

Klaus BELKE\*

## Die Küsten von Hellespont und Bithynien im Spiegel der Portulane und Portulankarten

*Abstract:* The portolans and portolan charts of the later middle ages and the early modern times are a group of sources that were developed by the western trading nations (esp. Venice, Genoa, and the Catalans) and – except for some later translations into or adaptations in vernacular Greek – are written in Latin or (mostly) in different western vernaculars. They served sailors of those periods to find suitable harbours and landing places for protection from bad weather, for refilling supplies of fresh water and food, and for trading activities. This paper aims at locating exactly or at least approximately these sailing stations on the basis of details preserved in the portolans and portolan charts such as distances, cardinal points, and geographic features on the one hand, and on the basis of comparison with other (Byzantine or western) sources, and knowledge of the terrain on the other hand. Though of western origin, portolans and portolan charts are also an important source for the historical geography of the Byzantine Empire.

*Keywords:* Portolans; portolan charts; harbours; sailing stations; Hellespont; Bithynia; historical geography.

Die antike wie auch die byzantinische Schifffahrt war weitgehend, wenngleich keineswegs ausschliesslich, Küstenschifffahrt;<sup>1</sup> damit konnte sich der Seefahrer an bekannten, auffälligen Landmarken wie Kaps, Bergen, Buchten usw. orientieren. Zudem mußte er auf jeden Fall in kürzeren Abständen Häfen oder Landstellen aufsuchen, um Wasser- und Lebensmittelvorräte zu ergänzen.<sup>2</sup> Als schriftliche Hilfe standen ihm in der Antike die sog. Periploi oder Stadiasmoi zur Verfügung, denen er im wesentlichen die Abfolge solcher Häfen und Landstellen, die Abstände und z. T. Richtungen zwischen den einzelnen Punkten, oft ergänzt durch Bemerkungen über die Qualität des Hafens, besondere Kennzeichen der Einfahrt, Gefahren (wie Klippen oder Sandbänke) oder wirtschaftliche Bedeutung entnehmen konnte.<sup>3</sup> Von der antiken Periplus-Literatur ist allerdings viel verloren gegangen; relativ ausführlich sind drei erhaltene Periploi des Schwarzen Meeres<sup>4</sup> oder der sog. Stadiasmus Maris Magni (Redaktion im 3. oder 4. Jh. n. Chr.), der Teile der Küsten des Mittelmeeres von Nordafrika bis in die Ägäis beschreibt, in der überlieferten Form allerdings an der Küste Kariens endet.<sup>5</sup> Für die in diesem Beitrag untersuchten Küstenabschnitte hat sich, abgesehen von dem frühen und wenig detaillierten Periplus des Pseudo-Skylax von Karyanda (4. Jh. v. Chr.),<sup>6</sup> keine antike oder frühbyzantinische Küstenbeschreibung erhalten. Vielleicht standen auch den Byzantinern des Mittelalters ähnliche Hilfsmittel zur Verfügung; erhalten ist fast nichts. Genannt sei das *Stadiodromikon*, das in dem auf Initiative Kaiser Konstantinos' VII. Porphyrogennētos kompilierten und unter dem konventionellen Titel *De cerimoniis*

---

\* Dr. Klaus Belke, Österreichische Akademie der Wissenschaften, Institut für Mittelalterforschung, Abteilung Byzanzforschung, Wohllebengasse 12-14, A-1040 Wien (Klaus.Belke@oeaw.ac.at).

<sup>1</sup> Hoeckmann 1985, 161–165; über viele Aspekte der antiken Seefahrt informiert Pomey 1997; bes. zur mittelbyzantinischen Zeit auch McCormick 2001, 422–425.

<sup>2</sup> Vgl., bes. für die byzantinische Zeit, Kislinger 2010, 156–157.

<sup>3</sup> Zu den antiken Periploi s. zusammenfassend Hartinger 1992.

<sup>4</sup> Menip. peripl.; Arr. per. p. E.; peripl. p. Eux.

<sup>5</sup> Periplus m. m.

<sup>6</sup> Ps.-Skylax 92–95 (ed. Shipley 40–41 [Text], 73–74 [Übersetzung], 161–163 [Kommentar]).

*aulae Byzantinae* bekannten Werk erhalten ist; es zählt die (wichtigsten) Stationen der Kretaexpedition des Jahres 949 mit Entfernungen in Meilen auf; es handelt sich also weder um einen Periplus noch um einen gleich zu behandelnden Portulan.<sup>7</sup>

Haben wir daher aus byzantinischen Quellen nur sehr bruchstückhafte Kenntnisse über die kleineren Häfen und Stationen, die von der Handelsschifffahrt angelaufen wurden, so wird diese Lücke durch eine gänzlich neue Quellengattung geschlossen, die sich die westlichen Kaufleute geschaffen haben, denen der byzantinische Raum bereits weitgehend durch die Handelsprivilegien für Venedig (ab 1082),<sup>8</sup> Pisa (ab 1111)<sup>9</sup> und Genua (ab 1169/70),<sup>10</sup> endgültig und vollständig in der Folge der Eroberung Konstantinopels durch die Heere des 4. Kreuzzuges, offenstand.<sup>11</sup> Es handelt sich um die sog. Portulane, also fortschreitende Listen der vorhandenen Häfen und Landstellen, die oft mit knappen Angaben zur Orientierung und gegebenenfalls Gefahren der Einfahrt sowie mit Entfernungs- und Richtungsangaben versehen waren (fallweise werden auch direkte Überfahrten, z. T. über das offene Meer, angeführt),<sup>12</sup> und deren kartographische Darstellung, die Portulankarten, die sich meist auf die – erstaunlich genauen – Umriss der Küstenlinien und die Eintragung der Hafenorte beschränken.<sup>13</sup>

Antike Entfernungsangaben für die Verbindungen zu Land etwa auf Meilensteinen oder in den Itinarien waren in der Regel genau, sofern die letzteren nicht im Laufe der handschriftlichen Überlieferung verändert wurden. Für Seeverbindungen (etwa im genannten Stadiasmos oder den Periploi) waren sie in der Regel zu groß, sie geben aber immerhin gewisse Richtwerte. Entfernungsangaben in spätmittelalterlichen oder frühneuzeitlichen Portulanen hingegen sind, legt man die bekannte römische Meile zu 1,48 km zugrunde, in der Regel viel zu groß. Viele, aber keineswegs alle Werte nähern sich der Wirklichkeit besser an, wenn man eine – auch theoretisch begründbare – Meile von 1,32 km oder gar eine von 1,25 km annimmt.<sup>14</sup> Da weiterhin viele Fragen, etwa wie gemessen oder abgeschätzt wurde, ob bei Küstenstrecken Entfernungen zur See oder zu Land zugrundegelegt wurden, ob die Meile zeitlich oder regional doch verschiedene Werte annehmen konnte etc., nicht geklärt sind,<sup>15</sup> werden Entfernungsangaben in dieser Arbeit nach römischen Meilen von ca. 1,5 km berechnet, für Fragen der Lokalisierung aber nur mit Vorbehalt benutzt.

Ziel dieses Beitrages ist es, mit Hilfe der Portulane<sup>16</sup> und Portulankarten,<sup>17</sup> fallweise natürlich unterstützt durch andere Quellen, die Häfen und Schiffahrtsstationen des späten Mittelalters entlang den

<sup>7</sup> Const. Porph. cer. 678; Huxley 1976. Aus dem hier interessierenden Bereich werden die Stationen Konstantinopel, Hērakleia (Ereğli), Proikonnēsos, Abydos, Tapeukia (Ta Peukia, an der asiatischen Küste der Dardanellen) und – schon außerhalb – Tenedos genannt.

<sup>8</sup> Lilie 1984, 8–16 und öfter.

<sup>9</sup> Lilie 1984, 73–76 und öfter.

<sup>10</sup> Lilie 1984, 87–100 und öfter.

<sup>11</sup> S., e.g., Matschke 2002, 771–772.

<sup>12</sup> Kretschmer 1909, 166–230; Motzo 1947, V–CXXX; Gautier Dalché 1995, 1–82.

<sup>13</sup> Nordenskiöld 1897; Pflederer 2012, bes. 17–46; eine umfassende Studie zu den Portulankarten bietet Campbell 1987; s. auch Roncière – Mollat du Jourdin 1984, 12–35.

<sup>14</sup> Vgl. Motzo 1947, CXXV–CXXVIII; Campbell 1987, 389, nach dem vielfach eine „Portulanmeile“ für Portulankarten (nicht unbedingt auch für Portulane) mit 1,25 km gerechnet wird, ohne daß sich damit durchgehend passable Werte ergeben.

<sup>15</sup> Vgl. Gautier Dalché 1995, 61–64.

<sup>16</sup> Für die Beschreibung der Küsten von Bithynien und Hellespont (Ägäis, Dardanellen, Marmarameer und Bosphorus) wurden herangezogen: Gautier Dalché 1995, 137–141; Motzo 1947, bes. 44–47; Port. Grazia Pauli 47–50; Port. Parma-Magliabecchi 325–326; Port. Rizo 515–519; Delatte 1947, 228–230, 240–243 (Port. II); 284–285 (Port. III); 335–338 (Port. VI).

<sup>17</sup> Da allein bis 1500 an die 180 Portulankarten und –atlanten (bestehend aus mehreren, zusammengebundenen Karten) erhalten sind (Campbell 1987, 373), mußte eine Auswahl getroffen werden, die sich auch an der praktischen

Küsten von Bithynien und Hellespont vom Kap Lekton (Santa Maria) bis Konstantinopel und zur Einfahrt in das Schwarze Meer zu untersuchen und sie soweit möglich genau, wenigstens aber ungefähr zu lokalisieren. Die Darstellung in diesem Beitrag verläuft von der Ägäis zum Schwarzen Meer; die beiden Portulane, die umgekehrt vorgehen, wurden „von hinten nach vorne“ ausgewertet.

Das antike Kap Lekton (Baba Burnu) wurde zwar im Mittelalter als Kap *Santa Maria* ab und zu ange-laufen,<sup>18</sup> es scheint jedoch weder in der Antike noch im Mittelalter eine nennenswerte Siedlung gegeben zu haben. Die offenbar namensgebende, aber nicht ausdrücklich genannte Kirche<sup>19</sup> könnte auch als Landmarke gedient haben.

Auch die nördlich anschließende Station, *H. Saranta (Sancti Quaranta)* ist nach einer Kirche benannt, nämlich der vierzig Märtyrer von Sebastē. Sie ist überwiegend in Portulankarten verzeichnet.<sup>20</sup> Die beiden einzigen Portulane, in die *Sancti Quaranta* Eingang gefunden haben, verzeichnen sie 50 Meilen s. von „Troia“ (gemeint Trōas, das antike Alexandria Trōas, das in Mittelalter und Neuzeit öfter mit der homerischen Stadt verwechselt wird), bzw. 30 Meilen s. von Lena (wahrscheinlich bei Odun İskelesi

Verfügbarkeit von Transkriptionen oder lesbaren Reproduktionen orientiert. Um die Fußnoten knapp zu halten, wird jeweils nur eine Auswahl aus den Portulankarten angeführt.

Liste der verwendeten Portulankarten in ungefähr zeitlicher Abfolge:

Sog. Pisaner Karte (wahrscheinlich vor 1300), nach der Transkription bei Jomard 1854, Taf. 50–51 bzw. Armignacco 1957, 207.

Sog. Karte von Cortona, Kopie des 15. Jh. einer wesentlich älteren Karte (vielleicht älter als die Pisaner Karte; s. Armignacco 1957, 186–192), nach der Transkription von Armignacco 1957, 207.

Karte des Pietro Vesconte, 1313, 1311, 1318, 1320/21, nach Dimitrov 1984, Taf. 1, 2, 3, 4.

Karte des Marino Sanudo d. Ä., 1321, nach Dimitrov 1984, Taf. 5.

Karte des Angelino de Dalorto, etwa 1325–1330, nach Dimitrov 1984, Taf. 7.

Karte des Guglielmo Soler, 1418, nach Dimitrov 1984, Taf. 12.

Karte des Nicola de Combitis, 14. Jh., nach Dimitrov 1984, Taf. 13.

Katalanische Karte, 15. Jh., nach Dimitrov 1984, Taf. 14.

Karte des Iacobus Giroladis, 1426, nach Dimitrov 1984, Taf. 16 (unscharf); Transkription bei Nordenskiöld 1897, 32–33.

Karte des Andrea Bianco, 1436, nach Dimitrov 1984, Taf. 17.

Karte des Iacobus Giroladis, 1453, nach Dimitrov 1984, Taf. 19.

Karte des Grazioso Benincasa, 1471, nach Almagià 1944, Taf. 17.

Anonyme Karte, 1452, nach Dimitrov 1984, Taf. 21.

Karte aus der Werkstatt des Fra Mauro Camaldolese in Murano, ca. 1450, nach Almagià 1944, Farbtaf. (= Taf. 14).

Karte des Grazioso Benincasa, 1471, nach Dimitrov 1984, Taf. 27.

Atlas des Nicola Pasqualini, 15. Jh., nach Dimitrov 1984, Taf. 30.

Karte des Iehuda ben Zara, 1497, nach Almagià 1944, Taf. 19.

Anonyme Karte, 15. Jh., nach Dimitrov 1984, Taf. 34.

Karte des Andrea Benincasa, 1508, nach Almagià 1944, Taf. 20.

Anonyme Karte, 1530, nach Dimitrov 1984, Taf. 40.

Karte des Conte Hectomano Freducci, 1538, nach Dimitrov 1984, Taf. 41.

Anonyme Karte, 1536, nach Dimitrov 1984, Taf. 42.

Anonyme Karte, 1542, nach Dimitrov 1984, Taf. 43.

Karte des Battista Agnese, 16. Jh., nach Dimitrov 1984, Taf. 44.

Karte des Juan Martínes, 16. Jh., nach Dimitrov 1984, Taf. 49.

<sup>18</sup> Balard 1970, 463.

<sup>19</sup> Gautier Dalché 1995, 137; Motzo 1947, 45, 47, 56; Port. Grazia Pauli 48, 60; Port. Parma-Magliabecchi 326; Port. Rizo 520; Delatte 1947, 228 (Port. II), 282 (Port. III); Almagià 1944, Farbtafel (=Taf. 14), Taf. 17; Dimitrov 1984, Taf. 14, 16, 19, 27, 30 u. öfter.

<sup>20</sup> Almagià 1944, Farbtafel (= Taf. 14), Taf. 17; Dimitrov 1984, Taf. 3, 14, 17, 19, 27, 30, 40, 41.

oder weiter nördlich nahe der modernen Überfahrt nach Bozcaada, s. unten).<sup>21</sup> Beide Entfernungen sind zu groß und tragen nichts zur Lokalisierung bei. Da die nächste Station, Scorpiata, an der Mündung des Tuzla Çayı (des antiken Satnioeis) zu lokalisieren ist, ist es eine ansprechende Vermutung, in H. Saranta den Hafen der Siedlung zu sehen und ihn entsprechend zu lokalisieren, die sich um den Tempel des Apollōn Sminthaios gebildet hatte;<sup>22</sup> sie weist mindestens eine Kirche auf und ist durch Keramik bis in die spätbyzantinische Zeit belegt.<sup>23</sup> Dieser Hafen ist vermutlich mit dem durch das Boz Burun geschützten Akliman (3,5 km sw. des Apollōn-Tempels) gleichzusetzen.

*Scorpiata* ist der einzige Landeplatz am südlichen Abschnitt der Ägäisküste, der außer in einige Portulankarten des 15. und 16. Jh. auch in eine Reihe von Urkunden Eingang gefunden hat, die Lade-tätigkeiten beschreiben. Die Lokalisierung an der Mündung des Satnioeis (Tuzla Çayı) ergibt sich, abgesehen von der Einordnung zwischen H. Saranta im Süden und Lena im Norden, aus dem Umstand, daß die Portulankarten fast immer bei oder unmittelbar südlich von Scorpiata eine Flußmündung einzeichnen,<sup>24</sup> und damit kann nur der Tuzla Çayı gemeint sein. Scorpiata wird urkundlich einmal (1390) als möglicher Verladeort von Getreide aus der Turchia (Kleinasien soweit damals osmanisch) erwähnt,<sup>25</sup> meist aber im Zusammenhang mit der Verladung von Alaun genannt. Erschwert – und manchmal unmöglich gemacht – wurde die Verladung durch den Umstand, daß es hier keinen Hafen, sondern nur einen offenen, ungeschützten Strand gab, was auf das Mündungsgebiet des Tuzla Çayı zutrifft (Abb. 1).<sup>26</sup> Die umstrittene Frage, ob das in Scorpiata verladene Alaun auf dem Landwege über größere Strecken (etwa aus der Gegend von Lopadion/Ulubat oder Kyzikos oder aber aus dem Inneren Kleinasiens) hierher gebracht wurde oder von lokalen, bisher unbekanntem Fund- und Produktionsstätten stammte,<sup>27</sup> kann nun wohl als zugunsten der letzteren Lösung entschieden gelten. Davon abgesehen, daß die bekannten Alaunvorkommen guter Qualität im w. Zentralkleinasien, etwa bei Kütahya, ihre gut bezeugten Ausfuhrhäfen, in diesem Falle vor allem Ephesos, Milet und Attaleia, hatten, wäre es geradezu widersinnig, Alaun mäßiger Qualität etwa aus der Gegend von küstennah gelegenen Lagerstätten (Lopadion, Kyzikos), wo es hervorragende Häfen gab, auf dem Landwege zu einer bekanntermaßen schlechten Verladestelle zu transportieren. Vor allem aber gab es nur etwa 14 km ö. der Flußmündung bei dem Ort Şapköy (zur Unterscheidung von homonymen Dörfern auch Tuzlaşapı; türkisch Şap = Alaun) Abbau von Alaun.<sup>28</sup>

Der Hafen der in der Antike und der frühbyzantinischen Zeit berühmten Stadt Trōas, eigentlich Alexandria Trōas, war wohl schon im 7. Jh. durch Verlandung unbrauchbar geworden; die Stadt selbst wurde weitestgehend verlassen, und erst ab dem 13. Jh. finden sich Spuren einer bescheidenen Wiederbesiedlung.<sup>29</sup> So ist es nicht verwunderlich, daß der Ort nur in wenigen Portulankarten<sup>30</sup> und Portulanen<sup>31</sup> verzeichnet ist, und zwar meist unter der Form *Troia*. Einer im Mittelalter und der früheren Neuzeit weit verbreiteten Vorstellung zufolge werden die damals noch viel eindrucksvolleren Ruinen von Alexandria Trōas explizit oder implizit mit der alten Stadt Homers gleichgesetzt, oder es wird

<sup>21</sup> Port. Rizo 519; Delatte 1947, 243 (Port. II).

<sup>22</sup> Armao 1951, 100.

<sup>23</sup> Cook 1973, 230; zur Keramik s. Böhlendorf-Arslan 2004 (I), 190–191.

<sup>24</sup> Almagià 1944, Farbtafel (= Taf. 14), Taf. 17; Dimitrov 1984, Taf. 27, 41.

<sup>25</sup> Musso 1975, 238; Balard 1978 (II), 752–753; Fleet 1999, 68–69.

<sup>26</sup> Vgl. Fleet 1999, 86–89.

<sup>27</sup> S. Balard 1978 (II), 774 (der sich für lokale Produktion ausspricht); Fleet 1999, 86–89 (die die Frage offen läßt).

<sup>28</sup> Mitteilung von Beate Böhlendorf-Arslan, Mainz/Çanakkale. Jacoby 2005, 239, denkt m. E. ohne ausreichende Gründe an Transporte von Kütahya.

<sup>29</sup> Zum Hafen und seiner Verlandung s. Feuser 2009; zur Wiederbesiedlung Japp 2007.

<sup>30</sup> Dimitrov 1984, Taf. 17, 19, 30.

<sup>31</sup> Gautier Dalché 1995, 137–138; Delatte 1947, 243 (Port. II); Port. Rizo 519.

wenigstens auf die riesige Ausdehnung hingewiesen, die das Gebiet von *Troia* einschloß.<sup>32</sup> Von einer Nutzung des Hafens ist nirgends mehr die Rede.

N. von Troia (soweit genannt), sonst von Scorpiata bzw. H. Saranta liegt die Küstenstation *Lena* (mit Artikel auch *Lalena*, bisweilen verschrieben zu *Leria* oder *Laleria*). Die Portulankarten verzeichnen sie stets gegenüber von Tenedos, oft an einer Flußmündung,<sup>33</sup> und auch der einzige geschriebene Portulan hebt die Lage gegenüber der Insel hervor.<sup>34</sup> Das Fließchen, das bezeichnender Weise als „Kuru Dere“ (Trockental) auf einer türkischen Karte verzeichnet ist<sup>35</sup> und bei Odun İskelesi mündet (die Tradition einer „Landestelle“ geht vielleicht auf frühere Zeit zurück), ist zwar im Vergleich zum Tuzla Çayı ein Rinnsal, aber er erreicht immerhin das Meer und konnte somit zur Versorgung mit Frischwasser herangezogen werden. 4 km weiter nördlich mündet 500 m s. der modernen Landestelle für den Fährverkehr nach Bozcaada ein weiterer Bach, der einen größeren Lagunensee bildet. Über eine schmale Stelle führt eine ältere Steinbrücke, in der wohl auch Spolien verbaut sind.<sup>36</sup> Da hier kürzlich Spuren einer größeren Siedlung (frühbyzantinische bis frühosmanische Keramik, Marmorfragmente) entdeckt wurden,<sup>37</sup> könnte Lena mit größerer Wahrscheinlichkeit hier lokalisiert werden.

Ebenfalls nur auf Portulankarten sowie in einem (griechischen) Portulan ist die Station *Sermizi* (so der griechische Portulan; auf den Karten *Remisi* o. ä.) verzeichnet, und zwar meist zwischen Lena und (Ture) Erminio bzw. İaniçari (Yenişehir, dem antiken Sigeion).<sup>38</sup> Mangels näherer Hinweise kann hier nur eine wahrscheinliche Lokalisierung angeboten werden, nämlich in der Bucht s. des Beşiğ Burnu (Abb. 2), der vermutlichen Stelle der alten Siedlung Achilleion. Folgende Gründe sprechen für den Ansatz von *Sermizi* in dieser Bucht: Sie liegt fast in der Mitte zwischen Lena (13 km von Odun İskelesi oder 8,5 km von der modernen Landestelle) und den Ruinen von Yenişehir (İaniçari) (rund 10 km bzw. 12,5 km von Kumkale Burnu). In dieser Bucht (und nicht n. im Mündungsgebiet des Skamandros/Küçük Menderes) wird aufgrund der Beschreibungen Homers von vielen Forschern der Landeplatz der Griechen im Trojanischen Krieg (Achaiōn limēn) angenommen. Die Bucht, die seit dem Altertum durch Verlandung an Tiefe verloren hat, muß früher einen wesentlich besseren Schutz geboten haben als heute, aber noch in der 1. Hälfte des 16. Jh. wird sie als guter Hafen beschrieben (Çökertme) und auch im 19. Jh. weiterhin genutzt.<sup>39</sup> Die Wasserversorgung war dank mehrerer Quellen, darunter der gefaßten Asker Kuyu (gut 1 km vom Meer) gesichert, und schließlich wurden in diesem Gebiet Ruinen einer bedeutenden byzantinischen Siedlung mit Aquädukt und Resten einer Kirche gefunden, die nach Ausweis der auf immerhin 6 ha verteilten Keramik von der früh- bis in die frühere mittelbyzantinische Zeit und (nach Unterbrechung wieder?) in spätbyzantinischer Zeit bewohnt war.<sup>40</sup>

N. der antiken Stadt Sigeion, die ab dem 12. Jh. n. Chr. wiederbesiedelt wurde,<sup>41</sup> stand im späteren Mittelalter auf dem in der Antike Sigeias akra genannten Kap (heute Kumkale Burnu) und somit im Bereich der späteren osmanischen Festung Kumkale ein Turm, der wohl eher als Landmarke für die Einfahrt in die Dardanellen denn als Befestigung diente. Auf den Portulanen und Portulankarten wird

<sup>32</sup> Zu solchen Vorstellungen vgl. Easton 1991, 111–113.

<sup>33</sup> Almagià 1944, Farbtafel (= Taf. 14), Taf. 17; Dimitrov 1984, Taf. 14, 17, 19, 27, 30, 40, 41.

<sup>34</sup> Delatte 1947, 243 (Port. II).

<sup>35</sup> TK 1:200.000, Blatt D I Edremit, 1/y.

<sup>36</sup> Eingezeichnet in TK 1:200.000, Blatt D I Edremit, 1/y; ein Bild der Brücke findet sich in Google Earth.

<sup>37</sup> Freundliche Mitteilung von B. Böhlendorf-Arslan, Mainz/Çanakale.

<sup>38</sup> Delatte 1947, 242–243 (Port. II); Dimitrov 1984, Taf. 3, 14, 19, 27, 30, 40, 41; Almagià 1944, Taf. 17.

<sup>39</sup> Pirî Reis, Kitab-ı Bahriye, I 215, 218 (Karte 47/a); Korfmann 1986, 4–8, 10–13; ders., AA 1984, 167–170.

<sup>40</sup> Mey 1926, 13 und Karte IV; Cook 1973, 170–172; Arslan – Bieg 2003, 179; Bieg et al. 2009, 181–182; Böhlendorf-Arslan 2010, 268, 273.

<sup>41</sup> Schäfer 2011, 249.

er *Turris Armeniorum*<sup>42</sup> (meist in volkssprachlichen Versionen *Torre de l'Armini* o. ä., auch *cavo Erminio*)<sup>43</sup> genannt. In den frühosmanischen Portulanen und Portulankarten tritt an dessen Stelle der Name *Turē de Gianisarē*,<sup>44</sup> meist nur *Ianixari* (*Ianiçari*, c. *Ianisari* mit Varianten), Formen, die sicher auf türkisches Yenişehir zurückgehen und daher in späten griechischen Schriften als *Geni Asari*, *Genēsarē* transliteriert oder als *Neapolis* (auch *Neon kastron*) übersetzt wurden.<sup>45</sup> Lautlich mag auch Yeniçeri („Janissaren“) auf die Namensform der westlichen Quellen eingewirkt haben. Auf späteren Karten rückt der Name *Erminio* (u. ä.) in die nächste, ö. anschließende Bucht bzw. verschwindet ganz.<sup>46</sup>

Schwieriger sind die Schiffahrtsstationen der asiatischen Küsten der Dardanellen und des Marmarameeres festzulegen. Daher sei jeweils von gesicherten Hafenorten ausgegangen und dann der Versuch gemacht, die übrigen Anlegestellen zu lokalisieren. Der erste absolut sichere Punkt ist die Hafenstadt Abydos (in mittelalterlichen westlichen Quellen meist *Avedo*, *Aveo* mit vielen Varianten) am Nağara Burnu, nach der die ganze s. Einfahrt in die Dardanellen *bocca d'Aveo* o. ä. benannt ist. Der s. davon gelegene *porto Dardanelo* (mit vielen Varianten, darunter auch *Dardano*) scheint in den älteren Portulanen und Portulankarten noch mit dem Hafen der alten Stadt Dardanos identisch gewesen zu sein, der in der flachen Bucht w. des Stadtgebietes zu suchen ist; die späteren Portulane und Karten hingegen, vor allem diejenigen, die die von Sultan Mehmet II. 1462 erbauten „Dardanellenschlösser“ erwähnen, sind auf die Stelle des heutigen Çanakkale zu beziehen.<sup>47</sup> Zwischen *Torre d'Arminio* und *Porto Dardanelo* sind die Stationen *Trafilo* und *Mandrea* (auch *Mandrello*) unterzubringen. In dem hier zu untersuchenden Bereich (wie auch bisweilen später) spielen auch die überlieferten Meilenzahlen (so wenig sie mit der Wirklichkeit übereinstimmen) eine gewisse Rolle. Im einzelnen rechnen zwei Portulane 10 Meilen bis *Mandrea* und weitere 8 Meilen bis *Porto de Dardanelo*,<sup>48</sup> zusammen etwa 25 bis 27 km; die Entfernung ist also im Vergleich zu den rund 18 km (gemessen etwa entlang der Küstenlinie) ein reichliches Drittel zu groß. Rechnet man von den 10 Meilen (ca. 15 km) und von den 7 bis 8 Meilen (knapp 12 km) je ein Drittel ab und nimmt rein hypothetisch Entfernungen von (grob) 10 und 8 km an, so kommt man in die Gegend der alten Stadt Ophryinion, deren Hafen nw. des Dorfes Erenköy (oder İntepe) zu suchen ist. Diese Siedlung scheint allerdings mit dem Ende der frühbyzantinischen Zeit untergegangen zu sein, und es gibt, soweit bis jetzt bekannt, an diesem ganzen Küstenabschnitt keine Funde aus der spätbyzantinischen oder frühosmanischen Epoche. Ob im 19. Jh. beobachtete Reste einer „alten Mole“ aus unbestimmter Zeit im NW des Siedlungsgebietes von Ophryinion für die Station *Mandrea* in Frage kommen, muß offen bleiben.<sup>49</sup> Ein weiterer Portulan führt 2 Meilen vor *tore de Armini* (die Beschreibung verläuft von N nach S) eine Zwischenstation *Trafilo* (vielleicht zu identifizieren mit dem aus einer genuesischen Urkunde bekannten Ort *Trefegetum*)<sup>50</sup> an und rechnet

<sup>42</sup> Gautier Dalcher 1995, 138, hier ausdrücklich als *signum ingressionis eius* (sc. des *ostium Abidi*, des Hellespont) bezeichnet.

<sup>43</sup> Motzo 1947, 44, 46–47, 56; Port. Grazia Pauli 47, 49–50; Port. Parma-Magliabecchi 326; Port. Rizo 515, 519; Dimitrov 1984, Taf. 3, 4, 14.

<sup>44</sup> Delatte 1947, 228 (Port. II).

<sup>45</sup> Zygomas 189: ἡ Νεάπολις, ἣτις λέγεται Γενί Ἀσαρι νῦν παρὰ τῶν Ἀραγηνῶν; Ioan. Can. comm. 47: Γενισάρη ... ὁ σημαίνει νέον κάστρον. Auch ein italienischer Portulan (Port. Graziosus Benincasa 416) spricht von der *ponta de citta nuova*.

<sup>46</sup> Dimitrov 1984, Tafel 13, 16, 17, 19, 30, 34, 40 u. öfter; Almagià 1944, Farbtafel (= Tafel 14), Taf. 17; zum doppelten Verständnis des Namens vgl. Cook 1973, 154.

<sup>47</sup> Vgl. Tomaschek 1891, 17; Kretschmer 1909, 652; Delatte 1947, 242 (Port. II), 335–336 (Port. VI); Port. Parma-Magliabecchi 326.

<sup>48</sup> Motzo 1947, 46; Port. Gracia Pauli 49.

<sup>49</sup> Vgl. Aslan – Bieg 2003, 168–171 (zur frühen Besiedlung von Roiteion und dem w. anschließenden Küstenabschnitt); Bieg et al. 2006, 153–154 (zur späteren Besiedlung desselben Abschnittes); Bieg 2002, 451–454 (zum Siedlungsgebiet von Ophryinion).

<sup>50</sup> Bertolotti 1896, 512, 536.

von Mandrello hierher folgerichtig 8 Meilen.<sup>51</sup> Im Bereich ö. von torre de Armini bzw. Ianixari kommt für Trafilo hauptsächlich der an einem östlichen alten Mündungsarm des Skamandros (Küçük Menderes) und nnw. des „Grabes des Aiax“ (Aianteion) gelegene Hafen in Betracht, der durch den Mündungstrichter und einen anschließenden Vorsprung etwas geschützt war und wohl auch als Hafen des spätantiken Ilion diente, allerdings nach Ausweis der Keramik im Laufe des 7. Jh. außer Gebrauch gekommen zu sein scheint (Abb. 3).<sup>52</sup> Dieser Ansatz wird durch einen von der Überlieferung der angeführten Portulane unabhängigen, späten griechischen Portulan, der ebenfalls zwei Meilen ö. von *Gianitzarēs akrōtiri* einen Fluß mit gutem Ankerplatz (*raximon*) erwähnt und dann gleich 18 Meilen (rund 27 km;<sup>53</sup> tatsächlich, gemessen etwa entlang der Küstenlinie, 23 km) bis zu den Dardanellenschlössern angibt. Alternativ, aber weniger wahrscheinlich, gibt es gut 1,5 km nō des Grabes des Aiax zu Füßen einer bronzezeitlichen Siedlung eine weitere, allerdings sehr offene Bucht, in der ein moderner Fischerhafen (Yenikumkale Limanı) angelegt wurde.<sup>54</sup> Sicherheit ist hier weder durch die Angaben in den Quellen noch durch überzeugende archäologische Reste zu gewinnen.<sup>55</sup>

Besser gesichert ist die Verteilung der Schiffahrtsstationen n. von Porto Dardanelo. Die Gesamtentfernung des „alten“ Porto Dardanelo bis Abydos beträgt (wieder entlang der Küstenlinie) ca. 16 km (etwa 11 Meilen, gerechnet bis in die Bucht s. des Kap Nağara). Die erste Station hinter Porto Dardanelo ist nach den Portulanan und vielen Portulankarten *Pasequia* (mit vielen Schreibvarianten),<sup>56</sup> ein offensichtlich bedeutenderer Ort, der in mindestens zwei Urkunden<sup>57</sup> und (wahrscheinlich) auch in eine historische Quelle Eingang gefunden hat.<sup>58</sup> Die Entfernung wird mit 2 oder 3 Meilen (3 bis 4,5 km) angegeben.<sup>59</sup> Die drei Meilen führen fast genau zu einer neu entdeckten Siedlung, die sich n. des Ortskernes von Kepez etwa 1 km entlang des Strandes und bis zu 750 m ins Inland erstreckte. Die aufgefundenen Reste umfassen heute unter der Wasserlinie gelegene Molen, einen Hafenturm (vermutlich also auch eine Befestigung), Häuser etc.; die Keramik reicht von der spätrömischen bis in die spätbyzantinische Zeit (Abb. 4, 5).<sup>60</sup> Zwei untereinander nah verwandte Portulane erwähnen ½ Meile von *Pasquia* bzw. *Mpaskia* Richtung Porto Dardano Klippen im Meer;<sup>61</sup> vermutlich handelt es sich um die Untiefen, die auch auf einer Seekarte am Kanlidere Burnu, dem n. Abschluß der Bucht von Dardanos verzeichnet sind.<sup>62</sup>

<sup>51</sup> Port. Rizo 519.

<sup>52</sup> Bieg et al. 2006, 154–156.

<sup>53</sup> Delatte 1947, 335 (Port. VI).

<sup>54</sup> Aslan – Bieg 2003, 170–171.

<sup>55</sup> Allerdings muß eine Landestelle, die vor allem der Aufnahme von Trinkwasser und Proviant gedient haben mag, keine besonderen archäologischen Spuren hinterlassen.

<sup>56</sup> Motzo 1947, 46; Port. Grazia Pauli 49; Port. Rizo 519; Delatte 1947, 242 (Port. II); Dimitrov 1984, Taf. 4, 14, 17, 44; Almagià 1944, Taf., 19. Einige Karten verzeichnen *Pasequia* irrtümlich n. von Aveo (Abydos), so Dimitrov 1984, Taf. 19, 30, 34; wenn hingegen andere Karten (Almagià 1944, Farbtafel [= Taf. 14], Taf. 17; Dimitrov 1984, Taf. 21, 41) s. von Dardanelo einzeichnen, so könnte das außer auf Irrtum auch auf den Umstand zurückzuführen sein, daß unter Dardanelo bereits der Hafen beim heutigen Çanakkale verstanden wurde.

<sup>57</sup> Imperiale di Sant'Angelo 1938, 216 u. A. (dazu Balard 1978 (II), 568; Lilie 1984, 162); Bertolotti 1896, 512–513, 530, 536–537, 541 (dazu Laiou 1972, 72).

<sup>58</sup> Muntaner, *Crónica Catalana*, Kap. 209 (*Passaquia*); Huxley 1976, 296, A. 6 (Aufenthalt des Roger de Flor mit seinen Truppen 1304; die Vermutung, es handele sich um eine Verschreibung für Lampsakos, ist keineswegs zwingend).

<sup>59</sup> Motzo 1947, 46 (2 Meilen nach N); Port. Rizo 519 (3 Meilen nach SSO, da umgekehrte Richtung); Port. Grazia Pauli 49 (2 Meilen nach N); Delatte 1947, 242 (Port. II).

<sup>60</sup> Mitteilung von B. Böhlendorf-Arslan, Mainz/Çanakkale.

<sup>61</sup> Port. Rizo 519; Delatte 1947, 242 (Port. II).

<sup>62</sup> Seekarte 511 „Çanakkale Boğazı (Dardanellen)“, 1:75.000, hrsg. vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg – Rostock (letzte Berichtigung 2000).

Die Entfernung zwischen Pasequia (wenn die vorgeschlagene Lokalisierung bei Kepez stimmt) und Abydos beträgt in Luftlinie gute 10 km, entlang der Küstenlinie bis zu 12 km. Die meisten Portulane verzeichnen auf halbem Weg eine Station *Vituperio* (mit Varianten, einmal *ponta de Vituperio*), nämlich 6 Meilen von Pasequia und ebenso viel von Avedo. Die Zusatzangabe in zwei späteren Portulanen, daß hier, an der engsten Stelle der Dardanellen ein Kap liege (*ponta de Fenore* bzw. *mpuka tēs Suras*) und man hier Ehre zu erweisen habe, zeigen, daß die Engstelle zwischen dem heutigen Çanakkale (früher Kale-i Sultaniye) mit der Çimenlik Kalesi und der gegenüber liegenden Festung Kilitbahir gemeint ist<sup>63</sup> – die beiden Festungen wurden 1462 von Sultan Mehmet II. zur Kontrolle der Wasserstraße angelegt.<sup>64</sup> Diese überlieferten Entfernungen sind wiederum um ein gutes Drittel zu groß, aber die Aufteilung auf zwei gleich große Entfernungen stimmt recht gut (Pasequia – Çanakkale [Mündung des Sarisu, des antiken Rodios, der als Flußhafen gedient haben könnte]: ca. 5 km; von hier nach Abydos ca. 5,5 km).<sup>65</sup> Ein gewisses Problem dieser recht glatten Lösung stellt eine ähnlich lautende Bemerkung in zwei der schon genannten Portulanen dar, nämlich daß hinter *Pasechia* Richtung Konstantinopel in 3 Meilen Entfernung eine *ponta de la Pasechia* bzw. vom *portto Paspacia* nach N *Paspecia* liege. Oberhalb von *Pasechia* (*Paspacia*) gebe es einen Hafen nach Osten. Danach rechnen beide Portulane von *Pasechia* bzw. *Paspacia* die schon behandelten 6 Meilen nach *Vituperio*.<sup>66</sup> Was immer genau gemeint ist, es scheint, daß die eingeschobenen 3 Meilen nicht in die Gesamtentfernung Pasequia–Abydos einzurechnen sind.<sup>67</sup>

Der Hafen von Abydos (in den Portulanen und Portulankarten meist *Avedo*, entstellt zu *Aveo*, *Avu* u. a., in einem griechischen Portulan entstellt zu *Lanko* bzw. *Danko*<sup>68</sup>) lag an dem langgezogenen Strand s. der eigentlichen Stadt, wo er durch das Kap Nağara (auch Nara; in einem späten griechischen Portulan *Nakara*<sup>69</sup> genannt, in einem anderen *Groseo*<sup>70</sup>) vor nördlichen Winden geschützt war. Wer nach einem Halt im Hafen von Abydos weiterreisen wollte, mußte das weit nach W vorspringende und spitz auslaufende Kap umrunden, um dann nach NO über den Hafen der nächsten Stadt, Lampsakos (in Portulanen und Portulankarten u. a. *Lampsis*, *Lampsakō*, *Lapsaco*, *Lapsa*, *Alpico*, *Apsico*; bisweilen ausgelassen) nach Parion (heute Kemer, bereits im Marmarameer) weiterzureisen. Die Entfernung in den Portulanen, die keine Zwischenstationen verzeichnen, ist mit 60 Meilen (rund 90 km) gegenüber der Wirklichkeit (etwa 70 km) deutlich zu groß.<sup>71</sup> Die in den Portulanen angegebene Entfernung zwischen Abydos und Lampsakos (etwa 32 km) schwankt zwischen 15 und 30 Meilen.<sup>72</sup> Ein später griechischer Portulan, der sich auch sonst durch viele richtige Entfernungsangaben auszeichnet, bietet vom Kap *Nakara* (s.o.) bis Lampsakos korrekt 20 Meilen.<sup>73</sup> Die Gegend und wohl auch eine gleichnamige

<sup>63</sup> Motzo 1947, 46; Port. Grazia Pauli 49; Delatte 1947, 242 (Port. II); Port. Rizo 519.

<sup>64</sup> Sihabeddin Tekindağ 1977, 344; Babinger 1953, 223–224.

<sup>65</sup> Ein wohl noch späterer griechischer Portulan gibt mit 4 Meilen (ca. 6 km) eine korrekte Entfernung zwischen Abydos und den Dardanellenschlössern an (Delatte 1947, 336 [Port. VI]).

<sup>66</sup> Motzo 1947, 46; Port. Grazia Pauli 49. Die *ponta de Pasquia* ist auch im Zuge der Stationen auf der europäischen Seite der Dardanellen genannt (Port. Rizo 515). Eine eigentliche *ponta* (Landspitze) ist nicht auszumachen; außerdem entspricht in der Formulierung die *ponta* des einen dem *portto* des anderen Portulan, so daß hier auch mit Verschreibung der graphisch ähnlich aussehenden Wörter zu rechnen ist.

<sup>67</sup> Der wohl älteste, lateinische Portulan rechnet vom *ostium Abidi* bis zur Stadt Abidus 30 Meilen (Gautier Dalché 1995, 138).

<sup>68</sup> Delatte 1947, 229, 242 (Port. II).

<sup>69</sup> Delatte 1947, 336 (Port. VI).

<sup>70</sup> Delatte 1947, 242 (Port. II).

<sup>71</sup> Motzo 1947, 46; Port. Grazia Pauli 49.

<sup>72</sup> Port. Rizo 519; Delatte 1947, 242 (Port. II).

<sup>73</sup> Delatte 1947, 336 (Port. VI).



Schiffahrtsstation bei Lampsakos bzw. zwischen Lampsakos und Abydos hieß *Paradisi* (*Paradiso* u. ä.),<sup>74</sup> das nicht mit *Parisi*, einer mittelalterlichen Form von *Parion*, verwechselt werden darf.

Nö. von Lampsakos lag der aus verschiedenen byzantinischen Quellen bekannte Ort mit Hafen und Arsenal *Horkos* (oder *Holkos*, eigentlich eine Stelle, an der Schiffe an Land gezogen werden);<sup>75</sup> er ist mit großer Sicherheit beim heutigen Çardak, an der Einfahrt zu einem ausgedehnten Lagunensee, zu lokalisieren (knapp 5 km von Lampsakos entfernt). Unter der Form *Arco* (*Argo*, *Larco*, *Dargo*) findet sich der Ort in mehreren Portulanen (gegenüber von Kallipolis/Gelibolu, 10 Meilen von Lampsakos) und Portulankarten (zwischen *Parion* und Lampsakos).<sup>76</sup>

Nächste Station ist einheitlich die alte Stadt *Parion*, die in den Portulanen<sup>77</sup> und Portulankarten<sup>78</sup> meist *Pari(s)* (griechisch *Parisi*), bisweilen – berechtigt, da die Stadt z. T. auf dem markant vorspringenden Bodrum Burnu liegt – *cavo de Paris* genannt wird. Einige Portulane heben den guten Hafen (tatsächlich verfügte die Stadt über einen Hafen in der Mündung des Kemer Deresi und einen Nordhafen am offenen Meer) sowie eine kleine Insel bzw. Felsklippe (griechisch *Augo*, jetzt *Yumurta Adası*, dazu s. unten) hervor (Abb. 6-10). In späteren Portulankarten – aber nur in einem Portulan (ab Mitte 14. Jh.) – tritt bisweilen an die Stelle des Namens *Paris* bereits der neue Name *Camarie* (mit vielen Varianten), der, von griechisch *kamara* „Bogen“ abgeleitet, auf die Bögen der antiken Ruinen von *Parion* hinweist und sich als *Kemer* (dieses ins Türkische übergegangene Wort hat die gleiche Bedeutung) bis heute gehalten hat.<sup>79</sup>

Der genaueste griechische Portulan bietet als einziger einige zusätzliche Informationen, die aber nicht sicher zu interpretieren sind. Demnach kommt nach dem Verlassen von Lampsakos zunächst ein „dünn“ (*lignon*, also wohl spitzes) Kap, auf dem ein Dorf *Lampikō* liege. Entgegen der Charakterisierung als *lignon* könnte man an das gerundete Kap denken, das die Bucht von Lampsakos im Norden abschließt. Es folgt nach nur 1 Meile ein weiteres *akrotēri lignon*, das *Syropare* heißt. Bleibt man bei der Lokalisierung von *Lampikō*, so käme das Kap in Frage, das den Lagunensee von Çardak (und damit die Hafeneinfahrt des in diesem Portulan nicht genannten *Horkos*) von Süden her abschließt. Von hier fährt man (zum Ankern: ῥάσση) 1 Meile auf das Meer hinaus und gelangt zu einem weiteren Kap *Karbasaras*, wo es Klippen gibt, die drei Meilen in das Meer hinausreichen. Es könnte sich um das Çardakburnu handeln, das die Lagune gegen den Hellespont abschließt; die genannten Klippen wären dann der schmale Landstreifen zwischen Lagune und Hellespont, der in seiner heutigen Form etwa 4 km lang ist. Allerdings müssen an dieser Stelle (oder bereits vorher) Informationen ausgefallen sein, denn „von dort findet man in drei Meilen *tais Karais*“ worunter man, wie bereits gesagt, *Kamarai*, also

<sup>74</sup> Delatte 1947, 242 (Port. II); Dimitrov 1984, Taf. 13, 19, 21 *et passim*; Almagià 1944, Farbtafel (= Taf. 14), 17.

<sup>75</sup> Theod. ep. I 13 (Nr. 3) (Station auf dem Weg des Theodōros Studitēs in sein 1. Exil, 797); Georg. op. I 36 (Bau einer Flotte durch Kaiser Iōannēs Batatzēs 1224); ebd. 46–47 (nach der Einnahme von Lampsakos 1233 ließ der lateinische Kaiser von Konstantinopel, Jean de Brienne, seine Flotte in den Hafen von *Holkos* einlaufen).

<sup>76</sup> Motzo 1947, 44 (*lo porto de Carta*); Port. Gracia Pauli 47 (*lo porto de Archona*); Delatte 1947, 229 (Port. II); Port. Rizo 519; Dimitrov 1984, Taf. 4, 9, 13, 16, und öfter; Almagià 1944, Taf. 19; Çardak wurde auch in der früheren osmanischen Zeit als Hafen sowohl für die Überfuhr nach Kallipolis (Gelibolu) als auch nach Konstantinopel benutzt; vgl. Böhlendorf-Arslan – Dennert 2009, 338–339.

<sup>77</sup> Gautier Dalché 1995, 138 (die Entfernungsangabe ist ausgefallen); Motzo 1947, 46; Port. Grazia Pauli 49; Port. Rizo 519; Delatte 1947, 242 (Port. II), 285 (Port. III; hier steht irrtümlich *Paradizo* für *Parisi*).

<sup>78</sup> Dimitrov 1984, Taf. 3, 9, 13, 14, 16 und öfter.

<sup>79</sup> Delatte 1947, 337 (Port. VI: der Akkusativ *tais Karais* ist sicher [vermutlich nur Schreibfehler] aus *Ka[mar]ais* verkürzt). In mindestens zwei Portulankarten stehen beide Namen nebeneinander: Dimitrov 1984, Taf. 13 und Almagià 1944, Farbtafel (= Taf. 14). *Camarie* und Varianten davon alleine bieten etwa Dimitrov 1984, Taf. 21, 27; Almagià 1944, Taf. 17; andere späte Karten bieten aber wiederum oft *Paris* alleine.

Parion zu verstehen hat.<sup>80</sup> Grundsätzlich könnte sich die ganze (m. E. unwahrscheinlich) oder nur ein Teil der Beschreibung der Strecke auf die Gegend unmittelbar vor Parion beziehen.

Die nächste Station, die stark befestigte byzantinische Stadt Pēgai, in den westlichen Quellen *Spiga* (o. ä.), lag nw. des heutigen Karabiga auf einem markant vorspringenden Kap, das eine weite, nach O offene Bucht abschließt, die in einigen Portulanen und Portulankarten, z. T. zusätzlich zur eigentlichen Hafenstadt, genannt wird. Der Hafen lag auf der S-Seite dieses Kaps, das Schutz gegen n. Winde bot (Abb. 11, 12).<sup>81</sup> Manche Karten schwanken zwischen *C(avo)* und *G(olfo) de Spiga*. Die Entfernung von Parion (ca. 32 km) ist in den Portulanen mit 15 Meilen (nur ein Portulan hat 25 Meilen) zu knapp gemessen.<sup>82</sup> Zwei griechische Portulane sprechen von kleinen Inseln. Nach dem einen lagen sie mitten im Golf (von Spiga), mit einem Ankerplatz;<sup>83</sup> der – seine Quelle sicher stark verkürzend und unklar wiedergebende – Wortlaut des zweiten scheint dies auch nahe zu legen, es ist aber nicht zwingend.<sup>84</sup> Tatsächlich läßt sich zeigen, daß die beiden sogar namentlich (*Augo* und *Halas*) genannten Inseln nicht mit den beiden winzigen Felsklippen zu identifizieren sind, die die Seekarte zwischen dem Kap von Spiga und dem modernen Hafen einzeichnet,<sup>85</sup> sondern mit der Yumurta Adası und der Değirmencik Adası (auch Büyük Ada), die auf dem Weg von Parion nach Spiga der Küste vorgelagert sind. Die Yumurta Adası weist von SW gesehen, tatsächlich die Form eines perfekten Eis auf (Abb. 13); der türkische Name ist wohl eine Übersetzung des griechischen. Wenn *Augo* die heutige Yumurta Adası ist, dann muß die Insel *Halas* die Değirmencik Adası (benannt nach dem nächsten Dorf auf dem Festland) oder Büyük Ada sein, die dem kleinen Hafen von Değirmencik unmittelbar vorgelagert ist. In diesem Portulan folgen nun – nach den Inseln Augo und Halas und nur hier bezeugt – ein Kap *Kedros*, welcher nach W einen Golf *Kastēga* bildet. Da man dann weiter nach diesem Portulan vom Kap *Kedros* direkt zur Insel *Kutalē* (Ekinlik Adası) fährt, muß *Kedros* der Name des Kale Burnu sein, auf der die Stadt Spiga (Pēgai) lag, und *Kastēga* den, wie im Portulan angegeben, Golf von Spiga bezeichnen.<sup>86</sup> Damit dürfte auch die Aussage des erstgenannten Portulans (Inseln im Golf) schlicht falsch sein.

Der griechische Portulan beschreibt nun vom Golf *Kastēga* aus zuerst die Fahrt über *Kutalē* zur Insel *Marmaras*, dem früheren Pro(i)konnēsos, und nennt die wichtigsten Kaps, Häfen und vorgelagerten Inseln, nämlich: ein Kap im N mit den vorgelagerten *Hagionēsia* (die Eşekadası und vorgelagerte Felseilande); das Kap Petalas im W mit einer ö. anschließenden Hafenbucht (noch heute Badalankörfezi); und schließlich ein Kap im Osten, das nach NW schaut, mit einem *Panormi* genannten Hafen (wahrscheinlich das Kayalı oder das Fener Burnu, die zwar nicht wirklich nach NW gerichtet sind, zwischen denen aber noch eine heute Liman Koyu [„Hafenbucht“] genannte Bucht liegt). Der Portulan bricht hier die Beschreibung der Häfen auf den Inseln ab und fährt nun, wie die anderen Portulane auch, mit den Schifffahrtsstationen entlang der Küsten des Festlandes fort. Wie die anderen Portulane von Spiga, so geht der griechische Portulan nochmals *Kastēga* aus.<sup>87</sup>

Auf dem Weg zum nächsten bedeutenden Hafen Artakē (noch heute Erdek)<sup>88</sup> nennen Portulane und Portulankarten eine Zwischenstation, die unter verschiedenen Namen bzw. Namensformen verzeichnet

<sup>80</sup> Delatte 1947, 337 (Port. VI).

<sup>81</sup> Aylward 2006, 179–181.

<sup>82</sup> Gautier Dalché 1995, 138; Motzo 1947, 46; Port. Grazia Pauli 49; Port. Rizo 519; Delatte 1947, 242 (Port. II); Dimitrov 1984, Taf. 3, 4, 5, 9, 13 und öfter.

<sup>83</sup> Delatte 1947, 242 (Port. II).

<sup>84</sup> Delatte 1947, 337 (Port. VI).

<sup>85</sup> Seekarte Marmarameer, Sonderkarte *Hafen von Karabiga* (hrsg. vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg 2001, Nr. 511).

<sup>86</sup> Delatte 1947, 337 (Port. VI).

<sup>87</sup> Delatte 1947, 337 (Port. VI).

<sup>88</sup> Nach dem verheerenden Erdbeben des Jahres 1063 übernahm Artakē allmählich die Funktionen des weitgehend zerstörten Kyzikos, so als Hafen und Sitz des Metropolitens; s. Janin 1975, 194.

ist, die vielleicht, aber nicht sicher, verschiedene Orte bezeichnet. In einigen früheren Portulankarten des Petrus Vesconte und des Marino Sanudo (zwischen 1318 u. 1321) findet sich zwischen Spiga und *Artaqui* eine Station *Pal(l)eo*.<sup>89</sup> Diese Form ist der der Hafenstadt Panormos (heute Bandırma) ö. von Artakē, in der Bucht ö. der Halbinsel von Kyzikos, auf diesen Karten meist *Pallormo* o. ä., etwas ähnlich. Es wird wohl diese Ähnlichkeit gewesen sein, die zu einer echten Verwechslung in den geschriebenen Portulanen geführt hat, die durchgehend 20 Meilen ö. (oder osö.) von Spiga *Palomi* (*Panormi*, *Palormo*) verzeichnen. Artakē (oft in sehr entstellter Form: *Braco*, *Marocho*, *Tarqui*, *Lartaki*) liegt nach diesen Portulanen von hier 6 Meilen nnw.<sup>90</sup> Nach diesen Richtungs- und dem Verhältnis der Entfernungsangaben (die diesmal etwas knapp gerechnet sind) ist die Station bei der byzantinischen Siedlung von Musakça (Abb. 14) oder – wahrscheinlicher – bei der Sirinçavuş Kalesi zu lokalisieren, einer spätbyzantinischen Burg (Keramik des 13. Jh.), die sich oberhalb einer natürlichen, durch zwei Kaps geschützten Hafembucht erhebt und über eine Frischwasserquelle verfügte (Abb. 15).<sup>91</sup> Auf einigen späteren Portulankarten ist an ähnlicher Position zwischen Spiga und Artaqui (bzw. dem eingeschobenen Cavo de Chisico „Kap von Kyzikos“) – allerdings sind auf diesen Karten alle Namen etwas nach rechts verschoben – eine Station *Cunill(i)ere* (u. ä.) eingezeichnet.<sup>92</sup> Ob diese mit *Palleo/Palormo* identisch ist oder ein Nachbarort (etwa Musakça) gemeint ist, kann nicht entschieden werden.

Nach den meisten Portulanen wurde auf der Weiterfahrt Richtung Konstantinopel die Halbinsel von Kyzikos (Kapıdağı Yarımadası) nicht komplett, etwa zum Hafen *Panormos* (Bandırma), umfahren, sondern entweder *Marmara* als Hauptinsel des ganzen Archipels angelaufen<sup>93</sup> und dann die Fahrt zum Festland über die Insel Kalōnymos (heute İmralı) fortgesetzt, oder man erreichte Kalōnymos direkt. Die erste Station hinter Artakē war in jedem Falle *Rodia* bzw. *Punta de Rodia*, heute Narlı an der W-Spitze der Halbinsel. An dieser Stelle erwähnen die Portulane die w. gelegene Insel Halōnē unter dem Namen *Adanu* (*Andano* u. ä., heute Paşaliman Adası) und die n. gelegene Insel Pro[i]konnēsos (unter dem neueren Namen *Marmora*), die kurz beschrieben wird. Genauer geschildert wird die Einfahrt in den im N der Insel gelegenen Haupthafen (den heutigen Mermercik Limanı, der noch immer der Verschiffung von Marmor dient). Man passierte eine kleine Insel (die Eşek oder Işık Adası, eigentlich die in einem griechischen Portulan *Hagionēsia* genannte Inselgruppe) und fuhr vor einem Kap in den eigentlichen Hafen ein.<sup>94</sup>

Auch im folgenden zeigen die Portulane verschiedene Varianten der Seeroute auf. Entweder fuhr man von Rodia aus über die *isola de Calonimo* (griech. Kalōnymos, heute Imralı Adası), d. h. entlang der Nordküste der Halbinsel von Kyzikos, direkt zum *Casale de Capellecti* (mit Varianten; in einem griechischen Portulan *Kapellitēs*, heute wahrscheinlich Kapançı);<sup>95</sup> andere Portulane nennen vor der Insel

<sup>89</sup> Dimitrov 1984, Taf. 3, 4, 5.

<sup>90</sup> Motzo 1947, 46; Port. Grazia Pauli 49; Port. Rizo 519; Delatte 1947, 242 (Port. II). Das eigentliche Panormos/Bandırma kommt in diesen Portulanen gar nicht vor.

<sup>91</sup> Zu Hafen und Burg s. Özdemir 1988, 233; Rose – Körpe 2007, 106.

<sup>92</sup> Dimitrov 1984, Taf. 21, 27, 41; Almagià 1944, Farbtafel (= Taf. 14), Taf. 17, 20.

<sup>93</sup> Marmara (Pro[i]konnēsos) war stets eine wichtige Station auf der Fahrt von Konstantinopel in die Ägäis, wenn nur die notwendigsten Zwischenstops eingelegt wurden; vgl. etwa die schon angeführten Stationen der Kretaexpedition des Jahres 949 (oben S. 204 mit A. 7), mehrere russische Pilgerberichte (Khitrowo 1889, 6 [= Garzaniti 1991, 74, wo der bereits genannte Hafen Petalas als Name der ganzen Insel Marmara genommen wird], 195, 207), oder die Gesandtschaftsreise des Thōmas Magistros (um 1314–1318; Treu 1902, 15). Eine direkte Route vom *cauo della grecha* (Südspitze der thrakischen Chersonnes, s. Külzer 2008, 420) über die *isola del marmorra* nach *costantinopoli* wird in Port. Parma-Magliabecchi 325 beschrieben.

<sup>94</sup> Motzo 1947, 46; Port. Grazia Pauli 49; Port. Rizo 518; Delatte 1947, 241 (Port. II), 337 (Port. VI).

<sup>95</sup> So Motzo 1947, 46; Port. Grazia Pauli 50. Beschreibung der Siedlungsreste und des künstlich angelegten Hafens in der Flur Kapançı sowie an der westlich gelegenen Mündung des Ketenderesi bei Auzépy 2006, 370, 388–390; Auzépy et al. 2007, 351; Şahin et al. 2011, passim (die hier vorgeschlagene Identifizierung mit der Stadt

Kalōnymos *Lupadi* als Zwischenstation; es handelt sich um die Mündung des Flusses Ryndakos, der vor allem in westlichen Texten nach der gleichnamigen Stadt, dem byzantinischen Lopadion (auch Lupadion), benannt ist, die an diesem Fluß etwa 22 km ssw. der Mündung und an dessen Ausfluß aus dem See von Apollōnia(s) (Ulubat Gölü, früher Apolyont Gölü) liegt.<sup>96</sup> Der Unterlauf des Ryndakos bis zum See ist schiffbar, so daß sowohl Lopadion<sup>97</sup> selbst als auch (im Mittelalter weniger bedeutend) die Stadt Apollōnia(s) die Funktionen von maritimen Hafenstädten erfüllten.

Weiter dem Küstenverlauf folgend, war die Hafenstadt Kios (heute Gemlik), die am ö. Ende des gleichnamigen Golfes lag, das nächste wichtige Ziel. Der ö. Teil der Südküste des Marmarameeres, um den es hier geht, wird in den Portulanen und Portulankarten in sehr unterschiedlicher Ausführlichkeit behandelt. Manche Portulane geben zwischen Casale de Capellecti und *Cheo* (Kios, viele Schreibvarianten) keine Zwischenstation an.<sup>98</sup> Genauer sind die griechischen Portulane, die, wie sich zeigen wird, in diesem Bereich größere Übereinstimmungen mit den Portulankarten aufweisen. Zunächst ist festzuhalten, daß sie, wie die Karten, sei es alleine, sei es n. eines Äquivalents von Kios, einen Namen bieten, der eine Ableitung bzw. eine Verballhornung von *Palaios Limēn* „Alter Hafen“ darstellt.<sup>99</sup> Der „Alte Hafen“ von Kios, der für die Seefahrer sicher wichtiger war als die Stadt und daher auf den Karten mit roter Tinte geschrieben ist (meist *Palalime* o.ä.), lag wohl an der Mündung des Ausflusses aus dem See von Nikaia (Askania Limnē), der daher antik oft Askanos, oft aber nach der Stadt ebenfalls Kios genannt

---

Kaisareia ist nicht möglich, da diese sicher im Inland lag; wohl aber könnte es sich um den römisch-frühbyzantinischen Hafen dieser Stadt handeln).

<sup>96</sup> Port. Rizo 518; Delatte 1947, 241 (Port. II, *Leopanti*). Dieser ausführlichere griechische Portulan kennt zwischen *Kapelitēs* und *Leopanti* auch – nur 1 Meile von *Kapelitēs* entfernt – die Zwischenstation *Diaskelo*, die alte Hafenstadt Daskyleion (beim heutigen Esenköy, früher Eskel oder Eşkel, worin sich der alte Name erhalten hat). Indem er auch eine Abfolge Leopanti – Kalolimnos – Tritano (das Kap Tritōn, der westlichste Ausläufer des Arganthōnios-Gebirges, d. h. der Halbinsel, die die Golfe von Kios und von Nikomēdeia trennt; es wird auch auf der direkten Route nach Konstantinopel genannt) angibt, zeigt er, daß natürlich nicht immer alle Stationen angelaufen wurden, sondern es sehr wohl auch direktere Routen gab, die sich von der Küstenlinie entfernen konnten. Auch Delatte 1947, 337–338 (Port. VI), kennt *Lupanti* als Zwischenstation. Er nennt allerdings zu *Lartakin* (Artakē) eine Gruppe von drei Inseln, von denen er nur zwei namentlich nennt, *Hagios Andreas* und *Palormin*. Tatsächlich handelt es sich nicht um die beiden bekannten Inseln bei Artakē (die Zeytin Adası direkt an der Hafeneinfahrt und die etwas entfernter gelegene Tavşan Adası), sondern (durch Verwechslung oder – eher – Textausfall) um eine Gruppe von drei kleinen Inseln ö. der Halbinsel von Kyzikos, nämlich die Fener (auch noch Ayasandıras) Adası, eine weitere Tavşan (auch Sedef) Adası und die Hali (auch Meksä) Adası. Von hier geht es folgerichtig in 20 Meilen (in Wirklichkeit ca. 37 km) zum Fluß *Lupanti* und nach *Kalos Limēn*, das nicht ganz korrekt als Bucht mit einer großen Insel aufgefaßt wird. Statt nach *Kapelitēs* geht es direkt weiter nach *Tregia* (Trigleia; s. u.).

<sup>97</sup> Auf die Stadt *Lupate* weist der älteste, lateinische Portulan ausdrücklich hin, der auch von einem Golf von Lupate mit der Insel *Calonimus* spricht (Gautier Dalché 1995, 138–139). Viele Portulankarten verzeichnen nebeneinander denselben Ort unter zwei verschiedenen Namensformen (als *Lupanti* und *Lupay* o. ä., oft an beiden Stellen mit Flussmündung). Vermutlich waren ursprünglich die Flußmündung und die Stadt im Inland gemeint, eine Darstellung, die im Laufe der handschriftlichen Überlieferung verfälscht wurde; s. etwa Dimitrov 1984, Taf. 1, 2, 3, 4 und öfter.

<sup>98</sup> Gautier Dalché 1995, 139 (gibt hinter dem Golf von *Lupate* den *sinus Schii* mit der Stadt *Schio* am Ende des Golfes an); Motzo 1947, 46 und Port. Grazia Pauli 48 rechnen von *Casale de Capellecti* nach *Cheo* (*Chiu*) 20 Meilen nach O (knapp 40 km, also zu knapp gemessen). Port. Rizo 518 gibt genauer 30 Meilen vom *colfo de chio* zum *chaxale de capeleti* nach WSW an.

<sup>99</sup> Delatte 1947, 241 (Port. II) hat, anders als die Karten, *to Kioni* n. von *Palolimno*; Delatte 1947, 338 (Port. VI) bietet *Palaios Limēn* als Namen des Golfes (von Kios) und fügt (in der überlieferten Form in sich widersprüchlich) hinzu, daß der Golf *Muntania*, das Land aber *Palimen* heiße, eine Form, die der westlichen Portulankarten viel näher steht.

wurde.<sup>100</sup> Die Mündung ist auf den meisten Karten deutlich eingezeichnet, das Äquivalent von Kios (*quio* o.ä.) findet sich dann s. davon.<sup>101</sup>

Ein griechischer Portulan und viele Portulankarten verzeichnen zwischen *lupadi* und *chio* einige Zwischenstationen, denen z. T. eine erhebliche Bedeutung als Handelshäfen zukam. Unweit w. (1 Meile, was sicher zu knapp ist) von dem genannten Kapelitēs lag *Diaskelo* (Daskyleion, vgl. bereits oben A. 96).<sup>102</sup> Nach O folgen nun die gerade in spät- und nachbyzantinischer Zeit als Exporthafen für Weine bekannte Stadt *Triglia* (oft *Trigleia* geschrieben, heute Tirilye, amtlich Zeytinbağı; Abb. 16)<sup>103</sup> und *Muntania*, die Nachfolgesiedlung der alten Stadt Apameia (heute Mudanya).<sup>104</sup> Der zweite späte griechische Portulan verzeichnet an diesem Küstenabschnitt ö. von *Tregia* (Triglia) *Sekinē*, beides allerdings nur als *akrōtēria* (Kaps), die westlich jeweils eine Bucht bildeten.<sup>105</sup> *Sekinē*, das spätbyzantinische, durch seine Michaels- oder Taxiarchenkirche bekannte *Sykē* (heute Sığı, amtlich Kumyaka),<sup>106</sup> nimmt die italienisierte Form der Portulankarten auf (*Sechin*, *Sechino*, *Sechim*, *Sequin*, *Sequino*, *Sequim*, *Scani* u. ä.), die den Ort korrekt zwischen Kios und Trigleia einzeichnen (Abb. 17).<sup>107</sup>

Die Küstenlinie führt nun um den Arganthōnios-Berg herum aus dem Golf von Kios über das Kap Tritōn in den Golf von Nikomēdeia. In diesem Bereich können wiederum viele der genannten Stationen nicht lokalisiert werden. Die italienischen Portulane lassen alle Details aus und nennen nach Kios nur das Kap Tritōn in entstellter Form (*Pigrano*, *Pigra*) und springen gleich an das N-Ufer des Golfes von Nikomēdeia.<sup>108</sup> Die griechischen Portulane und die Portulankarten verzeichnen zusammen genommen zwischen Kios und dem Kap Tritōn (Entfernung zusammen 30 Meilen) die Stationen *Traquia*, *Leontarion* und *Hagios Mēnas*. Die möglicherweise erste Station, *Traquia* (auch Trachia) ist nur auf einigen Portulankarten des 15. Jh. verzeichnet, die – mit einer Ausnahme<sup>109</sup> – die nächste Station, *Leontarion*, auslassen; *Traquia* wird also sonst zwischen dem Kap Tritōn und Palolimen (dem Hafen von Kios) plziert,<sup>110</sup> ein Umstand, der eine Lokalisierung praktisch unmöglich macht.<sup>111</sup> Ähnliches gilt

<sup>100</sup> Vgl. W. Ruge, Askanios 1. *RE* 2/2 (1896) 1610; ders., Kios 2. *RE* 11/1 (1921) 488.

<sup>101</sup> So Dimitrov 1984, Taf. 2, 3, 4, 9 und öfter. Da das Zentrum der alten Stadt n. des Flußlaufes und ö. des modernen Hafens lag und eine Verlagerung im späten Mittelalter nicht anzunehmen ist, handelt es sich entweder um eine reine Nebeneinanderstellung beider Namen, oder aber die Abfolge beruht auf Irrtum.

<sup>102</sup> Delatte 1947, 241 (Port. II); in den Portulankarten finden sich (manchmal rot) Formen wie *Diasqilli*, *Diasquili*, *Diascillo*, *Diaschili* o. ä.; Dimitrov 1984, Taf. 1, 9, 13, 16 und öfter.

<sup>103</sup> Delatte 1947, 241 (Port. II); in den Portulankarten (wegen seiner Bedeutung meist rot eingezeichnet) *Tril(l)ia*, *Trigla*, *Trizia*, *Treia* o. ä.; Dimitrov 1984, Taf. 1, 3, 4, 9, 13, 17 und öfter; Almagià 1944, Farbtafel (= Taf. 14), Taf. 19 und öfter.

<sup>104</sup> Delatte 1947, 241 (Port. II); der Ort wird nur in wenigen, späteren Portulankarten verzeichnet (*Montania*, *Montanea*, *Lamontanea*), allerdings stets in falscher Abfolge (zwischen den Äquivalenten von Trigleia und Daskyleion); so Almagià 1944, Farbtafel (= Taf. 14), Taf. 17; Dimitrov 1984, Taf. 27, 40, 41.

<sup>105</sup> Delatte 1947, 338 (Port. VI).

<sup>106</sup> Zum Ort und seiner Kirche s. Buchwald 1969.

<sup>107</sup> Dimitrov 1984, Taf. 1, 3, 4, 9 und öfter.

<sup>108</sup> Motzo 1947, 46–47, nennt 30 Meilen (die Entfernung ist etwas zu groß) hinter Cheo *Pigrano* (das Kap Tritōn), gibt dann aber eine Strecke von 40 Meilen (Richtung ONO) nach *Calamato* an. Ähnlich der Port. Grazia Pauli 50, der diese Punkte *Pigra* und *Characha* nennt (die sicher irrümlichen 20 Meilen und die Richtung NW sind vielleicht von der in Entfernung und Richtung identischen nächsten Zeile beeinflusst). *Characha* ist vermutlich mit dem auch sonst bekannten byzantinischen Ort und Burg *Charax* (am N-Ufer des Golfes von Nikomēdeia, heute Hereke) identisch. Port. Rizo 518 kennt die Station *Trachilo* (an der Nordseite des Arganthōnios-Berges, s. u.), das Ende des Golfes von *Chromedia* (Nikomēdeia) und *Charicha* (hier ganz sicher *Charax*).

<sup>109</sup> Dimitrov 1984, Taf. 17.

<sup>110</sup> Dimitrov 1984, Taf. 16 (unscharf, = Nordenskiöld 1897, 32–33), 19, 21, 30, 33, 34.

<sup>111</sup> Da *Traquia* (mit nur einer Ausnahme) stets alternierend zu einem Äquivalent von *Leontarion* genannt wird, ist auch eine Identität der beiden Stationen nicht ausgeschlossen.

für die auch aus anderen Quellen bekannte Station *Leontari(on)*,<sup>112</sup> die nach einem griechischen Portulan 6 Meilen hinter Kios und 14 Meilen vor *Hagios Mēnas* lag und in vielen Seekarten (*Lourilo, Lourili, Loudar, Londar(i)* u. ä.) genannt wird.<sup>113</sup> Wenn man die insgesamt zu großen Entfernungen ungefähr proportional reduziert, so könnte Leontarion etwa bei der Küçükkumla İskelsi, Hagios Mēnas, auf einigen Portulankarten *Aiomina*,<sup>114</sup> an einer Landestelle unterhalb von Fistıklı (etwa bei der Einmündung eines Baches zur Versorgung mit Frischwasser) gesucht werden. All diese Lokalisierungsvorschläge sind natürlich nur als Vermutungen zu verstehen, zumal es an diesem Küstenabschnitt nur ganz geringe Siedlungsspuren gibt. Sicher lokalisiert beim heutigen Boz Burun ist erst das in (fast) allen Portulanen und Portulankarten genannte und in der byzantinischen Literatur als gefährlich bekannte Kap Tritōn,<sup>115</sup> das in der Überlieferung verschiedene Entstellungen und Verschreibungen erfahren hat.<sup>116</sup>

Das Kap Tritōn vermittelte den Übergang von der Südabdachung des Arganthōnios-Berges und dem Golf von Kios zur Nordabdachung dieses Gebirgszuges und in weiterer Folge zum Golf von Nikomēdeia. Auch die in diesem Bereich genannten Stationen sind nicht sicher lokalisierbar. Vorweg eine Bemerkung zu den Prinzeninseln, obwohl diese rein geographisch in einen anderen Zusammenhang gehören würden. In den Portulanen und auf vielen Portulankarten heißen sie *Paonare* o. ä. Nach den nicht ganz korrekten Vorstellungen dieser westlichen Werke liegen sie an (oder direkt vor) der Einfahrt in den Golf von Nikomēdeia.<sup>117</sup>

Zahlreiche Portulankarten, aber kein einziger Portulan, verzeichnen eine meist *Neangome* genannte Station zwischen dem Kap Tritōn und dem ziemlich am Ostende des Golfes von Nikomēdeia zu suchenden *Cristo* (= San Sēsto, s. u.).<sup>118</sup> Es handelt sich um den Hafen Neakōmē (auch Nea[n]kōmis), der

<sup>112</sup> *Leodari, Bondari* wird 1275 in einer venezianischen Urkunde genannt (Bewohner des Ortes beteiligten sich am Raub von Gegenständen, die nach einem Schiffbruch beim Kap Tritōn [*Latritina, Gritina, La Tritina*; zu diesem Kap gleich anschließend] an Land gerettet worden waren) und in einem Brief des Maximos Planudēs genannt; s. Tafel – Thomas 1857, 206, 218, 277; Max. Planud. ep. Nr. 113.

<sup>113</sup> Delatte 1947, 241 (Port. II), 338 (Port. VI); Dimitrov 1984, Taf. 1, 3 4, 5, 9, 13 und öfter.

<sup>114</sup> Delatte 1947, 241 (Port. II); Dimitrov 1984, Taf. 1, 3, 4, 5.

<sup>115</sup> Im Januar 401 suchte das Schiff, mit dem Iōannēs Chrysostomos von Konstantinopel nach Apameia (beim heutigen Mudanya) fuhr, unter dem *oros tu Tritōnos* Schutz vor einem Nordsturm (Pallad. dialog. I 288). Im 9. Jh. rettete der hl. Nikolaos von Myra bei Tritōn durch ein Wunder ein Schiff aus einem Seesturm (Anrich 1913–1917 (I), 195–196, 273; (II), 380–382). Auf den tatsächlichen Schiffbruch eines venezianischen Handelsschiffes beim Kap Tritōn 1275 wurde bereits hingewiesen (oben A. 112).

<sup>116</sup> Motzo 1947, 46–47; Port. Garzia Pauli 50 (*Pigrano* bzw. *Pigra*); Port. Rizo 518 (ohne eigentlichen Namen als *chrau del golfo de Chio* bezeichnet); auch das *kabo Kabalarēs* bei Delatte 1947, 240 (Port. II) und *Caulari* auf einer Portulankarte (Dimitrov 1984, Taf. 13), die ein Äquivalent von Tritōn ausläßt, müssen – auch aufgrund der Entfernungen in dem Portulan – mit dem Kap Tritōn identisch sein, ungeachtet des Umstandes, daß der Portulan im Anschluß (241) als *kabo Tritano* nochmals nennt; Delatte 1947, 338 (Port. VI [*Tritanō*]). In den Portulankarten (*passim*) meist *Tritano*, bisweilen *Tritanio, Tratano* u.ä.

<sup>117</sup> Gautier Dalché 1995, 139: „In ostio cuius sinus (von Nicomidia) sunt insule Paonare ex latere septemtrionali in sinu iuxta caput eius“; ein griechischer Portulan nennt die fünf Inseln *Pagonerai*s zwischen dem Kap *Kabalarēs* (= Tritōn) und einem sonst unbekanntem Ort *Kieta* (wohl n. oder ö. der Prinzeninseln), ein anderer führt sie unter dem vielleicht entstellten Namen *Galiolais* an (Delatte 1947, 240–241 [Port. II], 338 [Port. VI]). Einige der älteren Portulankarten zeichnen die Inseln *Paonare* vor dem Kap Tritōn im Meer ein (so Dimitrov 1984, Taf. 4, 5); ab dem 14. Jh. wird der Name (als *Paonare* oder als *Principo*) meist zwischen *Neangome* und *cristo* (dazu gleich anschließend) wie ein Ort des Festlandes plaziert und oft durch kleine Striche die Lage der Inseln unmittelbar vor dem Kap Tritōn angedeutet (etwa Dimitrov 1984, Taf. 13 *I. de lo Principo*), 21, [*Paonere*], 27 [*Paonar*] und öfter). Jedenfalls ist kein Hafen auf dem Festland gemeint. Die sog. Karte von Cortona (vgl. oben, Anm. 17) zeigt unter dem Namen *Pronar* vier Prinzeninseln in korrekter Position unterhalb von *Scutur*; s. Armignacco 1957, 207 (Auflistung der Namen), Taf. III (Abb. der Karte).

<sup>118</sup> Dimitrov 1984, Taf. 7, 9, 14, 17, 19.

nach einem byzantinischen Reisebericht „gegenüber von Ritzion“ (heute Darica) lag,<sup>119</sup> also ö. von Pylai (Yalova), vielleicht im Bereich des Çatal Burnu genannten Kaps, zu suchen ist, aber nicht genau lokalisiert werden kann; möglich wäre eine Identifizierung mit dem Ort Strobilos (bei Çiftlikköy ö. von Yalova), dessen Name nur bis ins 6. Jh., wo Siedlungstätigkeit aber bis ins 13. Jh. bezeugt ist.<sup>120</sup>

Nach zwei Portulanen lag die Station *Trangilo* oder *Trachilo* 40 Meilen von Kap Tritōn (hier *chauo des colfo de Chio* bzw. *kabo Kabalarēs*) und 50 Meilen von *lo fondi del colfo* (sc. *de Cromedia* [Nikomēdeia]) bzw. von *San Sesto* (ziemlich am Ende des Golfes zu suchen, s. unten); nur eine einzige Portulankarte verzeichnet *Tranquilo* zwischen *Meganome* (Verschreibung für *Neangome* [Neakōmē], s. o.).<sup>121</sup> Teilt man die wie üblich insgesamt zu große Strecke zwischen dem Kap Tritōn und dem Ostende des Golfes von Nikomēdeia (statt der 90 Meilen [ca. 135 km] sind es in Wirklichkeit etwa 115 km) im Verhältnis 4:5, so könnte man *Trangilo* etwa bei Kuruköy oder bei Çınarcık (9 bzw. 13 km w. von Yalova, beides Orte mit byzantinischen und postbyzantinischen Resten)<sup>122</sup> suchen. Eine solche m. E. wahrscheinliche Lösung entspricht den in den Portulanen überlieferten Entfernungen und der wahrscheinlichen Lage von Neakōmē, steht aber im Widerspruch zu der Abfolge auf der Portulankarte, die dann fehlerhaft wäre.

Nur ein griechischer Portulan führt zwischen (dem Kap) *Tritanō* (Tritōn) und *Kristō* ein weiteres Kap an, das er *Tritoma Pinapi* nennt; von hier erstreckte sich ein großer Golf (von Nikomēdeia) 30 Meilen weit nach Osten. Dort finde man einen kleinen Golf (*korfopulon*) *Kristō*.<sup>123</sup> Auf zwei alten Portulankarten, der sog. Pisanerkarte und der sog. Karte von Cortona, findet sich zwischen der *ciuitate Comidie* (Nikomēdeia) bzw. *Cristo* im O und einem unleserlichen Namen, der wahrscheinlich Neakōmē vertritt bzw. einem sonst unbekanntem *Comerto* im W (darauf folgt Tritōn) ein *cauo Quinoto* bzw. *capo Quenoto*.<sup>124</sup> Man könnte hypothetisch dieses Kap mit dem Kap *Tritoma Pinapi* identifizieren.

Die offenbar wichtige Station *Kristō*, die stets vor Nikomēdeia genannt wird, heißt auf den meisten Portulankarten *Cristo*,<sup>125</sup> einmal *San Sisto*<sup>126</sup> und in dem anderen griechischen Portulan, der als Lage 5 Meilen ssö. von Nikomēdeia angibt, *San Sesto*.<sup>127</sup> All diese Angaben führen in den SO des Golfes von Nikomēdeia, etwa in das Gebiet der alten Stadt Astakos (bei Başiskele) oder etwas w. davon, ohne daß sich eine genauere Lage angeben ließe.

Viele Portulane und Portulankarten nennen den Golf von Nikomēdeia (meist *G. de Comidie* o. ä.) und die Stadt (*Comidie* oder *Nicomidie*); andere lassen den Golf oder die Stadt aus (Abb. 18). Eine zeitliche Entwicklung etwa in dem Sinne, daß der Hafen von Nikomēdeia zu gewissen Zeiten für die westliche Handelsschifffahrt nicht wichtig gewesen wäre, läßt sich nicht herauslesen.<sup>128</sup>

<sup>119</sup> Heisenberg 1923, 45.

<sup>120</sup> Zu Strobilos s. Foss 1997, 85–88.

<sup>121</sup> Delatte 1947, 240 (Port. II); Port. Rizo 518; Dimitrov 1984, Taf. 13.

<sup>122</sup> Bei Kuruköy, im 19. Jh. Ausgangspunkt für den Besuch der Thermalbäder von Pythia, wurden damals u. a. auch Spuren alter Molen gesehen; s. Gedeon 1892, 19–20; Makrē 1888, 10, 61–62; Mansel 1936, 58, A. 68. Zu den Resten bei Çınarcık s. Makrē 1888, 11, 48, 63.

<sup>123</sup> Delatte 1947, 338 (Port. VI).

<sup>124</sup> Pisaner Karte nach Jomard 1854, Taf. 50–51 bzw. Armignacco 1957, 207, die Karte von Cortona nach Armignacco ebd.

<sup>125</sup> Dimitrov 1984, Taf. 4, 5, 7, 9, 14 und öfter.

<sup>126</sup> Dimitrov 1984, Taf. 13.

<sup>127</sup> Delatte 1947, 240 (Port. II).

<sup>128</sup> Golf und Stadt etwa bei Gautier Dalché 1995, 139; Delatte 1947, 240 (Port. II); 338 (Port. VI, beide als *chōra*); Dimitrov 1984, Taf. 3, 4, 5, 17. Nur den Golf führen an: Port. Rizo 518; Dimitrov 1984, Taf. 1, 7, 14; nur die Stadt: Dimitrov 1984, Taf. 13, 19, 27, 30.

Wie für den Abschnitt von Kap Tritōn bis Nikomēdeia, so lassen sich auch für das Nordufer des Golfes und das anschließende Ostufer des Marmarameeres nur wenige der in den Portulanen und Portulankarten genannten Stationen sicher festlegen. Einziger Fixpunkt ist der Hafentort *Charax* (jetzt Hereke, 29 km w. von Nikomēdeia), der in mindestens einem, wahrscheinlich in drei italienischen Portulanen genannt wird.<sup>129</sup> Da ein Äquivalent von *Charax* in den ausführlicheren Portulanen und Portulankarten nicht vorkommt, ist für die Stationen dieser Werke kein Anhaltspunkt gewonnen. Der ausführliche griechische Portulan führt uns von *Komidia* zunächst in einen kleinen Golf *Tzedā Komidia* (hier kann es sich nur um eine der Buchten w. von Nikomēdeia handeln) und von hier ohne nähere Angaben zu den Stationen *Berlē* und *Rakia*.<sup>130</sup> Beide sind auch auf den Portulankarten eingezeichnet. Die ältesten Karten kennen nur *Rachia* (mit Schreibvarianten auf späteren Karten wie *Rachea*, *Racia*, *Raquia*, *Traquia*),<sup>131</sup> erst ab dem 14. Jh. tritt zwischen Nikomēdeia und *Rachia* eine weitere Station *Verlichi*, *Verlia*, *Veliqui* u. ä. hinzu, die klar dem *Berlē* des griechischen Portulans entspricht.<sup>132</sup> Vielleicht ist auch die Form *Bertona* (einziger Name zwischen *Scutariy* und *Nicomidia*)<sup>133</sup> eine Verschreibung von *Verlia*. Auf Karten des 16. Jh. tritt meist an die Stelle von *Rachia* ein Name *Artia*.<sup>134</sup> Da nur das *Lerta* der Taf. 41 zusammen mit *Rachia* vorkommt, ist vermutlich auch *Artia* als Schreibvariante von *Rachia*, nicht als eigener Ort aufzufassen. Eine Karte schiebt zwischen *Uerliqui* und *Rachia* eine Station *Gardia*<sup>135</sup> ein. Es könnte sich tatsächlich ebenso gut um eine weitere Station handeln wie um eine Dublette von *Verlia* oder *Raquia*. Zur Lage dieser Schiffahrtsstationen kann so gut wie gar nichts gesagt werden. Es bleibt reine Vermutung anzunehmen, daß *Berlē* noch innerhalb des Golfes, *Gardia* etwa an der Einfahrt (könnte es sich um eine „Wach- und Kontrollstation“ handeln?) und *Raquia* bereits außerhalb gelegen wäre.

Der Portulan Rizo kennt 50 Meilen nnw. von *Charicha* (also *Charax* im Golf von Nikomēdeia) und 10 Meilen s. von *Schutarri* ein *chao de Quiuiza*, das er mit dem *chao del colfo de Cromedia*, also wohl einem Kap an der Einfahrt in den Golf von Nikomēdeia, gleichsetzt.<sup>136</sup> Die überlieferten Entfernungangaben sind unbrauchbar, denn die 50 Meilen würden bereits bis Konstantinopel führen, während die 10 Meilen gerade in die Nähe von Maltepe führen, wo in byzantinischer Zeit der Bryas-Palast lag. Von einem „Kap des Golfes von Nikomēdeia“ kann hier noch lange keine Rede sein; als solches könnte frühestens das Kap Akritas (Tuzla Burnu) angesehen werden; geographisch käme eher das Kap Leukatēs (Yelenkaya Burnu) in Frage, wo tatsächlich der Golf beginnt. Damit muß auch die Frage offen bleiben, ob, wie vorgeschlagen,<sup>137</sup> das *chao de Quiuiza* mit der oben genannten Station *Rakia* gleichzusetzen ist. Eine andere Zwischenstation führen die beiden älteren italienischen Portulane in einer, wie die Abweichungen der Texte von einander zeigen, korrupt überlieferten Stelle an.<sup>138</sup> Demnach soll 20 Meilen von

<sup>129</sup> Port. Rizo 518, der (wieder zu große) 30 Meilen von *Charicha* bis zum Ende des *colfo de Chromedia* rechnet. Wie schon oben (A. 108) erwähnt, führen Motzo 1947, 47 (vermutlich korrupt) *Calamato* und Port. Grazia Pauli 59 *Characha* auf dem Weg von *Cheo*, *Chiu* (Kios) nach Skutarion an. Der Umweg tief in den Golf von Nikomēdeia ist eigentlich nicht erklärlich.

<sup>130</sup> Delatte 1947, 338 (Port. VI).

<sup>131</sup> Dimitrov 1984, Taf. 1, 2, 3, 4, 13, 27, 30.

<sup>132</sup> Dimitrov 1984, Taf. 13, 27, 40, 41, 42, 43, 44.

<sup>133</sup> Dimitrov 1984, Taf. 17.

<sup>134</sup> Dimitrov 1984, Taf. 40, 41 (*Lerta*, wohl *Art[i]a* mit vorgesetztem Artikel), 42, 43, 44.

<sup>135</sup> Dimitrov 1984, Taf. 13.

<sup>136</sup> Port. Rizo 518.

<sup>137</sup> Kretschmer 1909, 650.

<sup>138</sup> Motzo 1947, 47: *De la Calamata* (im Satz vorher *Calamato*) *a lo Casale* [Meilenzahl ausgefallen] *per maestro, e clamase lo golfo de Casale. ... De lo dicto Casale a le Paonarie a la prima isloa, e la segonda se clama Reolin, <mezzo> millaro. De lo dicto Casale a Scudari VI millara per tramontana.*



Characha (Charax) eine Station *Casale* liegen, von der die Überfahrt zu den Prinzelinseln ganz kurz war.<sup>139</sup> Hier sind beide Entfernungen zu kurz, denn man kommt erst mit mindestens 30 Meilen in die Nähe der Prinzeninseln (Ausgangspunkt der kürzesten Überfahrten wäre entweder Kartalimēn (heute Kartal) oder wiederum die Gegend von Maltepe; von hier wären es aber 10 Meilen bis Skutarion.

So gut wie alle Portulankarten führen nun nur noch *Scutari*, das byzantinische Skutarion, heute Üsküdar<sup>140</sup> und, bereits am n. Ausgang des Bosporus gelegen, *Giro* (oder mit Artikel *Algiro*), das byzantinische Hieron an, das in früh- und mittelbyzantinischer Zeit Zoll- und Kontrollstelle für den gesamten Schwarzmeerverkehr war (Abb. 19, 20). Die folgenden Stationen liegen bereits alle am Schwarzen Meer und sind nicht mehr Gegenstand dieser Untersuchung. Ähnlich die geschriebenen Portulane. Der lateinische Portulan nennt den Ausgang des Bosporus bzw. die letzte Station *Ostano*; ob darunter nur die „Mündung“ (von ostium) des Bosporus oder – eher – ein bestimmter Ort (vielleicht noch n. von Hieron) zu verstehen ist, bleibt unklar.<sup>141</sup> Ein griechischer Portulan verwendet die in spätbyzantinischer Zeit gängige Form *Argyros* (die sich ihrerseits von *Algiro* herleitet) für Hieron, *mpuka tu Argyru* für den eigentlichen Ausgang des Bosporus.<sup>142</sup> Der andere griechische Portulan überliefert (vielleicht korrupt) die Form *rēbastenō*, 20 Meilen von Skutarē.<sup>143</sup> Handelt es sich um die *riva*, also das Ufer des *Stenon*, also des Bosporus, oder um eine Kombination mit *Riva*, der ersten Station hinter Hieron, die bereits am eigentlichen Schwarzen Meer lag? Die älteren italienischen Portulane kennen am Ausgang des Bosporus ins Schwarze Meer, 20 Meilen n. von Skutari, die Station *Comerquo* bzw. *Comerzodin*, die, abgeleitet von *commercium*, auf die angeführte Funktion von Hieron als Zollstation hinweist.<sup>144</sup>

Daß das – aus byzantinischer Sicht – natürliche Ziel der Portulane, Konstantinopel, in den schriftlichen Portulanan im Rahmen der kleinasiatischen Küste kaum genannt wird,<sup>145</sup> ist nicht verwunderlich. Die Hauptstadt des Byzantinischen Reiches wird im Rahmen der Stationen der europäischen Küste behandelt<sup>146</sup> und zusätzlich auf der direkten Route von der Einfahrt in die Dardanellen nach Konstantinopel und in das Schwarze Meer genannt.<sup>147</sup>

Aus den vorstehenden Ausführungen dürfte klar geworden sein, daß Portulane und Portulankarten eine wichtige Quelle einerseits für die Geographie des Byzantinischen Reiches, andererseits und besonders für die Häfen und Schifffahrtsstationen darstellen, die von den westlichen, d. h. besonders venezianischen und genuesischen Seefahrern tatsächlich als Schutz bei Stürmen, zur Ergänzung von Lebensmittel- und Wasserreserven und last but not least zu Handelszwecken angelaufen wurden. Nur die frühesten Portulane und Portulankarten spiegeln eine Zeit wider, in der die behandelten Küsten von Hellespont und Bithynien noch unter byzantinischer Herrschaft standen. Die aufs Ganze gesehen relativ geringen Änderungen, die zwischen frühen und späten Portulanan und Karten festzustellen sind, zeigen, daß sich durch den Übergang dieser Küsten unter die Herrschaft der Osmanen für die westliche

Port. Grazia Pauli 50: *E di Characha* (zur Gleichsetzung von Calamato und Characha s. bereits oben A. 108) *al ditto Chasale à miglia XX per maestro (ed è) ditto golfo di Casar. ... E di ditto Chasale al Paonar prima isola, e la sechonda è ditte Roclin.*

<sup>139</sup> Die wiederholte Nennung von Casale (eigentlich „Dorf, Siedlung“) legt nahe, daß dieses Appellativum hier, im Gegensatz zum früher genannten Casale de Capellecti, als Eigenname aufzufassen ist und nicht etwa der eigentliche Name ausgefallen wäre (so A. 32 in Port. Grazia Pauli).

<sup>140</sup> Skutarion war ursprünglich ein Palast in Chrysopolis (zuerst genannt bei Nik. Chon. hist. 215), dessen Name durch den des Palastes allmählich abgelöst wurde (s. Janin 1975, 26).

<sup>141</sup> Gautier Dalché 1995, 139–141.

<sup>142</sup> Delatte 1947, 240 (Port. II).

<sup>143</sup> Delatte 1947, 338 (Port. VI).

<sup>144</sup> Motzo 1947, 47; Port. Grazia Pauli 50.

<sup>145</sup> Der lateinische Portulan nennt es gegenüber von *Calcedonia* (Gautier Dalché 1995, 139).

<sup>146</sup> So etwa Motzo 1947, 44–45; Port. Rizo 516; Delatte 1947, 230 (Port. II).

<sup>147</sup> Motzo 1947, 47; Port. Grazia Pauli 50–51; Ziel von Delatte 1947, 335, 338 (Port. VI). ist direkt *hē Polis*.

Handelsschiffahrt nicht allzu viel geändert haben kann. Zu beachten ist allerdings, daß die späteren Karten immer mehr ältere Modelle zu reproduzieren scheinen. Dabei wird die geographische Darstellung schematisiert, so daß manche ursprünglich richtige Eintragungen an falsche Stellen verrückt werden und dort bleiben.<sup>148</sup> Signifikante Beispiele aus dem untersuchten Raum sind etwa die Positionen von Artakē und dem Kap Tritōn, die auf den älteren Karten geographisch korrekt plaziert sind.<sup>149</sup> Im 15. Jh. wird Artakē aus der Position w. der Halbinsel von Kyzikos nach Osten verschoben.<sup>150</sup> Seit der 1. Hälfte des 16. Jh. wird Tritōn, wenn die Eintragung nicht überhaupt unterbleibt, entlang des Golfes Richtung Kios verschoben.<sup>151</sup> Es ist dies die Zeit, in der die Portulankarten für die praktische Seefahrt nicht mehr unentbehrlich waren und folglich Genauigkeit im Detail weniger wichtig wurde.<sup>152</sup>

#### Abgekürzt zitierte Literatur

##### I. Quellen

- |                               |  |
|-------------------------------|--|
| Anrich 1913–1917              | G. Anrich, Hagios Nikolaos. Der heilige Nikolaos in der griechischen Kirche, I. Texte, II. Prolegomena, Untersuchungen, Indices, Leipzig – Berlin 1913–1917.   |
| Arr. per. p. E.               | Flavii Arriani periplus Ponti Euxini, ed. A. G. Roos, Flavii Arriani quae exstant omnia, vol. II, ed. corr. G. Wirth, Leipzig 1968, 103–128.   |
| Auzépy 2006                   | M.-F. Auzépy, Campagne de prospection 2005 de la mission Monastères byzantins de la côte sud de la Marmara, <i>Anatolia Antiqua</i> 14, 2006, 369–398.   |
| Auzépy et al. 2007            | M.-F. Auzépy avec la collaboration de H. Çetinkaya, O. Delouis, J.-P. Grélois, A. Prolong, M. Kaplan et H. Yılmaz, Campagne de prospection 2006 de la mission Marmara, <i>Anatolia Antiqua</i> 15, 2007, 335–369.  |
| Bertolotti 1896               | G. Bertolotti, Nuova Serie di Documenti sulle Relazioni di Genova coll’Impero Bizantino, <i>Atti della Società Ligure di Storia Patria</i> 28, 1896, 339–573.  |
| CFHB                          | Corpus Fontium Historiae Byzantinae.   |
| Const. Porph. cer.            | Constantini Porphyrogeniti imperatoris de cerimoniis aulae Byzantinae libri II, Bd. I (Corpus Scriptorum Historiae Byzantinae), ed. J. J. Reiske, Bonn 1829.   |
| Garzaniti 1991                | M. Garzaniti, Daniil Egumeno, Itinerario in Terra Santa. Introduzione, Tradizione e Note, Rom 1991.  |
| Georg. op.                    | Georgii Acropolitae Opera I, ed. A. Heisenberg – P. Wirth, Stuttgart <sup>2</sup> 1978.  |
| Heisenberg 1923               | A. Heisenberg, Neue Quellen zur Geschichte des lateinischen Kaisertums und der Kirchenunion, II. Die Unionsverhandlungen vom 30. August 1206, Patriarchenwahl und Kaiserkrönung in Nikaia 1208 (Sb Bayer. Akad. Wiss., philosoph.-philolog. u. hist. Kl. 1923, 2. Abh.), München 1923. |
| Imperiale di Sant’Angelo 1938 | C. Imperiale di Sant’Angelo, Codice Diplomatico della Repubblica di Genova dal 953 a 1163, vol. II, Rom 1938.  |
| Ioan. Can. comm.              | Ioannis Canabutzae magistri ad principem Aeni et Samothraces in Dionysium Halicarnasensem commentarius, ed. M. Lehnerdt, Leipzig 1890.   |
| Khitrowo 1889                 | B. de Khitrowo, Itinéraires russes en Orient, traduits pour la Société de l’Orient Latin, I, I, Genf 1889 (ND Osnabrück 1966).   |

<sup>148</sup> Vgl. die Bemerkungen zu verschiedenen Aspekten der Entwicklung der Portulankarten bei Campbell 1987, 402–446, *passim*.

<sup>149</sup> So auf den Karten Dimitrov 1984 Taf. 1, 2, 3, 4, 5, und 9.

<sup>150</sup> Dimitrov 1984 Taf. 14, 16, 19 und öfter; auf einigen späteren Karten des 16. Jh. wird der Fehler korrigiert (Taf. 42, 44, 47).

<sup>151</sup> Dimitrov 1984, Taf. 40, 42, 43, 44, 47.

<sup>152</sup> Campbell 1987, 446.

- Max. Planud. ep. Maximi monachi Planudis epistulae, ed. P. A. M. Leone, Amsterdam 1991.
- Menip. peripl. Menippi Pergameni periplus, in: Diller 1952, 151–156.
- Muntaner, Crónica Catalana Ramon Muntaner, Crónica Catalana, ed. A. de Bofarull, Barcelona 1860.
- Nik. Chon. hist. Nicetae Choniatae Historia, ed. J.-L. van Dieten (CFHB 11), Berlin – New York 1975.
- Pallad. dialog. Palladios, Dialogue sur la vie de Jean Chrysostome, I–II. Introduction, texte critique, traduction et notes par A.-M. Malingrey – P. Leclercq, vol. I, Paris 1988.
- peripl. p. Eux. (Anonymi) Periplus Ponti Euxini, in: Diller 1952, 118–138.
- peripl. m. m. Anonymi Stadiasmus sive Periplus Maris Magni, ed. C. Müller, Geographi Graeci Minores, vol. I, Paris 1855, 427–514.
- Pirî Reis, Kitab-ı Bahriye Pirî Reis, Kitab-ı Bahriye, ed. E. Z. Ökte, vol. I, İstanbul 1988.
- Port. Grazia Pauli A. Terrosu Asole, Il portolano di Grazia Pauli. Opera italiana del secolo XIV, trascritta a cura di B. R. Motzo, Cagliari 1987.
- Port. Graziosus Benincasa Portulan des Graziosus Benincasa, in: Kretschmer 1909, 358–420.
- Port. Parma-Magliabecchi Portolan Parma-Magliabecchi, in: Kretschmer 1909, 268–358.
- Port. Rizo Portolan Rizo, in: Kretschmer 1909, 420–552.
- Ps.-Skylax Ed. G. Shipley, Pseudo-Skylax's Periplus. The Circumnavigation of the Inhabited World. Text, Translation and Commentary, Bristol 2011.
- Tafel – Thomas 1857 G. L. F. Tafel – G. M. Thomas, Urkunden zur älteren Handels- und Staatengeschichte der Republik Venedig mit besonderer Beziehung auf Byzanz und die Levante, III. Wien 1857 (ND Amsterdam 1964).
- Theod. ep. Theodori Studitae epistulae, rec. G. Fatouros, vol. I (CFHB 31, 1). Berlin 1992.
- Treu 1902 M. Treu, Die Gesandtschaftsreise des Rhetors Theodulos Magistros, in: Festschrift C. F. W. Müller = Jahrbücher für classische Philologie, Suppl. 27. Leipzig 1902, 5–30.
- Zygomalas E. Legrand, Notice bibliographique sur Jean et Théodose Zygomalas, in: Recueil de textes et de traductions publiés par les professeurs de l'École des langues orientales vivantes à l'occasion du VIII<sup>e</sup> Congrès International des Orientalistes tenu à Stockholm en 1899, vol. II, Paris 1899, 67–264.
- II. Sekundärliteratur
- Almagià 1944 R. Almagià, Planisferi carte nautiche e affini del secolo XIV al XVII esistenti nella Biblioteca Apostolica Vaticana, Città del Vaticano 1944 (Monumenta Cartographica Vaticana 1).
- Armao 1951 E. Armao, In giro per il mar Egeo con Vincenzo Coronelli, Firenze 1951.
- Armignacco 1957 V. Armignacco, Una carta nautica della Biblioteca dell'Accademia Etrusca di Cortona, Rivista Geografica Italiana 64/3, 1957, 185–223.
- Aslan – Bieg 2003 R. Aslan – G. Bieg, Die mittel- bis spätbronzezeitliche Besiedlung (Troia VI und Troia VIIA) der Troas und der Gelibolu-Halbinsel (mit Beiträgen von P. Jablonka und P. Krönneck), Studia Troica 13, 2003, 165–213.
- Aylward 2006 W. Aylward, The Byzantine Fortifications at Pegae (Priapus) on the Sea of Marmara, Studia Troica 16, 2006, 179–203.
- Babinger 1953 F. Babinger, Mehmed der Eroberer und seine Zeit. Weltenstürmer einer Zeitenwende, München 1953.
- Balard 1970 M. Balard, A propos de la bataille du Bosphore: l'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351–1352), Travaux et Mémoires 4, 1970, 431–469 (Nachdr. in ders., La mer Noire et la Roumanie génoise (XIII<sup>e</sup>–XV<sup>e</sup> siècles) [Variorum Reprints, Collected Studies 294], London 1989, Nr. II).
- Balard 1978 M. Balard, La Roumanie Génoise (XII<sup>e</sup>–début du XV<sup>e</sup> siècle), I–II. Genova –

- Rom 1978.
- Bieg 2002 G. Bieg, Neue Funde aus der Troas – Eine archaische Brozepunze aus Ophryneion und ein hellenistischer Klappspiegel mit Erosrelief aus der Umgebung von Kumkale, Provinz Çanakkale, *Studia Troica* 12, 2002, 451–466.
- Bieg et al. 2006 G. Bieg – B. Tekkök – R. Aslan, Die spätrömische Besiedlung der Troas. Ein Überblick, *Studia Troica* 16, 2006, 147–170.
- Bieg et al. 2009 G. Bieg – K. Belke – B. Tekkök, Die mittel- bis spätbyzantinische Besiedlung innerhalb des Nationalparks, Troia und die Troas, *Studia Troica* 18, 2009, 163–197.
- Böhlendorf-Arslan 2004 B. Böhlendorf-Arslan, Glasierte byzantinische Keramik aus der Türkei, I–III. Istanbul 2004.
- Böhlendorf-Arslan 2010 B. Böhlendorf-Arslan, 2009 Yılında Ezine, Bayramiç ve Ayvacık İlçelerinde Bizans Dönemi Yerleşmeleri, *AST* 28/1, 2010 [2011], 261–281.
- Böhlendorf-Arslan – Dennert 2009 B. Böhlendorf-Arslan – M. Dennert, Spolien in der Moschee und im Han von Çardak (Troas), *Istanbul Mitteilungen* 59, 2009, 337–358.
- Buchwald 1969 H. Buchwald, The Church of the Archangels in Sige near Mudania, with a contribution by C. Foss, Wien 1969.
- Campbell 1987 T. Campbell, Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500, in: J. B. Harley – D. Woodward (Hrsgg.), *History of Cartography I. Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*, Chicago – London 1987, 371–463.
- Cook 1973 J. M. Cook, *The Troad. An Archaeological and Topographical Study*, Oxford 1973.
- Delatte 1947 A. Delatte, *Les Portulans grecs* (Bibl. Fac. Philos. et Lettres Univ. Liège 107). Liège – Paris 1947 (Port. II 185–258; Port. III 259–307; Port. VI 335–338).
- Diller 1952 A. Diller, *The Tradition of the Minor Greek Geographers*, Lancaster, PA. – Oxford 1952 (Philological Monographs, Published by the American Philological Association 14).
- Dimitrov 1984 B. Dimitrov, *Bulgarija v srednovekovnata morska kartografija XIV–XVII vek*, Sofia 1984.
- Easton 1991 D. F. Easton, Troy before Schliemann, *Studia Troica* 1, 1991, 111–129.
- Feuser 2009 S. Feuser, *Der Hafen von Alexandria Troas*, Bonn 2009 (AMS 63).
- Fleet 1999 K. Fleet, *European and Islamic Trade in the Early Ottoman State. The Merchants of Genoa and Turkey*, Cambridge 1999.
- Foss 1997 C. Foss, Strobilos and Pylae: Two ports of Bithynia, *EA* 28, 1997, 85–96.
- Gautier Dalché 1995 P. Gautier Dalché, *Carte marine et portulan au XII<sup>e</sup> siècle. Le Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei* (Pise, circa 1200), Rom 1995.
- Gedeōn 1892 M. I. Gedeōn, *Ἐγγραφοὶ Λίθοι καὶ Κεράμια*, Konstantinopel 1892.
- Hartinger 1992 G. Hartinger, *Die Periplusliteratur*. Maschinenschriftl. Diss., Salzburg 1992.
- Hoeckmann 1985 O. Hoeckmann, *Antike Seefahrt*, München 1985.
- Huxley 1976 G. Huxley, A Porphyrogenitan Portulan, *GRBS* 17, 1976, 295–300.
- Jacoby 2005 G. Jacoby, Production et commerce de l'alun oriental en Méditerranée, XI<sup>e</sup>–XV<sup>e</sup> siècles, in: Ph. Borgard – J.-P. Brun – M. Picon (Hrsgg.), *L'alun de Méditerranée*, Naples - Aix-en-Provence 2005, 219–267 (*Collection du Centre Jean Bérard* 23).
- Janin 1975 R. Janin, *Les Églises et les Monastères des Grands Centres Byzantins*, Paris 1975.
- Japp 2007 S. Japp, Late Roman, Byzantine and Ottoman pottery from Alexandria Troas, in: B. Böhlendorf-Arslan – A. O. Uysal – J. Witte-Orr (Hrsgg.),

- Çanak, İstanbul 2007, 55–72 (Byzas 7).
- Jomard 1854 E. F. Jomard, *Les monuments de la géographie, ou recueil d'anciennes cartes*, Paris 1854.
- Kislinger 2010 E. Kislinger, *Verkehrsrouten zur See im byzantinischen Raum*, in: E. Kislinger – J. Koder – A. Külzer (Hrsgg.), *Handelsgüter und Verkehrswege. Aspekte der Warenversorgung im östlichen Mittelmeerraum* (4. bis 15. Jahrhundert), Wien 2010, 149–174 (ÖAW, phil.-hist. Kl., Denkschriften 388).
- Korfmann 1986 M. Korfmann, *Troy: Topography and Navigation*, in: M. J. Mellink (Hrsg.), *Troy and the Trojan War. A Symposium Held at Bryn Mawr College, October 1984*, Bryn Mawr, PA. 1986, 1–16.
- Kretschmer 1909 K. Kretschmer, *Die italienischen Portolane des Mittelalters*, Berlin 1909 (Veröff. Inst. f. Meereskunde u. Geogr. Inst. Univ. Berlin 13).
- Külzer 2008 A. Külzer, *Ostthrakien (Eurōpē)*, Wien 2008 (TIB 12 = ÖAW, phil.-hist. Kl., Denkschriften 369).
- Laiou 1972 A. Laiou, *Constantinople and the Latins. The Foreign Policy of Andronicus II 1282–1328*, Cambridge – Massachusetts 1972 (Harvard Historical Studies 88).
- Lilie 1984 R.-J. Lilie, *Handel und Politik zwischen dem byzantinischen Reich und den italienischen Kommunen Venedig, Pisa und Genua in der Epoche der Komnenen und Angeloi (1081–1204)*, Amsterdam 1984.
- Makrē 1888 P. G. Makrē, *Βιθυνικαὶ Σκιαγραφαί. Τὸ Καπριλί καὶ αἱ πέριξ κῶμαι. Σημειώσεις ἱστορικαί, τοπογραφικαί καὶ στατιστικαί*, Kōnstantinupolis o. J. (Druckerlaubnis 1888).
- Mansel 1936 A. F. Mansel, *Yalova ve Çivari. Yalova und Umgebung*, İstanbul 1936.
- Matschke 2002 K.-P. Matschke, *Commerce, Trade, Markets, and Money: Thirteenth–Fifteenth Centuries*, in: A. E. Laiou (Hrsg.), *The Economic History of Byzantium, III* (DOS 39/3), Washington D.C. 2002, 771–806.
- McCormick 2001 M. McCormick, *Origins of the European Economy. Communications and Commerce, A. D. 300–900*, Cambridge – New York 2001.
- Mey 1926 O. Mey, *Das Schlachtfeld vor Troja*, Berlin – Leipzig 1926.
- Motzo 1947 B. R. Motzo, *Il Compasso da Navigare. Opera Italiana della metà del secolo XIII*, Cagliari 1947 (Ann. Fac. di Lett. e Filos., Univ. Cagliari 8).
- Musso 1975 G. G. Musso, *Navigazione e commercio Genovese con il Levante nei Documenti dell'Archivio di Stato di Genova (secc. XIV–XV), con appendice documentaria a cura di M. S. Jacopino*, Roma 1975.
- Nordenskiöld 1897 A. E. Nordenskiöld, *Periplus. An essay on the early history of charts and sailing-directions* (Transl. from the Swedish original by F. A. Bather), Stockholm 1897.
- Özdemir 1988 Z. Özdemir, *Kaplıcalar Şehri Gönen*, Ankara 1988.
- Pflederer 2012 R. Pflederer, *Finding their Way at Sea. The story of portolan charts, the cartographers who drew them and the mariners who sailed by them*, Houten 2012.
- Pomey 1997 P. Pomey (Hrsg.), *La Navigation dans l'antiquité*, Aix-en-Provence 1997.
- Roncière – Mollat du Jourdin 1984 M. de La Roncière – M. Mollat du Jourdin, *Portulane. Seekarten vom 13. bis zum 17. Jahrhundert* (deutsche Übersetzung von R. Beyer), Fribourg – München 1984.
- Rose – Körpe 2007 Ch. B. Rose – R. Körpe, *The Granicus River Valley Survey Project*, 2006, AST 25/2, 2007 [2008], 103–116.
- Schäfer 2011 Th. Schäfer, *Sigeion, Troas Bericht über die zweite Grabungskampagne 2010*, KST 33/2, 2011 [2012], 239–259.
- Sihabeddin Tekindağ 1977 M. C. Sihabeddin Tekindağ, *Çanakkale, Tarih. İslam Ansiklopedisi* 3, 1977, 340–347.

- Şahin et al. 2011 M. Şahin – Y. Polat – Th. Zimmermann, Der Hafen von Kapanca: Ein neuer Vorschlag zur Lokalisierung der Stadt Caesarea Germanica, Olba 19, 2011, 203–232.
- TK 1:200.000 Türkiyekarte 1:200.000. Harita Genel Müdürlüğü, Ankara ca. 1939–1945.
- Tomaschek 1891 W. Tomaschek, Zur historischen Topographie von Kleinasien im Mittelalter, Wien 1891 (Sb Kaiserl. Akad. d. Wiss. in Wien, phil.-hist. Kl. 124/8).

## Özet

### Portulanlar ve Portulan Haritaları Işığında Hellespontos ve Bithynia Sahilleri

Orta Çağ'ın son dönemlerinden ve Erken Modern zamanlardan günümüze kalan portulan ve portulan haritaları (denizcilik haritaları) Venedik, Cenova ya da Katalanlar gibi ticaret yapan batılı uluslar tarafından geliştirilmiş ve daha sonraki bazı Yunanca çevirileri ya da uyarlamaları dışında Latince ya da çoğunlukla değişik batı dillerinde yazılmıştır. Söz konusu haritaların, dönemin gemicilerinin kötü havadan korunmaları, taze yiyecek ve içecek ihtiyacını gidermeleri ve ticaret yapabilmeleri için uygun liman ve iskeleler bulmasına olanak sağladığını ifade eden yazar, bu makalesinde, portulan ve portulan haritalarındaki mesafeler, ana yönler ve coğrafi özellikler gibi detaylar aracılığıyla ya da Bizans ya da batılı kaynaklarla yapılan karşılaştırmalar ışığında deniz yolculuklarındaki bu istasyonları tam olarak ya da en azından tahminen saptayabilmeyi amaçlamaktadır. Yazar, makalesinde ayrıca bu portulan ve portulan haritalarının batı kökenli olmasına karşın Bizans İmparatorluğu'nun tarihi coğrafyası için de önemli bir yer tuttuğuna işaret etmektedir.

*Anahtar Sözcükler:* Portulan; Portulan haritaları; limanlar; istasyonlar; Hellespontos; Bithynia; tarihi coğrafya.

### Abbildungsnachweis

Die Abbildungen entstammen, soweit im folgenden nicht anders angegeben, dem Archiv der Tabula Imperii Byzantini (Österreichische Akademie der Wissenschaften, Institut für Mittelalterforschung, Abteilung Byzanzforschung).

Abb. 1 und 15: Google Earth.

Abb. 4 und 5: B. Böhlendorf-Arslan, Mainz/Çanakkale.

Abb. 13: O. Çapalov (hochgeladen auf Panoramio/Google Earth).



Abb. 1: Scorpiata (Mündungsgebiet des Tuzla Çayı, Google Earth)



Abb. 2: Gegend von Sermizi (Bucht s. des Beşige Burnu)



Abb. 3: Trafilo (ö. Mündungsarm des Skamandros/ Küçük Menderes)



Abb. 4: Pasequia/Kepez, Uferbefestigungen bzw. Kaimauern





Abb. 5: Pasequia/Kepez, Uferbefestigungen bzw. Kaimauern



Abb. 6: Parion/Kemer, Bucht des Flußhafens, im Hintergrund Yumurta Adası



Abb. 7: Parion/Kemer, Flußhafen



Abb. 8: Parion/Kemer, Kaianlagen des Nordhafens



Abb. 9: Parion/Kemer, Kaianlagen des Nordhafens



Abb. 10: Parion/Kemer, Uferbefestigung am Nordhafen



Abb. 11: Pegai/Spiga/Karabiga, Blick auf Hafenbucht



Abb. 12: Pegai/Spiga/Karabiga, Befestigungen von der Landseite



Abb. 13: Augo/Yumurta Adası



Abb. 14: Blick auf Musakça



Abb. 15: Şirinçavuş, Hafen (Google Earth)



Abb. 16: Trigleia/Trilye/Zeytinbağı, Ort und Hafenbucht



Abb. 17: Sykē/Siğı/Kumyaka, Ort und Hafengebucht



Abb. 18: Nikomēdeia/İzmit, Ende des Golfes

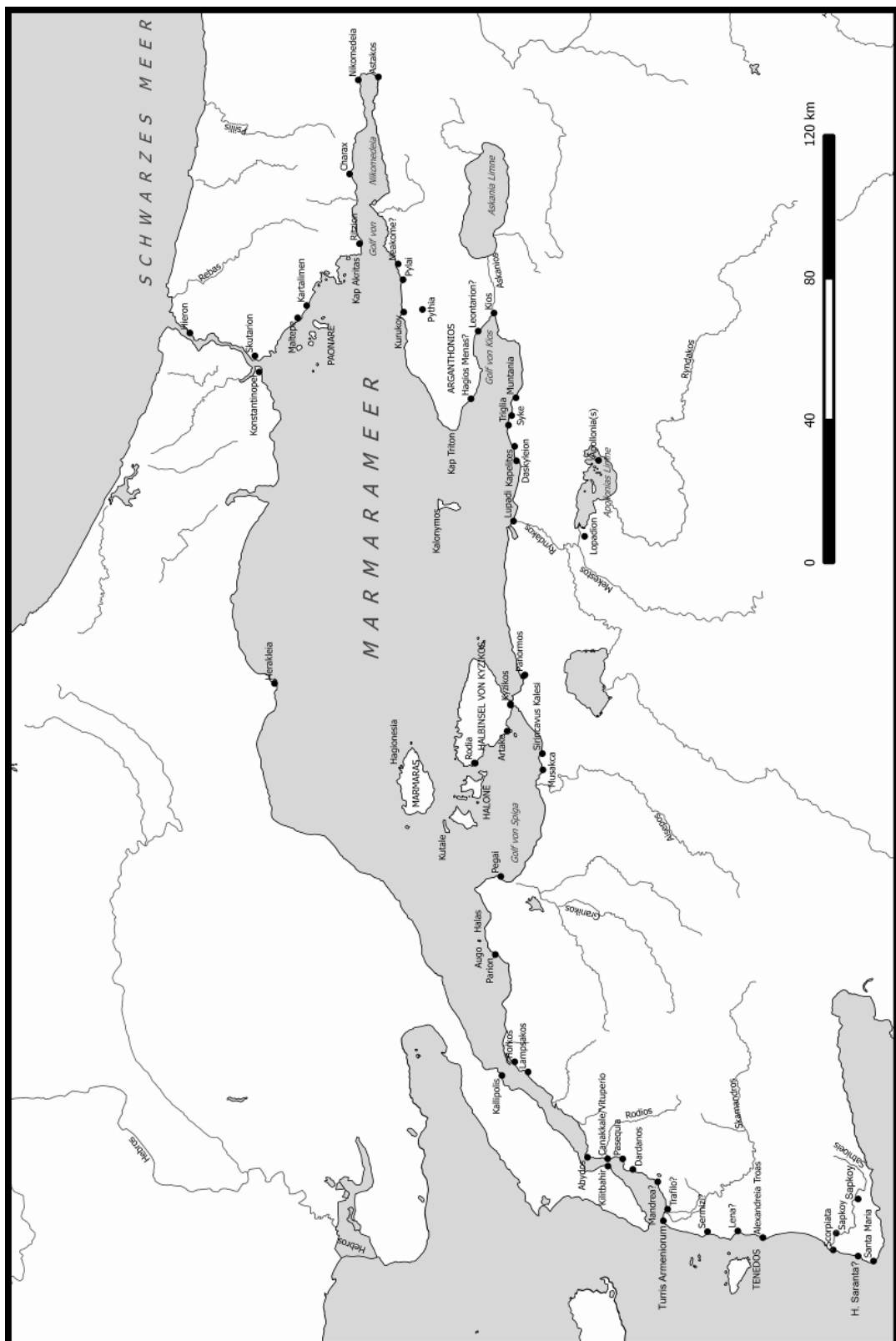


Abb. 19: Hieron/Anadolu Kavağı, Burg (Yoros Kalesi), Torfront



Abb. 20: Hieron/Anadolu Kavağı, Nordausgang des Bosphorus und Schwarzes Meer





Karte: Bithynien und Hellespont, Häfen und Schiffahrtsstationen (erstellt mit QGIS)