latin States in Syria and Palestine. (Dissertation) Chicago 1940, 43–45.

<sup>55</sup> HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 328, s. v. Lambrun.

<sup>56</sup> Albertus Aquensis 350. Vgl. R. GROUSSET, Histoire des Croisades et du Royaume franc de Jérusalem, I. Paris 1934, 45; Recueil des Historiens des Croisades. Historiens armeniennes I 35f.; NICHOLSON, Tancred 43.

<sup>57</sup> K. BELKE – M. RESTLE, Galatien und Lykaonien (TIB 4). Wien 1984, 156, s. v. Dedeli Yayla; HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 140.

<sup>58</sup> HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 440f., s. v. Tetrapyrgia.

und über Pompeiupolis nach Tarsos<sup>59</sup>. Von Hērakleia konnte man über Berendi diese Strecke erreichen<sup>60</sup>. Besonders eindrucksvoll ist auf dieser Route die Yelkalesi, ein in 2.437 m Höhe gelegener römischer Signal- und Wachturm (Abb. 12)<sup>61</sup>. Dieser Weg, der sich nach Tetrapyrgia in vier Äste verzweigte<sup>62</sup>, ist zwar etwas länger als der Weg durch die Pylai, bietet aber im fast ebenen Hochplateau des Tauros (Abb. 11) geringere Geländeschwierigkeiten und war vor allem auch sicher. Wasser gab es im Hochplateau des Tauros (Dümbelek Dağı) reichlich, so in der Kemer Yayla (Tetrapyrgia) mit einer ganzjährig sprudelnden, aufwändig gefassten Quelle<sup>63</sup>.

Welchen Weg nun Balduin wirklich nahm, ist aufgrund der Kreuzzugsquellen nicht mehr eruierbar, da jeder konkrete geographische Hinweis fehlt. Jedenfalls gab es im Bereich der Kilikischen Pforte zumindest eine regionale Ausweichroute über Mundas, sowie die in der *Tabula Peutingeriana* verzeichnete Fernverbindung von Ikonion über Ad Fines und Tetrapyrgia nach Pompeiupolis und Tarsos mit ihren mittelalterlichen Verzweigungen. Die Kontrolle dieser beiden Routen gehörte vermutlich im 10. Jahrhundert zu den Aufgaben der *Turma Spadiata* des Themas Kappadokia, die im Gebiet von Hērakleia stationiert war<sup>64</sup>.

## ZWEITER KREUZZUG

Ziel des Zweiten Kreuzzuges war nach dem Fall von Edessa im Jahre 1146 die Rückeroberung dieser Grafschaft. Balduin von Boulogne hatte sie im Gefolge des Ersten Kreuzzuges eingerichtet.

Odo von Deuil beschreibt in seinem Bericht über die Teilnahme König Ludwigs VII. von Frankreich am Zweiten Kreuzzug, der mit einem erfolglosen Angriff auf Damaskos endete, drei Routen, die von Nikomedeia (gemeint: Nikaia) aus nach Antiocheia führten: *Ab hac viae tres dirigit Antiochiam, quantitate dispares et qualitate dissimiles. Quae vergit ad sinistram brevior est. Si obstacula non haberet, et tribus hebdomadibus finiretur; sed post dies duodecim praetendit Iconium, soltani sedem, nobilissimam civitatem, et post quinque alios, praeteritis Turcis, terram Francorum. Robustus ergo exercitus, fide munitus et multitudine, ista contemneret si non nivibus montium in hieme terreretur. Quae dexteram tenet pacatior est et abundantior; sed marinis anfractibus triplicem moram facit viantibus, habens fluvios et torrentes timendos in hieme loco nivium et Turcorum. Media vero partis utriusque commodis et dispendiis temperatur, breviori longior sed tutior, longiori brevior et tutior sed pauperior*<sup>65</sup>.

Der erste nach links abzweigende Weg entspricht *grosso modo* dem des Ersten Kreuzzuges, der zweite nach rechts abzweigende Weg orientierte sich an der kleinasiatischen Küste und der dritte Weg in der Mitte folgte großteils der alten Straße von Pergamon nach Pamphylien, die bei der Einrichtung der römischen Provinz Asia gebaut wurde: Pergamon–Thyateira–Sardeis–Philadelphiea–Laodikeia–Pergē–Sidē (Abb. 2, 4). Zahlreiche Meilensteine aus der Zeit von 129–126 v. Chr. bezeugen die Bautätigkeit der Römer<sup>66</sup>. Sie ist auch – grob verzerrt – in der *Tabula Peutingeriana* eingetragen.

König Konrad III. wollte zunächst mit seinen deutschen Truppen auf dem Weg des Ersten Kreuzzuges (*sinistra via*) vordringen, mußte sich aber nach einer schweren Niederlage gegen die Türken nach Nikaia zurückziehen. Hier schloß er sich König Ludwig VII. von Frankreich an, der auf der Küstenstraße (*dextera via*)

<sup>59</sup> F. HILD, Die Route der Tabula Peutingeriana (Tab. Peut.) von Iconium über Ad Fines und Tetrapyrgia nach Pompeiupolis in Kilikien. *De Anatolia Antiqua* 1 (1991) 310–316; HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 140.

<sup>60</sup> HILD, Route 315, A. 24.

<sup>61</sup> HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 461, s. v. Yelkalesi.

<sup>62</sup> HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 140.

<sup>63</sup> HELLENKEMPER – HILD, Neue Forschungen 87–89 mit Abb. 121–130; HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 440f., s. v. Tetrapyrgia.

<sup>64</sup> Irène BELDICEANU-STEINHERR (avec la collaboration de Nicole THIERRY), Une tourna révélée par l'inscription de l'église Eğri Taş de Cappadoce. *JÖB* 38 (1988) 395–420; F. HILD, Jerphanion und die Probleme der historischen Geographie Kappadokiens. Neue Forschungen und deren Ergebnisse. *Mélanges de l'École Française de Rome. Moyen Âge* 110 (1988) 946–950.

<sup>65</sup> Odo von Deuil, De profectioe Ludovici VII in orientem, ed. Virginia G. BERRY. New York 1948, 88 mit A. 3. Vgl. W. TOMASCHEK, Zur historischen Topographie von Kleinasien im Mittelalter (*Sitzungsberichte Kaiserl. Akad. Wiss. in Wien, phil.-hist. Kl.* 124, 8. Abhandlung). Wien 1891, 89f.

<sup>66</sup> HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 247; G. RADKE, Viae publicae Romanae. *RE* S 13 (1973) 1432 (Nr. 8); M. RATHMANN, Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum (*Beihefte der Bonner Jahrbücher* 55). Mainz 2003, 52, 151.

über Adramytion (*Demetrias civitas*), Pergamon und Smyrna nach Ephesos zog; von Ephesos, das Konrad III. anders als Ludwig VII. über Thyateira (Akhisar) und Magnesia erreichte, fuhr er krankheitshalber nach Konstantinopel. Geplant war ursprünglich der kürzere und bessere Weg über Philadelphia (*media via*), der aber aus Mangel an Nahrungsmitteln gemieden wurde (*Ceterum rex ex proposito Philadelphiam properabat; et erat usque illuc plana via octo dierum sed plenarie victualia non habebat; ... , nunc maritimo gradientes itinere, Philadelphiam a leva declinantes*)<sup>67</sup>. Diesen Weg (Thyateira–Sardes–Philadelpheia–Laodikeia) nahm noch Kaiser Friedrich I. Barbarossa 1190 auf dem Dritten Kreuzzug<sup>68</sup>. Von Ephesos kam Ludwig VII. durch das Tal des Mäander über Antiocheia nach Laodikeia beim heutigen Denizli.

Die Strecke von Laodikeia nach Attaleia schildert Odo von Deuil sehr ausführlich (114–128)<sup>69</sup>, gibt jedoch keinen einzigen Ortsnamen an. Bei dem Versuch der Rekonstruktion dieses Weges sind wir daher in hohem Maße auf die Schilderung des Geländes im Bericht Odos angewiesen. Die Dauer des Marsches wird mit mehr als fünfzehn Tagen angegeben ohne irgendeine Versorgungsmöglichkeit. Man muß also davon ausgehen, daß keine größere Stadt an diesem Weg lag. Damit scheidet die Wegführung über Kibyra aus (vgl. Abb. 5). Diese Route führte westlich von Attaleia durch die *Stena* genannte Engstelle<sup>70</sup>, die im tiefen Winter vermutlich auch schwer zu passieren war (Abb. 10). Ludwig VII. zog daher wahrscheinlich die aus der *Tabula Peutingeriana* bekannte Route von Laodikeia über Kormasa nach Pergē (Abb. 2, 4, 5, 21)<sup>71</sup>.

Um die Mittagszeit des zweiten Marschtages erreichten die Truppen den Paß über den Kadmos<sup>72</sup>. Weitere konkrete Zeitangaben fehlen. Als nach zwölf Tagen die Versorgung schwierig wurde (Odo von Deuil 124: *iam cibus deficiebat hominibus, qui duodecim dierum adhuc iter habebant*), kamen die Kreuzfahrer in eine Ebene, in der zwei Flüsse überschritten werden mußten, die nur eine Meile von einander entfernt waren. Der tiefe Schlamm und Gefechte mit den Türken machten den Übergang besonders schwierig (Odo 126: *Erant autem in via duo rivi uno miliario distantes ab invicem lutosa profunditate transitum habentes difficilem. Primum transivimus in partem alteram, ultimos expectantes et de luto summarios debiles manibus sublevantes. Ultimi quoque milites et pedites hostibus fere mixti transierunt sine damno mutua probitate defensi. Tendebamus ad secundum, inter duos scopulos transituri de quorum verticibus poterat turba gradiens sagittari. Ad hos Turci ab utraque parte festinant, sed unum eorum milites nostri praeoccupant. ... Sed dum illi de montis vertice contendebant, milites posse fugam illorum inter duos amnes intercipi cogitabant*).

Zwischen Laodikeia und Attaleia gibt es nur einen einzigen nennenswerten Fluß, den Lysis (heute Boz oder Eren Çayı), dessen breites Tal im Unterlauf auch Makropedion<sup>73</sup> hieß. Hier steht im Gebiet der alten Stadt Kormasa<sup>74</sup> noch eine osmanische Brücke über den Lysis, in der zahlreiche antike Spolien verbaut sind; sie steht vermutlich an der Stelle einer antiken Brücke, die zu der in der *Tabula Peutingeriana* verzeichneten Straße von Laodikeia über Themisōnion und Kormasa nach Pamphylien gehörte<sup>75</sup> (Abb. 13). Es ist vermutlich die Stelle, wo die Kreuzfahrer Ludwigs VII. den Lysis überquerten, um nach einer Meile neuerlich einen Fluß, diesmal einen Nebenfluß des Lysis, zu durchschreiten<sup>76</sup> (Abb. 21). Eine weitere Flußüberquerung gab es weiter östlich in der Bozova-Ebene, wo bei Komama zuerst ein Nebenfluß des Tauros und dann dieser selbst überquert werden mußte<sup>77</sup>. Die Entfernungsangabe von zwölf Tagen ist allerdings in beiden Fällen zu weit.

<sup>67</sup> Odo von Deuil 102 (BERRY); Wilhelm von Tyros, *PL* 201, 666 (HUYGENS 748); vgl. K. M. SETTON, *A History of the Crusades, I* (The First Hundred Years). Madison–Milwaukee–London 1969, 497, S. RUNCIMAN, *Geschichte der Kreuzzüge, II. Das Königreich Jerusalem und der fränkische Osten*. München 1958, 260 und TOMASCHEK, *Kleinasien* 90f.

<sup>68</sup> *Historia de expeditione Friderici imperatoris* (Der sogenannte Ansbert), in: A. CHROUST, *Quellen zur Geschichte des Kreuzzuges Kaiser Friedrichs I.* (MGH, *Scriptores rerum Germanicarum*, Nova Series V). Berlin 1928, 73–75; vgl. E. EICKHOFF, *Friedrich Barbarossa im Orient. Kreuzzug und Tod Friedrichs I.* (*IstMitt*, Beiheft 17). Tübingen 1977, 92–101 (mit weiteren Quellen und Literatur).

<sup>69</sup> Vgl. BELKE – MERSICH, *Phrygien und Pisidien* 155.

<sup>70</sup> HELLENKEMPER – HILD, *Lykien und Pamphylien 270–273* (Route 8 mit Straßenskizze 245, 862f.), s. v. *Stena* (1).

<sup>71</sup> MILLER, *Römische Reisewege* 716f. (*Laudicium pilycum* = *Laodicea ad Lycum*); HELLENKEMPER – HILD, *Lykien und Pamphylien 257–277* (Route 11).

<sup>72</sup> Zwischen Denizli und Kızılhisar; vgl. HELLENKEMPER – HILD, *Lykien und Pamphylien 277*, Karte: 29<sup>00</sup> 37<sup>20–40</sup>.

<sup>73</sup> HELLENKEMPER – HILD, *Lykien und Pamphylien 709*, s. v. *Makropedion*.

<sup>74</sup> HELLENKEMPER – HILD, *Lykien und Pamphylien 653f.*, s. v. *Kormasa*.

<sup>75</sup> HELLENKEMPER – HILD, *Lykien und Pamphylien*, Karte: 30<sup>00</sup> 37<sup>20</sup>.

<sup>76</sup> HELLENKEMPER – HILD, *Lykien und Pamphylien 129f.*

<sup>77</sup> HELLENKEMPER – HILD, *Lykien und Pamphylien*, Karte: 30<sup>20</sup> 37<sup>00</sup>.

Von Kormasa führte eine durch Meilensteine gut bezeugte Straße über Komama und durch den Döşeme Boğazı nach Pamphylien<sup>78</sup>. Sie ist ein Teil, der unter Kaiser Augustus 6. v. Chr. erbauten *Via Sebaste*, welche die pisidischen Militärkolonien miteinander verband<sup>79</sup> und deckt sich in diesem Abschnitt sicher mit der Route der *Tabula Peutingeriana* und der alten römischen Straße von Pergamon nach Sidē. Im Paßweg durch den Döşeme Boğazı ist auf mehrere Kilometer das vielfach erneuerte alte Straßenpflaster erhalten<sup>80</sup> (Abb. 15–18). Am südlichen Ausgang des PASSES steht noch eine frühbyzantinische Straßenstation (*mansio*) am nördlichen Stadtrand von Maximianupolis<sup>81</sup> (Abb. 16).

Von hier war es nicht mehr weit bis Attaleia. Die Kreuzfahrer hatten nun die Möglichkeit, direkt durch das karstige und wasserarme Travertinplateau über Lyrbötōn Kōmē (Varsak) nach Attaleia zu ziehen oder weiter westlich der alten Route zu folgen, die über Ariassos, den Kırkgöz Han und Eudokias entlang einem noch aus römischer Zeit stammenden Wasserkanal nach Attaleia führte<sup>82</sup>. Dem Bericht Odos (128) zufolge lagerten sie vor Attaleia in einer steinigigen Ebene (*saxosa planities*), die bis an einen Fluß reichte (*usque ad quendam fluvium*) und den Pferden kein Futter bot.

Tatsächlich ist die Stadt Attaleia vom Fluß Katarraktēs (Düden Çayı) bewässert und für ihre üppige Gartenlandschaft berühmt. Im Westen ist allerdings ein Gebiet, das bis zum Arapsu reicht (heute Campus der Akdeniz Üniversitesi von Antalya nördlich des antiken Tenedos, Abb. 20), sehr steinig und im Norden ist das Karstplateau oberhalb von Varsak ebenfalls sehr steinig (Abb. 19). Es reicht bis zum Steilabfall nördlich von Varsak, wo der Katarraktēs nach längerem unterirdischem Verlauf wieder auftaucht.

Die *saxosa planities* könnte daher sowohl auf die Ebene im Westen Attaleias mit dem Arapsu, als auch auf das Karstplateau nördlich von Varsak bezogen werden. Wenn die Kreuzfahrer Attaleia von Westen erreichten, schlugen sie einen Weg ein, der nach dem Paß von Döşeme nach Westen führte, entlang dem Kanal, der schon seit römischer Zeit das Wasser des Katarraktēs nach Eudokias ableitete, eine Route, die in der Seldschukenzeit im 13. Jh. zur Hauptverbindung zwischen Attaleia/Antalya, dem Winterquartier der Sultane von Konya, und Ikonion/Konya mit der Einrichtung mehrerer Karavansarays ausgebaut wurde. Bei den Quellen des Katarraktēs<sup>83</sup> wurde der Kırkgöz Han (Dūdān)<sup>84</sup> errichtet und an der Stelle der alten Stadt Eudokias der Emdir Han<sup>85</sup>. Diese Strecke (Abb. 21) war für die Versorgung zwar wesentlich günstiger, aber von den Türken, die inzwischen dort siedelten, viel mehr behindert als jene durch das siedlungsarme Karstplateau nach Varsak, wo man im tiefen Winter (Januar 1148) wohl auch keinen Wassermangel hatte. Futter für die Pferde gab es vermutlich nirgends, denn sowohl Türken als auch Griechen trieben von allen Seiten ihre Herden zusammen, damit sie auch die letzten Futterreste abweideten, die nicht verbrannt werden konnten (Odo 126: *Sed Turci et Graeci modis pluribus de nostro interitu cogitabant. Ad hoc enim, cum prius essent inimici, foedus inierant. Illi ergo congregatis undique pecoribus et armentis, depascentes foedabant ante nos quicquid non poterat urere ignis*).

Die Griechen Attaleias versorgten indessen die Kreuzfahrer zu weit überhöhten Preisen mit dem Lebensnotwendigen (Odo 132: *gallinam pro decem solidis et ovum pro sex vel quinque denariis*, so der wohl stark subjektive Bericht Odos, der aber die Situation eindrucksvoll charakterisiert). Ohne Pferde war der Weiter-

<sup>78</sup> HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien, s. v. Klimax (2).

<sup>79</sup> Zur *Via Sebaste* vgl. D. MAGIE, Roman Rule in Asia Minor, I–II. Princeton 1950, I 462–464, II 1314f. (Nr. 19), 1322–1325 (Nr. 35–43); Barbara LEVICK, Roman Colonies in Southern Asia Minor. Oxford 1967, 38–40; G. RADKE, *Viae publicae Romanae*. RE S 13 (1973) 1426; St. MITCHELL, Anatolia. Land, Men, and Gods in Asia Minor, I. The Celts and the Impact of Roman Rule. Oxford 1993, 76f.; R. SYME, Anatolica. Studies in Strabo, ed. A. BIRLEY. Oxford 1995, 226–230 *et passim*; BELKE – RESTLE, Galatien und Lykaonien 101–103; BELKE – MERSICH, Phrygien und Pisidien 152–154; HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 104, 244, 263, 265, 268f. HILD, a. O. (A. 30).

<sup>80</sup> FRENCH, A Road Problem 445–454.

<sup>81</sup> HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 719–721, s. v. Maximianupolis.

<sup>82</sup> HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 273–275 (Route 10).

<sup>83</sup> Hier trat der aus dem lykischen Hochland kommende Kolobatos/Tauros nach längerem unterirdischem Verlauf wieder zu Tage, vgl. HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 91 und 831f., s. v. Tauros (1).

<sup>84</sup> HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 634f., s. v. Kırkgöz Han und 524, s. v. Dūdān.

<sup>85</sup> HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 533–535, s. v. Eudokias (2).



marsch auf dem Landweg unmöglich, Ludwig der VII. nahm daher den Seeweg<sup>86</sup>. Da die nach fünf Wochen zusammengezogenen Schiffe nicht für den Transport des gesamten Heeres ausreichten, wollten die mittellose Pilger, für die ein Preis von vier Silbermark für die Passage nach Antiocheia nicht erschwinglich war, auf dem Landweg weiterziehen. Der König schloss für sie mit dem byzantinischen *Nuntius* und dem *Dux* von Attaleia einen Vertrag: gegen Zahlung von 500 Silbermark sollten die Seinen mit großer Begleitschar über zwei nahegelegene Flüsse geleitet und ihnen erfahrene Führer für den weiteren Weg nach Tarsos gegeben werden (Odo 136: *ut ab eo quingentas marcas acciperent et suos ultra duos fluvios qui erant prope cum magna manu conducerent et postea darent eis competentem comitatum qui posset eos securos ducere Tarsum*). Schwache und Kranke sollten in die Stadt eingelassen werden und den anderen zu Schiff folgen, sobald eines gefunden würde (Odo, a. O: *In urbe vero debiles et infirmi susciperentur quousque conualescentes invento navigio alios sequerentur*). *Nuntius* und *Dux* konnten oder wollten den Vertrag für das Geleit der Pilger nach Tarsos nicht einhalten, die zurückgebliebenen Adligen segelten ab, die Pilger wurden von Griechen und Türken hingegen bedrängt (Odo 138: *Deinde Turci urbi appropriant, intrant et exeunt et aperte Graecis communicant. Vident inter duo genera hostium et murorum hostes suos densos includi*).

Zwei Scharen von drei- oder viertausend Mann zogen es vor, die Waffen zu nehmen und die Stadt auf dem Landweg nach Kilikien zu verlassen, konnten den ersten Fluss (Kestros) überqueren, scheiterten aber beim zweiten (vermutlich dem Eurymedōn) am Widerstand der Türken. Da es unmöglich war, den Fluss, über den es damals offensichtlich keine Brücke mehr gab – die römische Brücke war bereits verfallen oder zerstört und die seldschukische noch nicht gebaut –, gleichzeitig zu durchschwimmen und mit den Türken zu kämpfen, kehrten sie um (Abb. 14). Auf der Flucht wurden sie gefangen oder getötet (Odo 140: *Amnis enim non nisi natando, nec hostis ibi congregatus nisi pugnando poterat pertransiri, sed utrumque simul non poterat exerceri; et ideo revertentes, fugati sunt capti vel mortui*). Die Brücke über den Eurymedōn ist ein Beispiel für eine traditionelle Straßenführung, die sich von der Antike über das Mittelalter bis in die heutige Zeit nicht änderte<sup>87</sup>. Als Kaiser Johannes II. Komnēnos 1137 und 1142 von Attaleia auf dem Landweg nach Syrien zog, war die alte römische Brücke vielleicht noch intakt<sup>88</sup>.

Eine Rekonstruktion des Straßensystems im gesamten Byzantinischen Reich ist noch ausständig, viele Provinzen sind jedoch nun durch die *TIB* abgedeckt. Das System als Ganzes änderte sich in der über tausendjährigen Geschichte des Byzantinischen Reiches nur geringfügig, im Detail freilich verlagerten sich manche Schwerpunkte durch Aufstieg und Niedergang einzelner Orte, so etwa Amorion. Die byzantinischen Feldzüge folgten, soweit sie rekonstruierbar sind, ebenfalls weitgehend dem antiken Wegenetz, so auch die arabischen Itinerare. Die von Konstantin Porphyrogennetos verzeichneten Heeressammelpunkte (*aplēkta*) liegen auch zumeist an oder dicht neben antiken Fernstraßen (Abb. 22).

Es ist nun eine große Herausforderung, aufgrund der in den Quellen angegebenen Details auch die Details der Straßenführung im Gelände zu rekonstruieren. Dafür sind aber nicht nur sehr genaue Karten erforderlich, die es für das Byzantinische Reich zumeist nicht gibt, weil die betroffenen modernen Staaten aus militärischen Gründen die vorhandenen genauen topographischen Karten oft unter Verschluss halten, sondern auch Autopsie des Geländes. Bei der Autopsie im Gelände können auch wichtige archäologische Reste, v.a. Brücken und Reste von altem Straßenpflaster, beobachtet werden, es ist dabei jedoch auch zu beachten, daß sich das Gelände durch natürliches oder menschliches Einwirken (so etwa durch Klimaänderung oder Erosion, bedingt durch Entwaldung ohne Aufforsten<sup>89</sup>) stark verändert haben kann. So wurde z. B. die in über 2000 m Höhe gelegene große Dorfsiedlung von Tetrapyrgia an der Route der *Tabula Peutingeriana* von Ikonion nach Pompeiupolis nach dem Klimawandel im 6. Jh. n. Chr. aufgegeben und geriet danach in Vergessenheit.

<sup>86</sup> Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass auch im tiefen Winter trotz des geltendem *mare clausum* eine Schiffspassage durch den gefürchteten Golf von Attaleia möglich war, vgl. HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 283, 286 und 773f., s. v. Pamphylios Kolpos.

<sup>87</sup> Brücke über den Eurymedōn: TUNÇ, Taşköprülerimiz (wie A. 17) 29–31; ÇULPAN, Türk taş köprülerin (wie A. 17) 67 (Nr. 37); P. KESSENER – Susanna PIRAS, The Aspendos Aqueduct and the Roman-Seljuk Bridge Across the Eurymedon. *Adalya* 3 (1998) 149–168; K. GREWE – P. KESSENER – Susanna PIRAS, Im Zickzack-Kurs über den Fluß. Die römisch/seldschukische Eurymedon-Brücke von Aspendos (Türkei). *Antike Welt* 30/1 (1999) 1–12.

<sup>88</sup> Vgl. HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 128f.

<sup>89</sup> Zur Klimaentwicklung vgl. HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 29 und HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 94f., zur Erosion W.-D. HÜTTEROTH – V. HÖHFELD, Türkei. Darmstadt 2002, 48–50.

Zum Abschluß sei die schematische Übersicht über das byzantinische Wegenetz in Lykien und Pamphylien aus *TIB* 8 vorgestellt (Abb. 5). Die einzigen auf Konstantinopel orientierten Fernstraßen sind hier die Routen von Attaleia nach Laodikeia bzw. Praetoria/Burdur (8, 9, 10). In seldschukischer Zeit wurde die Route 14 von Attaleia über Aspendos, Kargıhanı, Eynifhanı, Ortapayamhanı, Mistheia nach İkonion/Konya und von dort weiter über Kaisareia/Kayseri nach Sebasteia/Sivas zu einer Magistrale. In byzantinischer Zeit diente sie wohl nur als regionale Verbindung von Pamphylien nach Lykaonien.

Eine endgültige Rekonstruktion und Wertung des byzantinischen Wegenetzes wird immer von den oft wechselnden Inhalten der Verbindungen abhängen. In den bisherigen *TIB*-Bänden wurden nur die literarisch postulierten und archäologisch nachweisbaren Verbindungen dargestellt, aber nicht immer mit einer weiteren Wertung im Gesamtsystem des Byzantinischen Reiches. Die Auswertung dieser nun von der *TIB* erarbeiteten Grundlagen obliegt zukünftigen Forschungen.

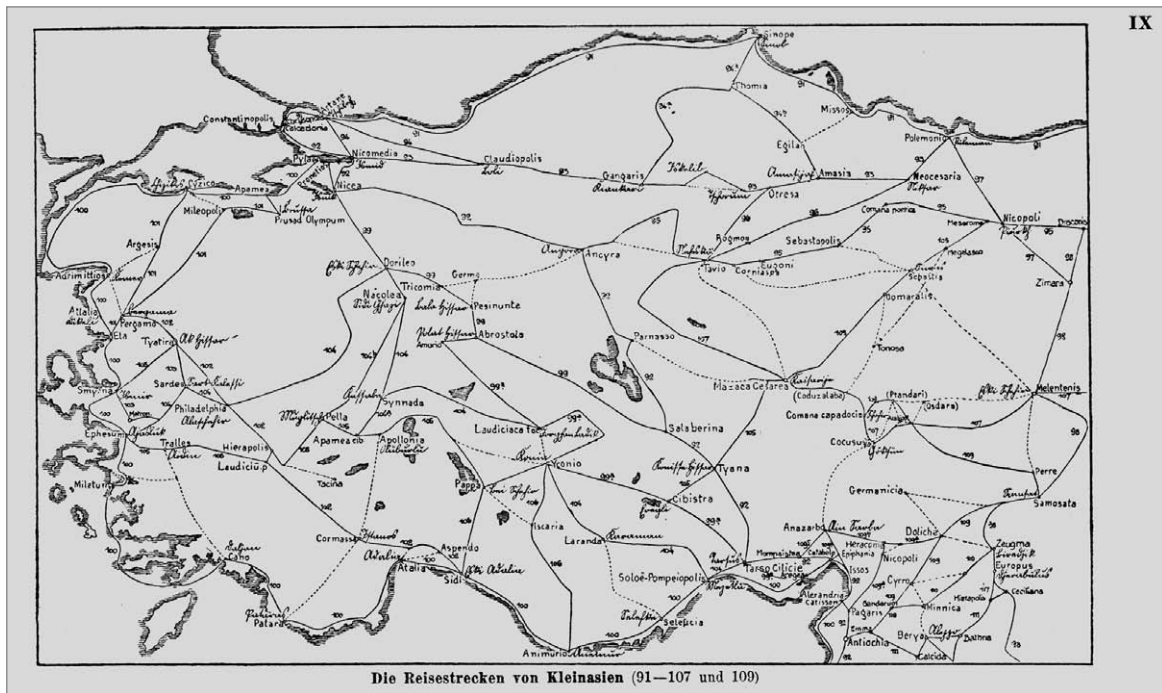


Abb. 1: Tabula Peutingeriana: Die Routen in Kleinasien, in: Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana dargestellt von K. MILLER. Stuttgart 1916.

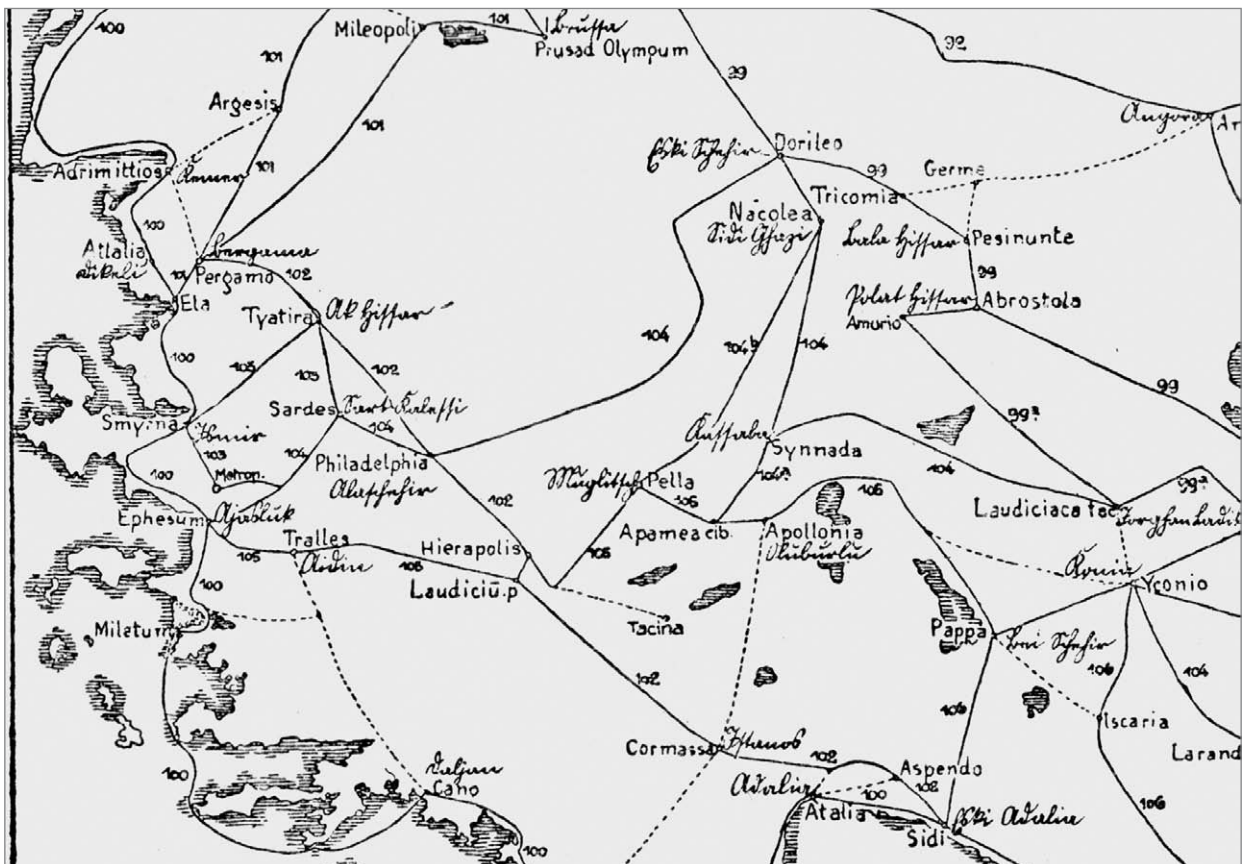


Abb. 2: Tabula Peutingeriana: Die Route von Pergamon nach Sidē, in: Itineraria Romana von K. MILLER.





Abb. 3: Tabula Peutingeriana: Die Route von Ikonion über Ad Fines und Tetrapyrgia nach Pompeiopolis in Kilikien.



Abb. 4: Tabula Peutingeriana: Die Route von Laodikeia über Kormasa nach Pergē und Sidē.





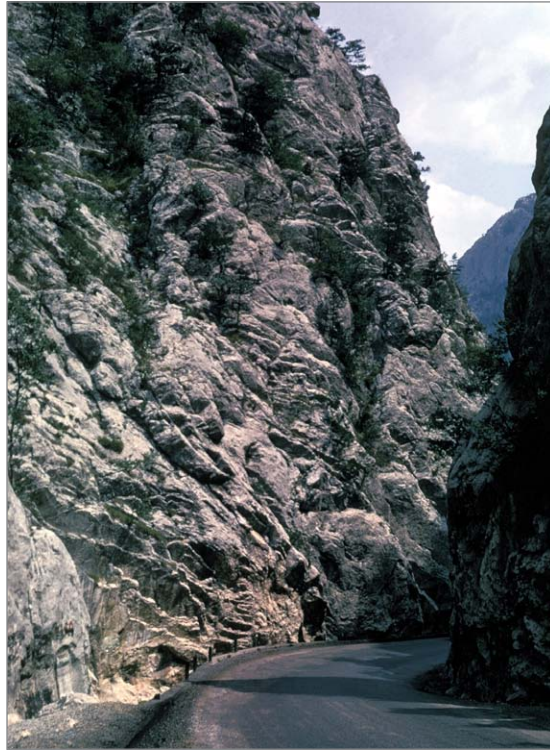


Abb. 6: Eingang in die Kilikische Pforte (Pylai Kilikia) von Norden.



Abb. 7: Eingang in die beim Autobahnbau bereits gesprengte und zugeschüttete Kilikische Pforte (Pylai Kilikia) von Norden (im Hintergrund der Burgberg der Gülek Kale).





Abb. 8: Kilikische Pforte (Pylai Kilikia) von der Gülek Kale vor dem Autobahnbau.



Abb. 9: Frühbyzantinische Straße mit Straßenbogen bei Sağlıklı (früher Bayramlı) zwischen den Pylai Kilikia und Tarsos.





Abb. 10: Aus den Felsen gesprengte römisch-byzantinische Straße in den Stena westlich von Attaleia.



Abb. 11: Die aus der Tabula Peutingeriana bekannte Straße von Ikonion nach Kilikien im Hochplateau des Tauros vor der Station Ad Fines.



Abb. 12: Yelkalesi, römischer Signal- und Wachturm südlich von Tetrapyrgia (Kemer Yayla).





Abb. 13: Osmanische Brücke mit römischen Spolien über den Fluß Lysis bei Kormasa.



Abb. 14: Römische (bereits verfallene) und seldschukische Brücke über den Eurymedōn zwischen Attaleia und Sidē in Pamphylien.





Abb. 15: Döşeme Boğazı (Klimax) mit römischer Geleisestraße (nördlich des Passes).



Abb. 16: Döşeme Boğazı: Frühbyzantinische Mansio am Nordrand von Maximianupolis.





Abb. 17: Döşeme Boğazi: Osmanische Treppenstraße nördlich des Passes.



Abb. 18: Döşeme Boğazi: Römische Geleiserillen neben der osmanischen Treppenstraße nördlich des Passes.





Abb. 19: Die „felsige“ Ebene (saxosa planities) nördlich von Lyrbötön Kōmē (Varsak), nördlich von Attaleia.



Abb. 20: Die „felsige“ Ebene (saxosa planities) am Arapsu, westlich von Attaleia  
(im Hintergrund Campus der Akdeniz Üniversitesi von Antalya).



Abb. 21: Die Straßenverbindungen von Kormasa nach Attaleia nach TIB 8.

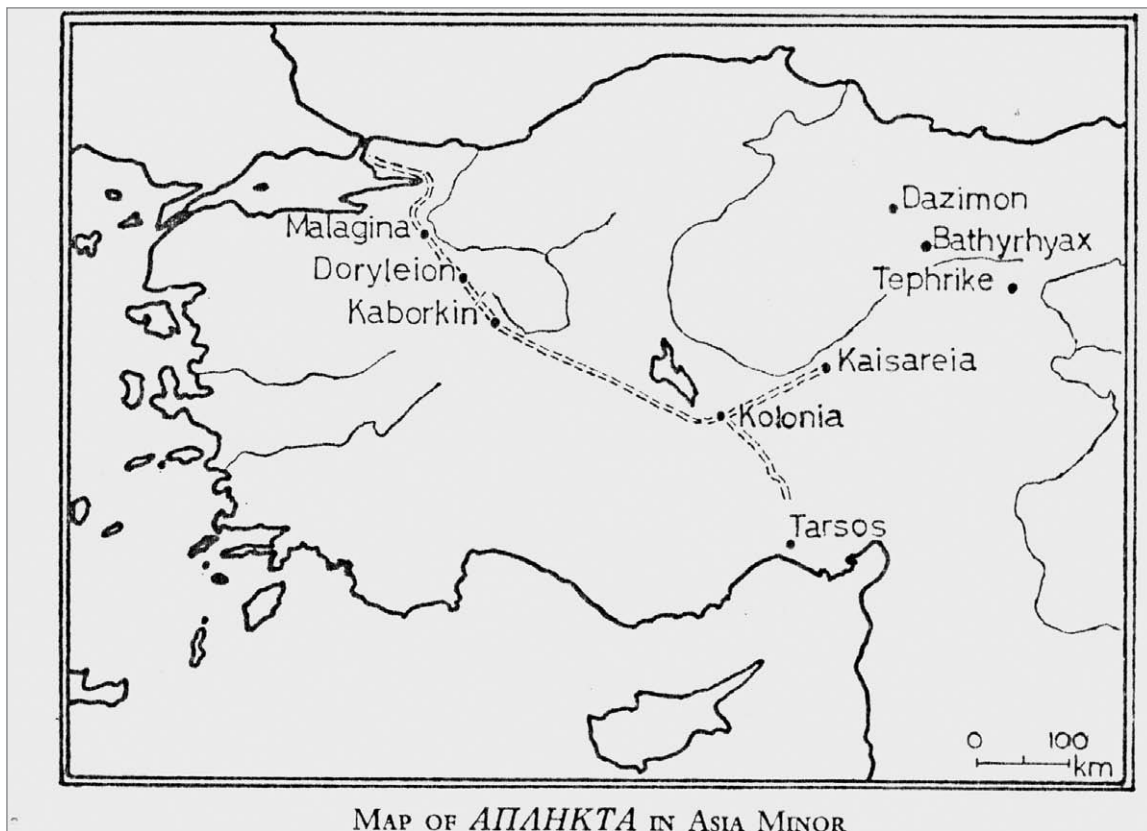
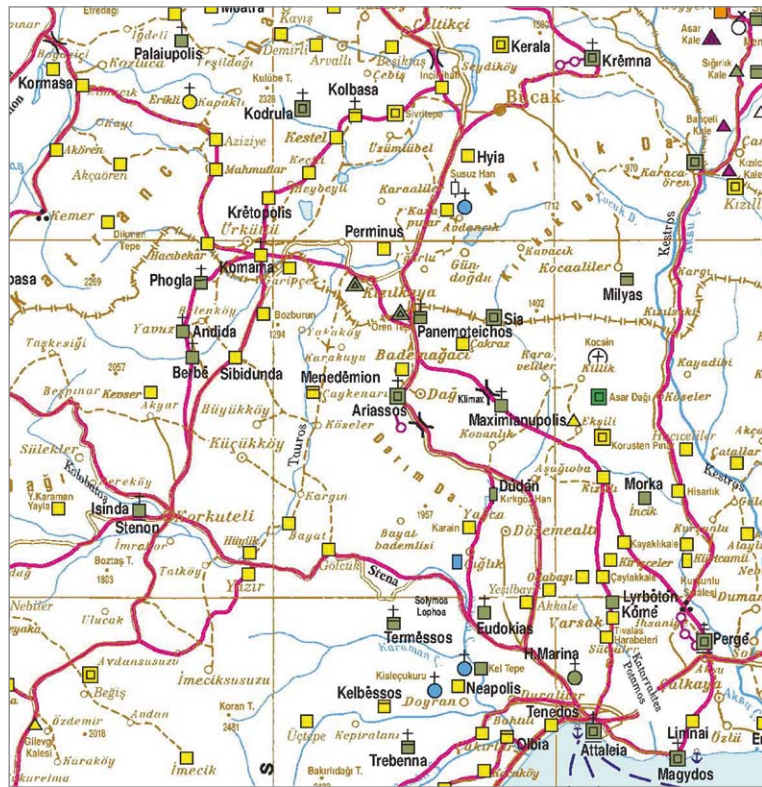


Abb. 22: Die byzantinischen Truppensammelpunkte (aplēkta) an der Diagonalstraße durch Kleinasien von Konstantinopel nach Tarsos, in: G. Huxley, A. List of ἀπληκτα. *GRBS* 16 (1975) 89.

