

## **Verkehrsrouten am Melas Kolpos (Saros Körfezi). Land- und Seeverbindungen im Grenzgebiet der thrakischen Provinzen Rodopē und Eurōpē**

Andreas KÜLZER<sup>1</sup>

### **Özet**

#### **Melas Kolpos'taki (Saros Körfezi) Ulaşım Yolları. Trakya Bölgesindeki Rodop ve Europe Sınır Bölgesindeki Kara ve Deniz Ulaşım Bağlantıları**

Bu Makale, 13 Eylül 2013 tarihinde Viyana'da (SPP) ve (DFG) nin temsilcileriyle gerçekleştirilen, "Roma İmparatorluğu döneminden Ortaçağ'a Kadar Limanlar" konulu çalıştayda sunulmuş bildirinin metnidir.

Makalede, uzun yıllar süren "Bizans Doğu Trakya Araştırmaları" sonucunda, liman ve hinterlandı arasındaki ilişki anlatılmıştır. Limanların her zaman sınır ötesi bölgelere bağlantısı olmuştur. Bu çalışmada, sınır bölgesi olarak Rodope ve Europe bölgeleri ele alınmıştır. Söz konusu bölge, liman ve yollarıyla keşfedilmemiş bir bölge olarak tanımlanmaktadır. Burada, sıkça yapılan hatalar düzeltilmeye çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Trakya, Roma Yolları, Deniz Rotaları, Limanlar, Yerleşim Şekilleri

### **Abstract**

Am 13. September 2013 kamen Vertreter einiger Teilprojekte des Schwerpunktprogrammes (SPP) 1630 der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter" in Wien zu einem Arbeitstreffen zusammen; der hier abgedruckte Text wurde dabei als Vortrag gehalten.

Inhaltlich basiert der Text auf langjährigen Forschungen, die der Verfasser zum byzantinischen Ostthrakien (*Trakya*) durchführte. Der Text zeigt die enge Verbindung von Häfen und ihrem Hinterland; Häfen hatten so gut wie immer einen Anschluß an ein überregionales Straßensystem. Die als Beispiel gewählte Grenzregion der thrakischen Provinzen Rodopē und Eurōpē wird aber in gängigen Handbüchern und Atlanten regelmäßig falsch als ein wenig erschlossenes Gebiet dargestellt, das weder über größere Häfen noch über Straßen verfügt. Im folgenden werden einige der regelmäßig wiederholten Irrtümer korrigiert.

**Key Words:** Thrakien, Römische Straßen, Seeverbindungen, Häfen, Siedlungsmuster,

---

<sup>1</sup> Prof. Dr. Andreas Külzer, Wien. [Andreas.Kuelzer@oeaw.ac.at](mailto:Andreas.Kuelzer@oeaw.ac.at)

Die folgenden Ausführungen sind den Land- wie den Seerouten im weiteren europäischen Hinterland der byzantinischen Reichshauptstadt Konstantinopel gewidmet. Es ist keineswegs unbegründet, den beiden so unterschiedlichen Transportsystemen hier im Zusammenhang Aufmerksamkeit zu schenken, sind diese doch über die Häfen, die im Mittelpunkt unseres Projektes stehen, miteinander verbunden: oft genug wurde auf vergangenen Tagungen, in diesem Jahr etwa (2013) in Bremerhaven (14.–15. Jänner) ebenso wie in Mainz (14.–15. Juni), auf die Schlüsselstellung der Häfen in Bezug auf Kommunikation und Versorgung, den Transport von Ideen, aber auch bezüglich der Verbreitung von Krankheiten etc. hingewiesen. Unterschiedlichste Dinge, gegenständliche ebenso wie abstrakte, kamen vom Meer über die Häfen in das Landesinnere, gelangten aber auch umgekehrt aus dem Hinterland einzelner Städte über die Häfen in andere Regionen. Es ist sinnvoll, die Häfen nicht alleine vom Meer aus zu betrachten, sondern gleichermaßen ihre Anbindung an das jeweilige Hinterland zu thematisieren, darüber hinaus auch den Besonderheiten der topographischen Situation zu gedenken, die zu ihrer individuellen Gründung an genau dieser oder jener Stelle geführt haben. Exemplarisch wird hierfür ein Küstenabschnitt gewählt, der im Grenzbereich der beiden thrakischen Provinzen Eurōpē und Rodopē liegt, oder, modern gesprochen, in der Grenzregion zwischen der europäischen Türkei und Griechenland.

### 1. Das römische Thrakien

Nach mannigfachen Unruhen in Thrakien, die sich in mehreren Aufständen verschiedener Stämme artikulierten, wurde unter Kaiser Claudius (41–54), höchstwahrscheinlich im Jahre 46, die Selbständigkeit des bisherigen Klientelkönigtums aufgehoben und die römische Provinz *Thracia* geschaffen. Diese unterstand zunächst dem Kaiser und wurde von Prokuratoren geleitet; erst unter Kaiser Trajan (98–117) erfuhr sie, wahrscheinlich zwischen 107 und 109, eine Umwandlung in eine senatorische Provinz. Ihr Zentrum wurde von der alten Königsstadt Bizyē (heute Vize) nach Perinthos an die Küste der Propontis verlagert. Ab Oktober 286 ist für Perinthos der neue Name Hērakleia belegt. Die Chersones gehörte entgegen vielen Darstellungen wohl nicht zur Provinz *Thracia*: seit 129 v. Chr. Teil der Provinz *Macedonia*, dann seit dem ausklingenden 1. Jh. v. Chr. kaiserlicher Hausbesitz; auch unter Hadrian (117–138) hatte die von einem Prokurator geleitete *Chersonesi* einen Sonderstatus, ihre Hauptstadt lag in Koila (nördlich von Eceabat). Ebenso nahm Byzantion eine Sonderstellung ein: seit dem 2. Jh. v. Chr. eine *civitas libera*, dann unter Vespasian (69–79) Teil der Provinz *Bithynia*, ist die Siedlung erst im Verlauf der (späteren) 2. Jh. n. Chr. Teil der Provinz *Thracia* geworden.



Abb. 1: [http://de.wikipedia.org/wiki/Thrakien\\_\(Provinz\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Thrakien_(Provinz)) (besucht am 25. September 2013).

## 2. Thrakien in frühbyzantinischer Zeit

Zu den vielfältigen Reformmaßnahmen des Kaisers Diokletian (284–305) gehörte auch eine Neugestaltung des Provinzsystems; im Verlauf dieser Maßnahmen, die je nach Forschungsmeinung 293 bzw. 297 in einem Willensakt des Herrschers gesetzt wurden oder die geringfügig später als Frucht länger andauernder Maßnahmen zutage traten, die aber in jedem Fall erst unter nachfolgenden Herrschern ihr definitives Ende fanden, erweiterte sich die Zahl der Provinzen von etwa 50 auf 120. Die vormalige *Thracia* wurde in vier Untereinheiten aufgeteilt: neben einer Rumpfprovinz *Thrakē* mit der Hauptstadt Philippupolis waren dies *Haimimontos* mit der Hauptstadt Adrianupolis sowie die im folgenden näher interessierenden Provinzen *Rodopē* mit der Hauptstadt Trajanupolis und *Eurōpē*, deren Hauptstadt Hērakleia blieb. *Rodopē* ist grob gesprochen das Gebiet zwischen der Ägäis im Süden sowie dem Unterlauf des Nestos im Westen und dem Unterlauf des Hebros im Osten; östlich daran schließt sich das Gebiet der *Eurōpē* an. Die vier genannten Provinzen bildeten zusammen mit *Moesia inferior* und *Scythia* die *diocesis* Thracia, die ihrerseits zur *praefectura per Orientem* gehörte. Im späten 7. Jh. wurde auf dem Gebiet der *Eurōpē* das Thema *Thrakē* eingerichtet, das erste Thema, das es in Europa überhaupt gegeben hat; der zuvor eigenständige Bereich zwischen den Stadtmauern von Konstantinopel und den Langen Mauern, *Taphros* genannt, wurde in der Herrschaft von Kaiser Leōn VI. (886–912) mit der *Thrakē* vereinigt.



Abb. 2: [http://de.wikipedia.org/wiki/Thrakien\\_\(Provinz\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Thrakien_(Provinz)) (besucht am 25. September 2013).

### 3. Die Küsten des westlichen und östlichen Thrakien

Ein Satellitenbild zeigt die ausgedehnte Küstenlinie der beiden thrakischen Provinzen *Rhodopē* und *Eurōpē*; es veranschaulicht auch den Verlauf der großen modernen Straßen. Hervorzuheben ist zum einen der Verlauf der modernen *Egnatia*, die zumeist in einiger Entfernung vom Meer im Landesinnern verläuft, sich in Griechenland nur im Bereich von Alexandrupolis dem Meer nähert, um erst bei Tekirdağ wieder an das Meer zu gelangen. Hervorzuheben ist weiterhin die markante Nord–Süd-Verbindung, die über Uzunköprü an das östliche Ende des Golfs von Saros führt und dann die Halbinsel Chersones durchzieht; bei Eceabat findet sie ihr Ende, hier befindet sich der wichtigste Übergang nach Kleinasien, nach Çanakkale. Die überwiegende Zahl der Küstenorte, der Häfen im Untersuchungsgebiet scheint nur durch unbedeutendere Zufahrtsstraßen, durch „Stichstraßen“ mit den Hauptlinien der Kommunikation verbunden zu sein.

## Verkehrsrouten am Melas Kolpos (Saros Körfesi) .....



Abb. 3: <http://www.bing.com/maps/> (besucht am 24. September 2013).

### 4. Thrakien auf der Tabula Peutingeriana

Das Original der Tabula Peutingeriana stammt wohl aus der zweiten Hälfte des 4. Jh. Die Karte bildet das spätrömische Straßennetz von den britischen Inseln (ursprünglich wohl sogar von der Iberischen Halbinsel aus)  ber den Mittelmeerraum bis nach Indien und China ab. Das Werk, das nach einem früheren Eigentümer, dem Humanisten Konrad Peutinger aus Augsburg (1465–1547) benannt ist, steht in der Tradition der großformatigen römischen Stra enkartens, die seit den Tagen des Kaisers Augustus (27 v. Chr. – 14 n. Chr.) immer wieder angefertigt wurden, aber heute beinahe vollständig verloren sind; ihre Existenz in den (kaiserlichen) Bibliotheken des Byzantinischen Reiches ist aber wahrscheinlich. Die vorliegende Karte, eine Kopie des späten 12. oder frühen 13. Jh., bildet die *terra habitabilis* der römischen Zeit ab, einen wichtigen Datierungshinweis bietet die aufwendige Darstellung von Konstantinopel, das bereits als Reichshauptstadt präsentiert wird, was in die Jahre nach 328/330 verweist (so an dieser Stelle die Originalkarte entsprechend kopiert wurde und sich keine Reflexion des zeitgenössischen Zustandes wiederfindet). Die Karte ist 6,75 m lang, aber nur etwa 34 cm breit, das erste der ursprünglich zwölf Segmente ist verloren. Abgebildet wurden Staatsstraßen und Fernhandelsrouten, entlang derer Städte und größere Siedlungen, *mansiones* und *mutationes* eingetragen und mit Entfernungsangaben versehen wurden; die Ausdehnung der Gewässer ist nicht wahrheitsgetreu wiedergegeben.



Abb. 4: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/50/TabulaPeutingeriana.jpg>  
(besucht am 24. September 2013).

Im Bereich der thrakischen Südküste findet sich nur eine Straße eingetragen, die *Via Egnatia*, dies mit mannigfachen Fehlern: so ist die Hauptstadt der *Eurōpē* Hērakleia als ein Binnenort aufgeführt – vielleicht ein Fehler des Kopisten? Bei dem durch eine Vignette hervorgehobenen Aproi (in der Nähe des Dorfes Germeyan zu lokalisieren) biegt die Straße in der Darstellung – nicht in der Realität – um, um über Syrakellae (heute Malkara), Zorlanis und Colla (die beiden letztgenannten Orte sind nicht lokalisiert) nach Ainos zu führen, das fälschlich in einiger Entfernung östlich der Hebros-Mündung in die Ägäis eingetragen wurde. Dann verläuft die Straße weiter nach Dymis (bei Pherrai) und dem nicht lokalisierten Micolito. Eine Abzweigung, die von Aproi aus in Richtung der Chersones führte, wurde nicht eingetragen (dies wurde vielleicht einfach vergessen?); daß sie aber existent gewesen sein dürfte, wird durch die Nennung der Ortsnamen Aphrodisias, Kallipolis und Sēstos, jeweils mit Entfernungsangaben, sowie der markanten Geländemarkierung des Makron oder Agoraion Teichos deutlich, einer erstmals im 6. Jh. v. Chr. unter Miltiadēs dem Älteren errichteten, dann mehrfach (zuletzt unter Kaiser Justinian I., 527–565) mit geringeren geographischen Veränderungen erneuerten Sperrmauer, die die Halbinsel vor den Einfällen von Feinden schützen sollte. Durch die Nachlässigkeit des antiken oder mittelalterlichen Kartengestalters erscheinen hier die Häfen der Halbinsel als von der Hauptverkehrsrouten getrennt, ein Versäumnis, das von modernen Kartographen häufig gedankenlos übernommen wurde.

**5. Die Darstellung der thrakischen Küstenregion im Atlas des Pelagios-Projektes (beziehungswise mit geringen Varianten im Barrington Atlas of the Greek and Roman World, Princeton, N. J. – Oxford 2000, im folgenden BAGRW)**

Während der BAGRW die Egnatia immerhin noch korrekterweise durch Aproi hindurch laufen läßt, wird die Stadt auf der Pelagios-Karte beiderseitig umgangen, von der Hauptroute im Norden ebenso wie von einer kleineren, in dieser geringen Entfernung, vor allem aber wegen der realen Geländegestaltung unsinnigen Nebenroute im Süden. In der Höhe von Kypsela laufen die Routen beinahe wieder zusammen, danach wendet sich die Nebenroute nach Südwesten, um einen direkten Anschluß nach Ainos herzustellen, während der nördliche Arm direkt in Richtung der Provinzhauptstadt Trajanupolis weiterläuft. Auf der Chersones finden sich zahlreiche Küstenorte eingetragen, die allesamt nach Ansicht der Kartographen nur eine regionale Bedeutung besessen zu haben scheinen, sind sie sich doch selbst genug und fern jeden Kontaktes mit den wichtigen Verkehrsadern.

Im Detail finden sich zahlreiche weitere Fehler: so ist beispielsweise der schon bei Ptolemaios erwähnte (3,11,13), später in den Rang eines Bistums erhobene Ort Aphrodisias viel zu weit südlich verzeichnet: Aphrodisias lag tatsächlich nördlich des Flusses Melas (heute Kavak dere) an der Stelle des vormaligen Evrese (Namenskontinuität!) und heutigen Kadıköy. Sechs km weiter südlich, im Einzugsbereich des heutigen Verlaufs des Melas, lag das Bistum Sausadia (heute Kavak), am Platz, den die Pelagios-Karte für Aphrodisias vorsieht, lag in Wahrheit das Bistum Hexamilion (vormals Eksamili, heute Ortaköy), wo sich ausgedehnte byzantinische Siedlungsreste befinden. Die eingetragene Ostküste des Golfs von Saros entspricht der heutigen Situation, aufgrund der Schwemmlandsituation liegen hier heute noch keine Dörfer, kann es hier auch damals keine Häfen gegeben haben – dies um so mehr, als im 4. Jh. v. Chr., in der Zeit, in der die in der Karte eingetragenen Orte Deris, Kypasis und Köbrys Erwähnung gefunden haben (Ps.-Skylax, Periplus 67), die Küste viel weiter östlich verlaufen ist – an den eingezeichneten Stellen befand sich das Meer! Dies ist im übrigen ein häufiger Fehler in der historischen Geographie: die Übertragung *vergänger* Situationen in das *heutige* Gelände, ohne möglichen Veränderungen desselben überhaupt Rechnung zu tragen! Unterstellt man nun nicht eine markante Verlagerung des Bettes des Melas, dann sind weiterhin die genannten drei Ortschaften Deris, Kypasis und Köbrys falsch eingetragen: Deris muß südlich des Melas gelegen sein, da es nach (!) dem Fluß Erwähnung fand; die Identifizierung mit dem heutigen Dorf Kocaçeşme (BAGRW 774) ist somit hinfällig; Köbrys befand sich zwischen Deris und Kardia, das an jenem Ort liegt (Bakla burnu), wo die hier angesprochenen Kartenwerke Lysimacheia vermuten. Dieser Ort wiederum befand sich in Wahrheit nicht an der Küste, sondern im Landesinnern, am südöstlichen Stadtrand von Bolayır in Richtung auf Demirtepe... Kypasis zuletzt lag südlich von Köbrys, also nicht im Norden des Melas.

Ein weiterer schwerer Fehler des Kartenwerkes liegt in der weitgehenden Vernachlässigung des archäologischen Befundes.

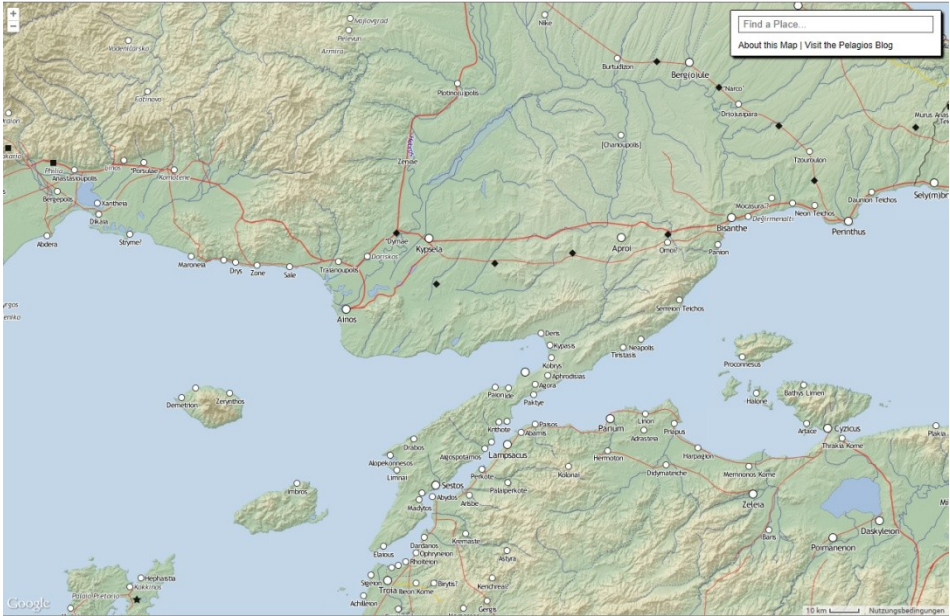


Abb. 5: <http://pelagios.dme.ait.ac.at/maps/greco-roman/> (besucht am 25. September 2013).

**6. Die Darstellung der Küstensituation bei Arthur de Graauw, *Abris et Ports Antiques. I. O.O. 2012, Karte "Location of ancient ports: Greece Continental", Ausschnitt „Thrakische Küste“***

Im folgenden möchte ich auf ein einzigartiges Kompendium von Häfen und Anlegestellen im gesamten Mittelmeer zu sprechen kommen, das der französisch-niederländische Küsten-Ingenieur Arthur de Graauw zunächst 2010, dann in zweiter Auflage 2012, zuletzt in dritter Auflage 2013 im Internet veröffentlicht hat. Die hier gezeigte Karte entstammt der zweiten Auflage, in der dritten Auflage findet sich ein (bei mir nicht funktionierender) Link zu einer selbstkomponierten Karte in Google Earth. Unbestritten verdient der Sammelfleiß des Herausgebers höchstes Lob, er liefert eine derartige Fülle von Einträgen, daß die Karten an sich schon wieder infolge ihrer Informationsflut nur schwer zu benutzen und auszuwerten sind. Die unterschiedliche farbliche Markierung der Einträge erklärt sich daraus, daß teilweise „antike Autoren“, teilweise „moderne Werke“ Grundlage der Information sind. Hierzu nur zwei Anmerkungen: 1. die „antiken Quellen“ sind sehr eigenwillig ausgewählt, mit Prokop von Kaisareia ist zwar ein Autor der frühbyzantinischen Zeit herangezogen worden, andere wichtige Autoren aus dieser Periode fehlen aber; 2. die Angaben der „modernen



*Verkehrsrouten am Melas Kolpos (Saros Körfesi).....*

Werke“ fußen in vielen Fällen auf dem BAGRW – Sie ahnen vielleicht nach dem im letzten Kapitel Gesagten schon, daß dies nicht unbedingt unproblematisch ist...



**Abb. 6:** <http://www.ancientportsantiques.com/docs-pdf/> (besucht am 23. September 2013).

Angesichts der fortgeschrittenen Zeit möchte ich nur ein Beispiel anführen: es ist auffällig, daß die Küsten des östlichen wie des westlichen Thrakiens eine große Anzahl von Häfen und Anlegestellen aufweisen, daß aber die nördliche Küste des Golfs von Saros hierzu in einem seltsamen Widerspruch zu stehen scheint: auf der ganzen Linie, die zwischen dem Kap Sarpēdon im Westen und der östlichen Schwemmlandebene gute dreißig km mißt, findet sich nicht ein Eintrag. Dies steht im Einklang mit den Darstellungen im BAGRW und auf der Pelagios-Karte. Diesbezügliche Interpretationen sind leicht: der Golf liegt abgeschieden vom großen Verkehrsfluß, war wirtschaftlich uninteressant und wurde darum nicht angefahren. Bedauerlicherweise entspricht diese Aussage aber nicht der Realität! Bereisungen, die wir im Rahmen des Forschungsprojektes *Tabula Imperii Byzantini* in den Jahren 1999 und 2000 in der Region durchführten, enthüllten im Gegenteil an mehreren Stellen eindrucksvolle archäologische Zeugnisse, die die vormalige Existenz von Häfen und Anlegestellen belegen: hervorzuheben sind eine Siedlung mit Anlegestelle bei Mazabinası oder Yayla Sahili, 4 km südsüdöstlich von Yayla, und die große Anlegestelle am Kap İbriçe, das griechische Magarisi oder Megarision, das neben einem eindrucksvollen archäologischen Befund auch in späteren Quellen Erwähnung fand: der beidseitig durch Felsformationen geschützte Hafenort ist in verschiedenen Portulanen, aber auch im Kitab-ı Bahriye des osmanischen Kapitāns Pīrī Re’īs von 1521 genannt; er war nach dem Verlassen von Ainos und der Umrundung des Kap Sarpēdon die wichtigste Anlegestelle; vereinzelt wurde der Golf von Saros aufgrund der Bedeutung des dortigen Hafens schlicht als *mar de margarisi* bezeichnet.



Abb. 7: Kap İbrice, <http://www.flashearth.com/> (besucht am 13. Oktober 2014).

## 7. Die Darstellung der thrakischen Küste und ihres Hinterlandes auf der Karte *Tabula Imperii Byzantini* 12 „Ostthrakien“

Mehrfache Bereisungen der Region und eine intensive Auseinandersetzung mit den relevanten schriftlichen Quellen ergaben ein Landschaftsbild, das erheblich von den Darstellungen im BAGRW, auf der Pelagios-Karte und bei de Graauw abweicht: Zahlreiche archäologische Funde an der Nordküste des Golfs von Saros und die allgemeinen geographischen Geländevorgaben belegen etwa die Existenz einer in den gängigen Handbüchern nicht verzeichneten Straße entlang der Küstenlinie; diese stellte eine direkte Verbindung dar zwischen den drei erwähnten Bistümern im Osten des Golfs, Aphrodisias, Sausadia und Hexamilion, und dem schon in der Rodopē gelegenen Ainos. Im näheren Einzugsgebiet des letztgenannten Ortes führte die Straße in byzantinischer Zeit an mehreren Klöstern (darunter die im 12. Jh. begründete Anlage der Panagia Skalōtē in Amygdalia, heute Çavuşköy) vorbei, die hier eine wichtige Verbindung zu ihrem Marktzentrum hatten. Die Metropolis von Ainos ist wesentlich besser in ihr Hinterland integriert als in vielen Handbüchern und Atlanten dargestellt. Das Straßennetz war im Gegenteil dicht, die Häfen somit von der Landseite her allgemein gut zugänglich, andererseits konnte auch das vom Meer über die Häfen eindringende „Material“, Waren, Informationen, Krankheiten etc. eine rasche Verbreitung im jeweiligen Hinterland finden.

Es bleibt somit als Resümee festzuhalten, daß die byzantinische Landschaft in südlichen Thrakien durch Landverbindungen und Häfen gut und im allgemeinen

### *Verkehrsrouten am Melas Kolpos (Saros Körfesi) .....*

vergleichsweise kleinräumig erschlossen war. Moderne großflächige Untersuchungen zu Verkehrsrouten und Warenflüssen stehen hingegen in manchen Fällen im Verdacht, unzuverlässig zu sein, da bereits ihre Ausgangsdaten unvollständig sind, ihre Materialbasis fehlerhaft oder schlicht veraltet sein könnte, wie dies im Falle des BAGRW oder des Sammelwerkes von de Graauw aufgezeigt wurde. Es bleibt somit die schlichte Feststellung, daß wirklich aussagekräftige analysierende Studien nur auf der Basis von (zahlreichen) Detailstudien angefertigt werden können, von Studien, die man entweder nach persönlicher Inaugenscheinnahme und Auseinandersetzung mit den relevanten Quellen, literarischer, archäologischer und geographischer Natur, selber angefertigt hat oder die von zuverlässig arbeitenden Kolleginnen und Kollegen, die auf eine derartige Weise vorgegangen sind, geschrieben wurden. Visualisierung alleine ohne eine geprüfte Materialgrundlage erzeugt hingegen ein falsches Bild von vergangenen Realitäten.



**Abb. 8:** A. Külzer, Ostthracien (Eurōpē). ÖAW, phil.-hist. Kl., Denkschriften 369. Wien 2008, thematische Karte 1:800.000.

#### **Erste Literaturhinweise**

Barrington Atlas of the Greek and Roman World, edited by R. J. A. Talbert in collaboration with R. S. Bagnall, J. McK. Camp II e. a. Atlas. Map-by-map-directory I-II. Princeton, N.J. – Oxford 2000.

Andreas Külzer

- A. de Graauw, *Abris et Ports Antiques*. I–IV. O. O. (Internetpublikation). 2. Auflage 2012, 3. Auflage 2013.
- A. Külzer, Die Küstengestade des Golfs von Saros und der thrakischen Chersones von der Antike bis zur frühen Neuzeit: einige Anmerkungen, in: K. Belke – E. Kislinger – A. Külzer – M.A. Stassinopoulou (Hgg.), *Byzantina Mediterranea*. Festschrift für Johannes Koder zum 65. Geburtstag. Wien – Köln – Weimar 2007, 353–363.
- A. Külzer, Ostthrakien (Eurōpē). ÖAW, phil.-hist. Kl., Denkschriften 369. Wien 2008.
- A. Külzer, The Byzantine Road system in Eastern Thrace: Some Remarks. *Byzantinische Forschungen* 30 (2011) 179–201.
- F. X. Schaffer, *Landeskunde von Thrakien*. Eine Physiographie der europäischen Türkei. Sarajevo 1918.
- P. Soustal, Thrakien (Thrakē, Rodopē und Haimimontos) (ÖAW, phil.-hist. Kl., *Denkschriften* 221). Wien 1991.
- Tabula Peutingeriana. Vollständige Faksimile-Ausgabe im Originalformat u. Kommentar von E. Weber. Graz 1976.
- J. Tsvetkova, Siedlungen und Siedlungssystem auf der thrakischen Chersones in der vorrömischen Zeit. *Thracia* 13 (2000) 431–462.