

## Antike Stadtlagen an der Westküste Kleinasiens.

Vortrag im „Verein von Altertumsfreunden im Rheinlande“ in Bonn, am 24. Juni 1915<sup>1)</sup>.

Von

Prof. Dr. Alfred Philippson.

Mit Tafel IX—XI und 7 Kartenskizzen im Text.

### Einleitung.

Kleinasien bildet in Natur und Menschheitsgeschichte die Brücke zwischen Vorderasien und Europa. Als breite, viereckige Halbinsel springt es von Asien nach Westen vor fast bis zur Berührung mit der Balkan-Halbinsel, von der es nur durch das inselreiche Ägäische, das kleine Marmarameer und die flussartig schmalen Meerengen des Bosphorus und des Hellespont geschieden wird. Die grosse Faltengebirgs-Zone, die Asien von Ost nach West durchzieht, setzt sich durch Kleinasien nach dem südlichen Europa fort. Pflanzen- und Tierwelt, Völker und Kulturen beider Erdteile stehen hier im engsten Zusammenhang und Austausch. Die trennende Rolle, welche das Mittelmeer in vieler Hinsicht in Natur und Geschichte spielt, verschwindet an dieser seiner schmalsten Stelle fast völlig. So hat sich in Kleinasien von jeher ein grosser Teil des Ringens zwischen Orient und Europa, aber auch der gegenseitigen kulturellen Berührung und Befruchtung beider Welten abgespielt.

Zu dieser Vermittlerrolle ist es aber nicht nur durch seine Lage, sondern auch durch seinen Bau und seine klimatischen Verhältnisse berufen. Das Innere der Halbinsel ist erfüllt von zusammenhängenden Hochflächen von etwa 1000 m mittlerer Meereshöhe, überragt von einzelnen daraus aufragenden Inselgebirgen und zangenförmig umfasst von hohen Randgebirgen. Infolge dieses Abschlusses vom Meere besitzt das innere Hochland ein trockenes, kontinentales Steppenklima. Es ist ein Land von durchaus asiatischer Natur, besonders dem Hochland von Iran analog, und daher auch stets von Völkern wesentlich asiatischer Kulturen bewohnt. Doch ist der Verkehr innerhalb des

---

1) Gegenüber dem Vortrag hier etwas erweitert. Nähere Einzelheiten über die hier skizzierten Stadtlagen s. in des Verfassers „Reisen und Forschungen im westlichen Kleinasien“. Ergänzungshefte zu Petermanns Mitteilungen, Gotha, J. Perthes, 5 Hefte, 1910—1915.

Hochlandes nach allen Seiten leicht, und auch der Durchgang nach Osten und Südosten, nach Iran, Syrien, Mesopotamien nicht schwierig. Nach Westen vollends öffnet sich das Hochland ohne Randgebirge zu einem ganz anders gestalteten Lande.

Dieser westliche Abschnitt Kleinasien, etwa vom Meridian Konstantinopels an westwärts, ist mit Griechenland durch ähnlichen Bau und gleiches Klima zu einem Naturgebiet vereint, das wir als Ägäis bezeichnen, weil es das Ägäische Meer rings umgibt. Das westliche Kleinasien ist erfüllt von Gebirgen und Hügelländern der verschiedensten Höhe, Richtung und geologischen Zusammensetzung, und darin sind tiefe Versenkungen eingebrochen, deren Boden von fruchtbarstem Schwemmland erfüllt ist. Es ist also, gerade wie Griechenland ein Land reichster Gliederung. Insbesondere sind für Westkleinasien grosse Grabensenken bezeichnend, die von Ost nach West, vom Hochland zum Ägäischen Meere verlaufen, von ansehnlichen Flüssen (Hermos, Kayster, Mäander) durchzogen werden und sich zu der überaus reich gegliederten Westküste öffnen, wo sich die Gräben in Golfe, die Höhenzüge in Halbinseln und Inseln fortsetzen, zu einer Küstengestalt verwirrendster Mannigfaltigkeit! Klima, Vegetation, Anbau sind, wie in Griechenland, typisch mittelmeerisch, also bei Sommerdürre durch regenreiche milde Winter, durch Baumwuchs und Buschwälder, durch weitere Ausdehnung des Kulturbodens und reichere Produkte vor den Steppen des Innern ausgezeichnet.

So ist denn, im Unterschiede vom inneren Hochland, die Westseite Kleinasien in Kultur, Geschichte und Verkehr immer aufs engste mit Griechenland verbunden gewesen. Sie gehört von Beginn der Geschichte an zum Lebensraum des griechischen Volkes, das hier in breiter Front an die asiatischen Völker des Innern angrenzte, ohne von diesen durch Gebirgsschranken getrennt zu sein.

Schon bei Beginn der griechischen Geschichte ist die Westseite Kleinasien von einem zusammenhängenden Saum griechischer Siedelung eingefasst. Als Kolonien des Mutterlandes sind diese Siedelungen entstanden, werden sie bezeichnet und aufgefasst; Kolonien bleiben sie auch insofern, als sie eben nur als ein schmaler Streifen nicht-griechisches Land umsäumen. Aber doch sind sie nicht Aussenposten, sondern ein integrierender Bestandteil des griechischen Kulturbereiches. Jedermann kennt die grosse Bedeutung der kleinasiatischen Griechen für die ganze griechische Geschichte, Wissenschaft und Kunst.

Durch diesen engen räumlichen und sachlichen Zusammenhang unter sich und mit dem Mutterlande unterscheiden sich diese alten, kleinasiatischen Kolonien von denjenigen der zweiten grossen Periode griechischer Kolonisation, die zum grossen Teil gerade von Kleinasien ausging und sich über alle Küsten des Mittelmeeres verbreitete. Diesen Aussenposten des Griechentums gegenüber tritt die zentrale Lage der kleinasiatischen Griechen klar hervor. In der sogenannten klassischen Zeit Griechenlands bildet das Ägäische Meer das grosse Zentrum des Welthandels, und an dessen Beherrschung haben die

Griechenstädte des westlichen Kleinasiens den hervorragendsten Anteil. Hier kamen die Landverkehrswege aus dem Innern Kleinasiens, und damit aus dem Innern Vorderasiens überhaupt, an die Küste der Ägäis und vereinigten sich hier mit den beiden damals wichtigsten Seewegen des Welthandels: dem von Ägypten und Syrien her an der Südküste Kleinasiens entlang, und dem vom Pontus her, an dessen Ufern die Kolonien der Milesier den Landhandel aus Innerasien und Südrussland aufnahmen. Diese vereinten Verkehrsströme zogen dann von der Westseite Kleinasiens hinüber nach Griechenland und durch dieses weiter nach Westen.

Mit Alexander des Grossen Eroberungen und der Hellenisierung des Orients verschiebt sich die Stellung der Griechen des westlichen Kleinasiens. Die Hauptzentren des Welthandels, der jetzt weiter nach Osten und Westen ausgreift und infolge Verbesserung der Schiffahrts-Technik an Halteplätzen des Seeverkehrs sparen kann, werden jetzt Alexandrien und Antiochien; später tritt Byzanz-Konstantinopel an die erste Stelle. Aber noch immer bleiben die Städte der kleinasiatischen Westküste Zentren zweiten Ranges, und wenn sie auch relativ an Bedeutung verloren haben, so erleben sie doch in hellenistisch-römischer Zeit ihre grösste absolute Blüte. Und sie verlieren ihren kolonialen Charakter jetzt vollständig dadurch, dass nun auch ihr Hinterland hellenisiert wird.

Mit dem allgemeinen Verfall in byzantinischer Zeit bilden sich auch diese Städte allmählich zurück. Aber erst die Eroberung Kleinasiens durch die türkischen Seldschuken und endlich der furchtbare Verwüstungszug des Mongolenfürsten Timur (1400—1402) hat ihre Blüte endgiltig geknickt. Der Welthandel verliess diese Küste, ja, mit der Entdeckung des Seeweges nach Indien, Vorderasien überhaupt. Durch den Islam, den die grosse Mehrzahl der Bewohner Kleinasiens annahm, wurde das Griechentum bis auf geringe Reste verdrängt und zog sich auf die Inseln der Westküste zurück, wo es sich ununterbrochen erhalten hat. Von dort aus hat dann in den letzten Jahrhunderten, mit der allmählichen Hebung der Produktion und des Handels in Kleinasiens, wieder eine neue griechische Kolonisation in diesem Lande Platz gegriffen. Wieder umsäumt ein Streifen griechischer Siedelung, wenn auch nicht so ununterbrochen, wie im Altertum, die Westküste Kleinasiens und dringt von hier allmählich ins Innere vor; wieder haben die Griechen den Handel und die Schiffahrt an dieser Küste in der Hand und bringen die reichen Produkte des Landes, welche die türkische Bauernbevölkerung erarbeitet, auf den Weltmarkt.

Sehr verschieden ist der Anteil, den die einzelnen Griechenstädte an der Westküste Kleinasiens an dieser historischen Entwicklung genommen haben, verschieden daher ihr Geschick im Laufe der Zeiten, und zwar abhängig von ihrer Lage, vor allem ihrer Lage zum Hinterlande. Wir wollen kurz diese Abhängigkeit der geschichtlichen Bedeutung von der Lage bei den wichtigsten der antiken Festlands-Städte der Westküste Kleinasiens darzustellen versuchen. Wir können dabei die Westküste, die wir vom Bosphorus bis zur Insel Rhodos rechnen, in vier Abschnitte teilen.

## I. Abschnitt. Bosphorus-Hellespont.

Zwischen den Einbrüchen, welche in junger geologischer Vergangenheit die Becken des Schwarzen, Marmara- und nördlichen Ägäischen Meeres geschaffen haben, sind zwei Landbrücken stehen geblieben, die Bosporanische und die Hellespontische, die Kleinasien mit Thrakien verbinden. Beide werden von einem alten Flusstal zerschnitten, dessen Mittelstück im Marmarameer versenkt ist, und auch die beiden erhalten gebliebenen Talstücke in den beiden Landbrücken sind soweit unter den Meeresspiegel getaucht, dass sie zu Meerengen geworden sind.

Diese beiden Meerengen aber sind doch recht verschieden, entsprechend der verschiedenen geologischen Beschaffenheit ihrer Umgebung. Der Bosphorus ist in ein altes, gefaltetes Schiefergebirge eingeschnitten, das eine sanft wellige Hochfläche von etwa 200 m mittlerer Höhe bildet; infolge der Härte der Gesteine ist das Bosphorus-Tal schmal und gewunden, die steilen Talwände erinnern an das malerische Durchbruchstal des Rheins zwischen Bingen und Bonn, das in dieselben Schiefer der Devonformation eingeschnitten ist. Die Meerenge selbst ist an der schmalsten Stelle nicht viel breiter als der Rhein bei Bonn. Der Hellespont dagegen ist in eine Scholle flach lagernder lockerer Mergel und Sande jungtertiären Alters eingeschnitten, welche sowohl den schmalen thrakischen Chersonnes (Halbinsel von Gallipoli) als das gegenüber liegende asiatische Gestade einnehmen und mit ihren einförmigen grauen Wänden, denen hier und da kleine fruchtbare Küstenebenen vorliegen, die Wasserstrasse einfassen. Diese ist daher, infolge der geringen Widerstandskraft dieser Schichten, viel breiter, die Landschaft weit eintöniger und reizloser als am Bosphorus.

Durch beide Strassen setzt eine starke Strömung vom Schwarzen zum Ägäischen Meer, besonders heftig im Bosphorus, während im breiteren Hellespont sich dazu ein häufig recht starker Wellengang gesellt, den besonders die in diesem Gebiet oft stürmischen Nordostwinde aufwühlen. So sind diese Meerengen für die Schifffahrt auch jetzt noch nicht ohne Schwierigkeiten, die naturgemäss für die antike Schifffahrt weit fühlbarer und gefährlicher waren, besonders in der Richtung nach dem Schwarzen Meer, entgegen Strömung und herrschender Windrichtung. Auch die Propontis (Marmara-Meer) ist infolge der häufigen Nordoststürme nicht so harmlos, wie man bei ihrer Kleinheit voraussetzen sollte.

Die geschichtliche und siedelungsgeographische Bedeutung dieses Meerengen-Gebietes ist begründet auf der Kreuzung des Seeweges vom Pontus zum Mittelmeer mit dem Landweg von Vorderasien nach Europa. Der Seeverkehr zwischen Pontus und Mittelmeer war im Altertum eine der wichtigsten Adern des Welthandels. Brachte er doch die massenhaften Rohprodukte des südlichen Russland, der unteren Donau- und der Kaukasusländer sowie der dahinter liegenden unendlichen Landflächen, dazu die Fischereiprodukte des Pontus selbst, nach den übervölkerten Kultur- und Industrie-

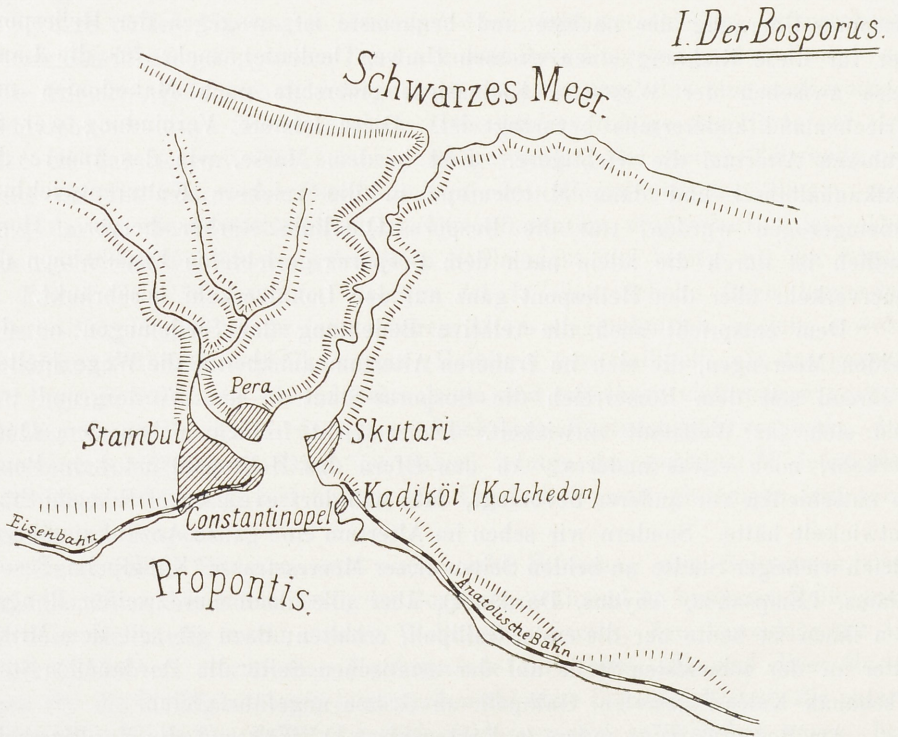
ländern des Mittelmeeres. Mutatis mutandis ist diese Bedeutung des Schwarzen-  
Meer-Verkehrs durch alle Zeiten erhalten geblieben und heute wieder (Getreide,  
Petroleum von der einen, Kohlen, Kolonialwaren, Fabrikate von der anderen  
Seite) so gross, dass eine Sperrung des Bosporus in ganz Europa schwere  
wirtschaftliche Störungen hervorruft.

Die Richtung quer über die Meerengen steht dagegen an Handelsbedeutung  
zurück, ist aber besonders wichtig für Völker- und Heereszüge, für Politik und  
Staatengeschichte. Dieser Querverkehr verteilt sich nach der natürlichen  
Gestaltung der Länder so, dass zwischen dem Innern Kleinasiens einerseits,  
dem Innern der Balkanhalbinsel und der unteren Donau andererseits der  
Bosporus-Übergang der nächste und bequemste ist, wogegen der Hellespont,  
der für diese Richtung einen grossen Umweg bedeutet, mehr für die Land-  
reise zwischen der Westseite Kleinasiens einerseits nach Makedonien und  
Griechenland andererseits bevorzugt ist. Diese letztere Verbindung war im  
früheren Altertum die wichtigere. Erst in dem Masse, wie das Innere der  
Balkanhalbinsel und dann Mitteleuropa in die reichere Kulturentwicklung  
hineingezogen wurden, trat die Bosporus-Querlinie stärker hervor. Heute  
endlich ist durch die allein nach dem Bosporus gerichteten Eisenbahnen der  
Querverkehr über den Hellespont ganz auf den Lokalverkehr beschränkt.

Dem entspricht auch die relative Bedeutung der Siedelungen an den  
beiden Meerengen, die sich im früheren Altertum annähernd die Wage hielten,  
während seit dem Römerreich die Bosporus-Stadt in den Vordergrund tritt  
und sich zur Weltstadt entwickelt. Dabei wirkt freilich, neben dem Quer-  
verkehr, noch etwas anderes. An den Ufern des Hellespont ist kein Punkt  
so entschieden vor anderen bevorzugt, dass sich dort eine beherrschende Stadt  
entwickelt hätte. Sondern wir sehen im Altertum eine ganze Anzahl annähernd  
gleich wichtiger Städte an beiden Seiten dieser Meeresstrasse (Kalliopolis, Sestos,  
Elaius, Lampsakos, Abydos, Dardanos), aber alle doch nur zweiten Ranges;  
von ihnen ist heute nur die erste, Gallipoli, erhalten; dazu ist seit dem Mittel-  
alter an der schmalsten Stelle auf der asiatischen Seite die Dardanellen-Stadt  
Tschanak-Kalessi getreten, Gallipoli an Grösse ungefähr gleich.

Am Bosporus ist es anders (s. Kartenskizze 1). Während die Nordküste der  
Bosporanischen Landbrücke gegen das Schwarze Meer hin steil und unwegsam ist,  
legt sich an der Südküste, am Marmarameer entlang, besonders auf der asiatischen  
Seite, ein fruchtbarer, reich besiedelter Uferstreifen vor, den man als die Riviera  
von Konstantinopel bezeichnet hat, und der in offener Verbindung mit dem  
Sangarios-Tal und dadurch mit dem Innern Kleinasiens steht. Dadurch wird  
die Landstrasse des asiatisch-europäischen Verkehrs mit Notwendigkeit an diese  
Südküste gezwungen, überschreitet daher den Bosporus an seinem Ausgang zum  
Marmarameer. Dazu kommt, dass gerade hier die kleine Bucht von Chalkedon  
auf der asiatischen, noch mehr auf der europäischen Seite die tief eingreifende  
schlauchförmige Bucht des „Goldenen Horns“, — ein unter Meer getauchtes  
Nebental des alten Bosporus-Flusstales — ausgezeichnete Ruhepunkte für den  
Seeverkehr darbieten.

So findet die Kreuzung von Land- und Seeverkehr am Bosphorus nur an seinem Südennde statt und nur hier konnten die beherrschenden Siedelungen — Chalkedon und Byzanz — entstehen. Zuerst, zu Zeiten kleinerer und weniger Schiffe, waren sie einander gleichwertig, später hat Byzanz mit seinem grösseren Hafen und seiner in jeder Hinsicht günstigeren Lage den Sieg davongetragen. Auf seiner dreieckigen Halbinsel zwischen Marmarameer und Goldenem Horn, die flach hügelig in der Mitte zu einem sanften Rücken ansteigt, von dem jetzt die Kuppeln und Minarehs der grossen Moscheen herabschauen, besass Konstantinopel vortrefflichen Baugrund, die Möglichkeit



Kartenskizze 1.

der Ausdehnung und zugleich die Gelegenheit zu wirkungsvoller Befestigung, besonders auch der Landseite durch eine Mauer quer über die Halbinsel hin. Zu diesem Stadtkern gesellten sich dann später die Vororte auf der Nordseite des Goldenen Horns (Galata, Pera u. a.), die von dem Hafen, an der Vereinigung des Goldenen Horns mit dem Bosphorus, den steilen Talrand hinaufsteigen und sich dann oben auf dem Plateau des Schiefergebirges ausdehnen. Wie in byzantinischer Zeit der Sitz der fremden, italienischen Kolonien, so sind sie auch heute wieder die Quartiere der Fremden, der Christen und Juden. Auf der asiatischen Seite ist das alte Chalkedon und Nachbarorte zu Vorstädten der Millionenstadt hinabgesunken, die sich nun dreigeteilt um die

Wasserflächen des Bosporus, des Goldenen Horns und des Marmarameeres gruppiert, eines der grossartigsten und zauberhaftesten Städtebilder der Erde!

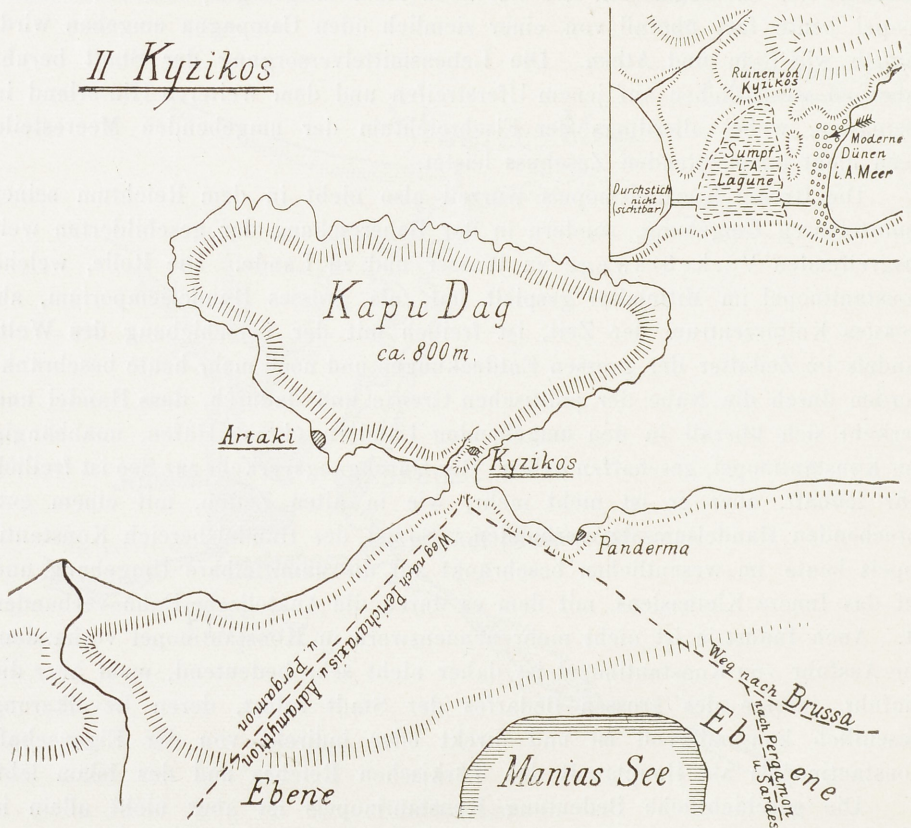
Man kann nicht sagen, dass die unmittelbare Umgebung Konstantinopels an sich geeignet ist, eine grosse Stadt zu erzeugen und zu ernähren. Nur in dem schon erwähnten Küstenstreifen auf der asiatischen Seite, von Kadiköi bis Ismid, besitzt sie fruchtbares Land. Die Hochfläche des Schiefergebirges und das niedrige dürre Tafelland des östlichen Thrakien sind von Natur verhältnismässig arme und dünn besiedelte Gegenden und durch die lange Nachbarschaft der Grossstadt mit der Zeit noch mehr ausgesogen, so dass Konstantinopel heute fast überall von einer ziemlich öden Campagna umgeben wird, ähnlich wie Rom und Athen. Die Lebensmittelversorgung der Stadt beruht daher im wesentlichen auf jenem Uferstreifen und dem weiteren Hinterland in Kleinasien, wobei allerdings der Fischreichtum der umgebenden Meeresteile einen nicht unbedeutenden Zuschuss leistet.

Die Grösse Konstantinopels wurzelt also nicht in dem Reichtum seiner unmittelbaren Umgebung, sondern in der Beherrschung der geschilderten weit ausgreifenden Verkehrswege zu Wasser und zu Lande. Die Rolle, welche Konstantinopel im Mittelalter gespielt hat, als grosses Handelsemporium, als grösstes Kulturzentrum der Zeit, ist freilich mit der Verschiebung des Welt Handels im Zeitalter der grossen Entdeckungen und noch mehr heute beschränkt worden durch die Nähe der politischen Grenze und dadurch, dass Handel und Verkehr sich überall in den umgebenden Ländern eigene Häfen, unabhängig von Konstantinopel, geschaffen haben. Der Durchgangsverkehr zur See ist freilich sehr lebhaft, aber er ist nicht mehr, wie in alten Zeiten, mit einem entsprechenden Handelsumsatz verbunden. So ist der Handelsbereich Konstantinopels heute im wesentlichen beschränkt auf die unmittelbare Umgebung und auf das Innere Kleinasiens, mit dem es durch die Anatolische Bahn verbunden ist. Auch Industrie ist nicht mehr nennenswert in Konstantinopel vorhanden. Die Ausfuhr von Konstantinopel ist daher nicht sehr bedeutend, wohl aber die Einfuhr, infolge des grossen Bedarfes der Stadt selbst, deren Bevölkerung wesentlich konsumierend ist und direkt oder indirekt von der Eigenschaft Konstantinopels als Hauptstadt des Türkischen Reiches und des Islam lebt.

Die geschichtliche Bedeutung Konstantinopels ist aber nicht allein in seiner bevorzugten Lage für Handel und Verkehr, sondern noch mehr in seiner einzigartigen politischen und militärischen Lage begründet. Es ist wie geschaffen für die Beherrschung eines grossen Reiches, das sich in beiden dort zusammenstossenden Erdteilen ausdehnt, wie es das oströmische und das türkische Reich gewesen ist. Jetzt, nachdem die europäischen Besitzungen der Türkei bis auf einen kleinen Rest verloren sind, ist seine Lage im Reich ganz exzentrisch geworden und seine Eigenschaft als Reichs-Hauptstadt ist nur noch durch die Tradition, nicht mehr aus praktischen Gründen zu rechtfertigen. Dagegen bleibt auch heute noch in Kraft die ungeheure Wichtigkeit Konstantinopels als Schlüssel für den Eingang des Schwarzen Meeres. Als solcher hat die Stadt eine ungeheure internationale Bedeutung. Der Besitz Konstan-

tinopels ist heute, wie bekannt, nicht nur eine Frage, welche die Türkei angeht, sondern sie berührt aufs tiefste alle Staaten, die am Verkehr des Schwarzen Meeres und des östlichen Mittelmeeres interessiert sind. —

Ist Konstantinopel erst gegen Ende des Altertums zu grosser Bedeutung gelangt, so liegt die Blütezeit einer anderen berühmten Stadt der Propontis in der klassischen Zeit des Altertums. Das ist die milesische Pflanzstadt Kyzikos, am Südufer des Marmara-Meeres, etwa halbwegs zwischen Hellespont und Bosphorus.



Kartenskizze 2.

Aus den blauen Fluten des Marmara-Meeres erheben sich einige gebirgige Inseln, die eine derselben, Arktonnesos (jetzt Kapu-Dag) dicht an der Südküste, mit dieser nachträglich — aber schon in prähistorischer Zeit — durch einen sandigen Isthmus verbunden und so zur Halbinsel geworden. (S. Kartenskizze 2 u. Abb. 1 Taf. IX). Dieser Isthmus trennt zwei tief eingreifende Buchten, im Westen und Osten, voneinander, er selbst aber besteht aus zwei Nehrungen, die eine Lagune — heute einen Sumpf — einschliessen. Die östliche Nehrung ist, gegen die Bucht von Panderma hin, in historischer Zeit noch durch junge Anschwemmungen erbreitert worden, die mit Dünen besetzt sind und sich deutlich von der älteren



Nehrung unterscheiden. Die Stadt liegt im Norden des Isthmus und seiner Lagune, fast dessen ganze Breite einnehmend, und sich an die Vorhöhen des Gebirges der Halbinsel hinaufziehend. So sperrt sie durchaus den Zugang zu dieser Halbinsel und beherrscht deren Hilfsquellen, die nicht unbedeutend sind, da sie einige fruchtbare Täler und Küstenebenen, auch Wälder besitzt. Die Lage der Stadt ist zudem trefflich geschützt gegen Angriffe zu Lande — die nur über die beiden schmalen Nehrungen vor sich gehen konnten — und zur See, da ihr Rücken gegen das offene Meer durch hohes Gebirge gedeckt ist.

Gegenüber auf dem Festlande Kleinasiens wird die Küste unmittelbar begleitet von einem niedrigen Höhenzug, jenseits dessen sich die fruchtbare Ebene von Phrygia minor, mit zwei grossen fischreichen Seen, der Küste parallel von West nach Ost erstreckt, lang, aber schmal. Der westliche Teil dieser Ebene bildet das unmittelbare Hinterland von Kyzikos. Sie ist aber landwärts abgeschlossen von jedem grösseren Landverkehr ins Innere durch das ausgedehnte, waldreiche und unwegsame mysische Bergland. Hier hinein hat sich denn auch der Einfluss von Kyzikos nicht weit erstreckt. Die bedeutenden Blei- und Silberbergwerke von Pericharaxis (heute Balia-Maden) sind erst seit den Attaliden bezeugt und in deren, nicht in Kyzikos' Besitz.

So ist Kyzikos Herrin eines zwar fruchtbaren, aber räumlich beschränkten Gaues und hat keinen Anteil an den grossen Landhandelsstrassen, die das Innere Kleinasiens durchziehen. Dennoch war es eine reiche und glänzende Handelsstadt, namentlich vom 4.—2. vorchristl. Jahrhundert, aber noch bis ins 5. Jahrh. nach Chr. blühend; so dass Strabon von ihr sagen konnte: „Die Stadt ist den ersten in Asien zu vergleichen an Grösse und Schönheit und wegen ihrer für Krieg und Frieden trefflichen Verfassung.“ Endgültig eingegangen und völlig verlassen ist die Stadt erst nach einem Erdbeben im Jahre 1063. Ihre einsamen Ruinen, überwuchert von immergrünem Buschwald oder versteckt zwischen Olivenpflanzungen, sind noch heute höchst eindrucksvoll und imposant, obwohl sie stark geplündert, ihre Kunstwerke und Bausteine in die Umgebung verschleppt sind, besonders in die zahlreichen Klöster und Kirchen der Halbinsel, die bei der zweimaligen Eroberung Konstantinopels als Zufluchtsort für die Griechen gedient zu haben scheint. Die Bevölkerung der Halbinsel ist auch jetzt noch ganz überwiegend griechisch. Auf ihr ist westlich von Kyzikos das alte Artake noch heute unter demselben Namen als ein kleines Städtchen erhalten. Der heutige Hauptort der ganzen Kyzikenischen Landschaft aber ist das Städtchen Panderma (das alte, unbedeutende Panormos) an der Festlandsküste östlich des Isthmus, aber noch im Schutz der Halbinsel gelegen, das sich einer viel besseren Lage zur Ebene und zu den Landwegen ins Innere erfreut, als Kyzikos.

Es ergibt sich aus dem Gesagten, dass die hohe Blüte von Kyzikos im Altertum nur auf dem Seeverkehr beruht haben kann. Inwiefern aber lag die Stadt für diesen günstig? Dafür gibt eine Inschrift Aufschluss, die von *διόρυγες*, also von künstlichen Durchstichen durch den Isthmus spricht. Es waren also die beiden Buchten und die Lagune vermittels eines Kanals durch

die beiden Nehrungen miteinander verbunden; Brücken führten über ihn hinüber<sup>1)</sup>. Jetzt sind diese Durchstiche natürlich längst verschwunden. Ihre Herstellung weist aber darauf hin, dass hier ein lebhafter Verkehr in west-östlicher (und umgekehrter) Richtung stattgefunden hat. Aus dieser Schifffahrt entlang der Südküste, zwischen Hellespont einerseits, dem Bosphorus und den wichtigen Buchten und Landeingängen im Osten des Marmarameeres andererseits, muss Kyzikos seinen Reichtum und seine Macht geschöpft haben.

Es erscheint uns heute freilich wunderlich, dass die Schiffe einst zwischen der Insel Arkonnesos und dem Festlande hindurchgefahren seien und sich dabei hier ein grosser Handel entwickelt haben soll, anstatt dass sie der direkten Linie aussen um die Halbinsel folgten. Man muss sich aber bei allen diesen Fragen, welche die Lagen antiker Hafenstädte betreffen, an die kleinteiligen Verhältnisse der alten Schifffahrt erinnern. Die kleinen, vielfach überladenen und, wegen der Ruder, sehr stark bemannten Schiffe des Altertums benutzten ängstlich jeden Schutz gegen Wind und Wellen, der sich irgendwie darbot, und waren zu häufigem Halten gezwungen, damit die eingepferchte Mannschaft sich erholen, die Vorräte erneuert werden konnten — wie das übrigens auch heute noch auf die kleinen offenen Segelschiffe, die „Kaiks“, der Griechen und Orientalen zutrifft. Und, wie schon einmal angedeutet, das Marmarameer wird doch sehr oft von stürmischen Nordostwinden heimgesucht, welche die Umfahrung der Halbinsel Kapudag für kleine Segler, ja zuweilen für kleine Dampfer schwierig und gefährlich machen. Das liess augenscheinlich die alten Schiffer den Weg durch den Isthmos von Kyzikos und einen Halt an dieser Stadt der Fahrt über das offene Meer vorziehen.

Freilich, das mächtige Aufblühen Konstantinopels scheint Kyzikos erdrückt zu haben. Da die Technik der Schifffahrt und des Handels sich mehr und mehr von solchen kleinen Schwierigkeiten, wie die Stürme des Marmarameeres, und von den zahlreichen Halteplätzen unabhängig machte, war der Stadt die Wurzel ihrer Kraft entzogen, sie wurde verlassen und ist nicht wieder entstanden.

## II. Abschnitt. Vom Vorgebirge Lekton bis zum Elaitischen Golf.

Wir fahren an der einförmigen Westküste der Troas, einer niedrigen Tertiärtafel, entlang, welche der mächtige Rücken des Idagebirges südwärts abschliesst. Zur Rechten bleibt die kleine Insel Tenedos mit ihrem schlanken Trachytkegel und ihrem weissen Städtchen. Endlich umfahren wir das Kap Baba, Lekton d. A., den westlichsten Punkt des asiatischen Festlandes, und fast mit einem Schlage öffnet sich eine ganz andere Landschaft. Wir blicken hinein in einen tief ins Land eingreifenden schmalen Golf, zur Linken die

1) Vgl. das Nähere in meinen „Reisen und Forschungen im westlichen Kleinasien“, Heft I, Gotha, J. Perthes 1910. (Ergänzungsheft 167 zu „Petermanns Mitteilungen“) S. 49 ff.

steilen Abhänge des Ida, zur Rechten die grosse, vielkuppige Insel Lesbos, und im Hintergrund die kleine, rings von Bergland umschlossene, fruchtbare Küstenebene von Adramyttion. Diesem vielgestaltigen Landschaftsbilde schliesst sich nun südwärts ein steter Wechsel ähnlicher Eindrücke an. Überall ein Gewirr von Wasserflächen und Landmassen im innigsten Ineinandergreifen, so dass der Reisende ohne Karte meist nicht imstande wäre, zu unterscheiden, was Festland, Halbinsel, Insel ist. Das ist die durch Einbrüche so überaus reich gegliederte Ägäische Küste Kleinasiens.

Ihr erster Abschnitt, bis zum Eläitischen Golf, liegt gewissermassen im Schatten der grossen, fruchtbaren und dicht bevölkerten Insel Lesbos. Die dahinter liegende Festlandsküste besitzt einen fortlaufenden Streifen hügeligen ertragreichen Vorlandes, in dem kleinere Schwemmlandebenen eingeschaltet sind. Es ist reich bewohnt, hat auch mehrere gute Häfen (besonders das heutige Aivalyk) — aber es ist landwärts abgeschlossen durch ein zwar nicht sehr hohes, aber sehr ausgedehntes, ärmliches Gebirgsland, ein Teil jener Landschaft Mysien, deren absperrende Wirkung wir schon im Hinterland von Kyzikos hervorgehoben haben.

Nur eine grössere Grabenebene öffnet sich zu diesem Küstenabschnitt, das ist die des Flusses Kaikos; an ihrem Nordrand liegt, 25 km landeinwärts, am Fusse ihres steilen Burgberges die Stadt Pergamon, allbekannt durch die herrlichen Werke hellenistischer Kunst, welche die deutschen Ausgrabungen zutage gefördert haben. Die Kaikos-Ebene steht durch kleinere Ebenen und über ganz niedrige Schwellen in Verbindung mit der Hermos-Ebene; aber diese an sich unschwere Verbindung bedeutet doch für den Verkehr vom Innern Kleinasiens nach der Küste einen unnötigen Umweg, den einzuschlagen keine Veranlassung vorliegt, da die Hermos-Ebene eine gerade Verbindung herstellt. So ist auch die Kaikos-Ebene ein toter Winkel im Verkehrsnetz des westlichen Kleinasiens, nur von untergeordneten Strassen berührt, Pergamon ist keine bedeutende Handelsstadt gewesen; es verdankt seine Blüte in hellenistischer Zeit einem ganz anderen Faktor, nämlich der ausserordentlich festen Lage seiner Burg, am Rande einer sehr fruchtbaren Ebene, bei leichtem Zugang zur Küste und zum Innern. Als Festung ist Pergamon Residenz der Attaliden-Könige geworden und mit der Grösse dieses Reiches ist auch die Stadt zu einem bedeutsamen Kulturzentrum erwachsen. Das Beharrungsvermögen, das wir so oft bei den Städten beobachten, wenn die ersten Ursachen ihrer Blüte geschwunden sind, hat auch im Römerreich Pergamon noch aufrecht erhalten; aber allmählich ist es zu einem örtlichen Marktplatz herabgesunken, der es auch heute ist; allerdings verhältnismässig ansehnlich, infolge der Fruchtbarkeit seines Gaues. Aber noch führt keine Eisenbahn nach Pergamon; die Fahrstrasse, an der es liegt, ist eine der schlechtesten in Kleinasiens; sein Hafen, Dikeli, ungünstig.

Ist die Kaikos-Ebene kein Durchgangsland für den Handelsverkehr zwischen Küste und Innerem, so ist dies erst recht nicht der Fall bei den kleineren, rückwärts abgeschlossenen Küstenebenen dieses Abschnittes. Die

Küstenstrasse selbst, dem Landverkehr vom Hellespont nach Jonien dienend, ist zwar hier bequem; aber sie hat doch mehr politisch-militärische, als Handelsbedeutung gehabt, da der Handel nach Thrakien-Griechenland doch immer zur See sich vollzog.

So ist es begreiflich, dass dieses festländische Gebiet der alten aeolischen Kolonisation ein wesentlich agrarisches war und noch heute ist; es bringt Oliven, Reben, Gerste und andere Erzeugnisse in reicher Menge hervor, aber die Städte waren und sind unbedeutend. Alles Verkehrsleben konzentriert sich im Altertum und so auch jetzt auf der grossen, dicht bevölkerten, hafenreichen Insel Lesbos und in ihrer Hauptstadt Mytilene, die, wie alle Hauptstädte der grösseren kleinasiatischen Inseln, auf der dem Festlande zugewendeten Seite liegt, also die Durchfahrt und Überfahrt zwischen Insel und Festland beherrscht. Von den Städten des letzteren war am wichtigsten Adramyttion, einst auf isoliertem niedrigem Hügel an der Flachküste seiner kleinen Ebene gelegen, mit jetzt versumpftem Hafen; erst in der Diadochenzeit ist diese Stadt griechisch geworden! Im späteren Mittelalter wurde sie wegen der Seeräuber an die heutige Stelle, auf den Vorhöhen des Ida und von der Küste abgerückt, verlegt.

### III. Abschnitt.

#### Vom Elaïtischen Golf bis zum Mündungsgebiet des Mäander.

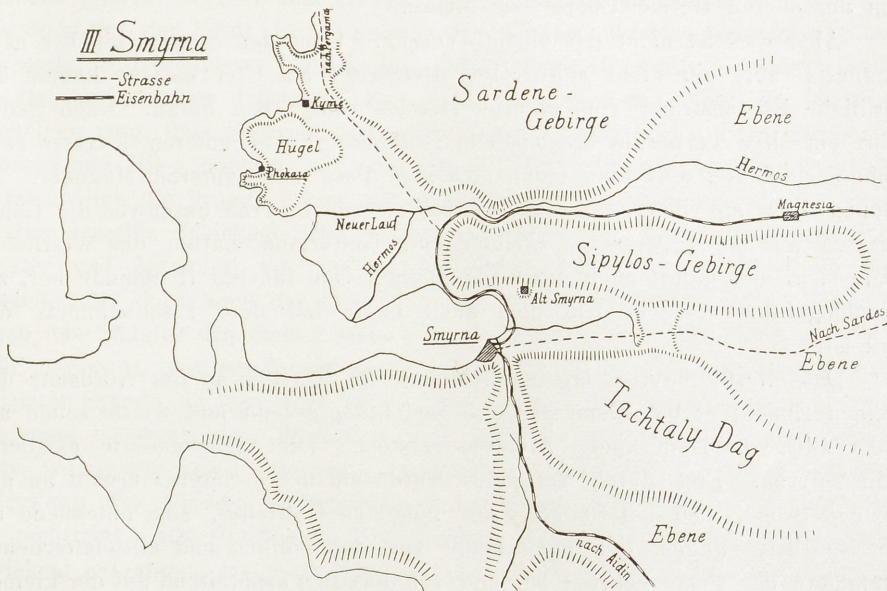
Ganz anders sind die Bedingungen der Städte-Entwicklung in dem nächsten Abschnitt, dem Gebiet der alten Jonischen Kolonisation. Noch reicher ist hier die Gliederung der Küste durch tief eingreifende Golfe und weit vorspringende gebirgige Halbinseln, deren bedeutendste sich in den Inseln Chios und Samos fortsetzen. Hier zieht sich kein fortlaufendes flaches Vorland an der Küste entlang; die Küstenstrasse muss die Wurzeln der Halbinseln im Binnenlande durchqueren. Aber es bieten sich ihr hier Taldurchgänge und niedrige Pässe dar, so dass sich doch der Verkehr parallel zur Küste unschwer vollzieht. Die Hauptsache aber ist, dass sich an diesem mittleren Abschnitt der Westküste die drei grössten Grabenebenen, die des Hermos, des Kayster und des Mäander, öffnen, von denen die erste und die letzte bis an den Rand des inneren Hochlandes reichen, den man auch vom oberen Ende der Kayster-Ebene, ohne bedeutende Höhen zu ersteigen, erreichen kann. Diese grossen Grabenebenen sind aber nicht nur die fruchtbarsten, reichsten und dichtest besiedelten Teile Kleinasiens, sondern ihnen folgen die grossen Landstrassen aus dem Innern zur Küste; und so entstanden an ihren Mündungen, die sich jedesmal zu einem Golf öffnen, die grossen Handelsemporien des Altertums.

Zunächst liegt um die Mündung des Hermos (s. Kartenskizze 3) eine Gruppe von drei Städten: Kyme, Phokaia und Smyrna. Um deren Bedeutung zu verstehen, muss man sich klar machen, dass die Mündung der Hermos-Ebene verkehrsgeographisch eine doppelte ist. Die eine Mündung ist bezeichnet durch den

Hermos selbst. Dieser Fluss tritt im Norden des Sipylos-Gebirges aus seiner breiten Ebene in ein Engtal ein; dann erst schüttet er seine grosse Delta-Ebene von Norden her, also von seitwärts, in den Smyrnaeischen Golf hinein, während sich in der Verlängerung des Hermos-Tales die Hügelgruppe von Phokaia vorlegt, die halbinselartig ins Meer vorspringt, am Eingang des genannten Golfes. Zwischen diesen Hügeln und dem Gebirgslande des Innern führt ein schmaler, aber ebener Durchgang vom Hermos zum Elaïtischen Golf.

Diesen letzteren Durchgang beherrscht die äolische Küstenstadt Kyme, (s. Abb. 2 Taf. IX), die wenigst bedeutende der drei Hermos-Mündungsstädte; sie ist heute völlig verlassen.

In gerader Verlängerung des unteren Hermos-Tales liegt dagegen in jener Hügelgruppe, an einer prächtigen Doppelbucht, die einen idealen Hafen darstellt,



Kartenskizze 3.

Phokaia (s. Abb. 3 Taf. X), die Stadt, die unsterblichen Ruhm erworben hat durch die Gründung von Massilia (Marseille), jener griechischen Kolonie, die für die Verbreitung der mittelmeerischen Kultur nach dem Nordwesten Europas so Grosses geleistet hat. Phokaia ist etwas vorgeschoben vor die Küstenlinie, und zwar neben dem Eingang des Golfes von Smyrna, besitzt also eine Situation, die man siedelungsgeographisch als „Spitzenlage“ bezeichnet, während Smyrna eine ausgesprochene „Golfklage“ hat. Die erstere hatte in älterer Zeit unvollkommener Schiffahrtstechnik bedeutende Vorzüge, da damals das Hineinsegeln in einen langen gewundenen Golf schwierig und zeitraubend war. In späteren Zeiten dagegen, als diese Schwierigkeiten leichter überwunden wurden, wird die Golfklage vorteilhafter, da sie den unbequemeren und teureren Landtransport abkürzt und vielseitigere Beziehungen zu Lande darbietet. Durch dieses

Gesetz sehen wir den Wettbewerb zwischen Phokaia und Smyrna in der Beherrschung des Verkehrs des Hermostales mit der Zeit zugunsten Smyrnas entschieden. Immerhin hat sich Phokaia durch alle Zeiten erhalten und ist auch heute noch ein ansehnliches Hafenstädtchen, da es ein unmittelbares fruchtbares Hinterland — das Mündungsgebiet des Hermos — besitzt.

Smyrna beherrscht die zweite Mündung der Hermos-Ebene. Diese Ebene gabelt sich um das Sipylos-Gebirge herum derartig, dass zwar der Fluss im Norden des Gebirges fliesst, der südliche Arm der Ebene aber die direkte Fortsetzung der oberen Strecke der Grabenebene darstellt. Und von diesem südlichen Zipfel der Hermos-Ebene gelangt man über einen bequemen Pass von nur 263 m Höhe zu der kleinen Ebene von Smyrna, die sich an das innerste Ende des Golfes anschliesst. So liegt Smyrna in der geraden Linie von der oberen Hermos Ebene zum Meere.

Aber dies ist nicht der einzige Vorzug. Über den Sipylos hinüber nach Magnesia führt ein nicht schwieriger Bergweg; am Ufer entlang kommt die nördliche Küstenstrasse vom unteren Hermos völlig eben heran. Nach Süden führt ein alter Talzug in fast ebenem Durchgang zum unteren Kayster nach Ephesos und von dort über einen niedrigen Pass zum unteren Mäander. So können hier am inneren Ende des Golfes von Smyrna unschwer die Landstrassen aus allen grösseren Ebenen und Kulturlandschaften des westlichen Kleinasien, und damit auch die Verbindungen vom inneren Hochlande her, zusammengeführt werden, wie dies auch heute bei dem Eisenbahnnetz der Fall ist.

Das älteste Smyrna lag am Abhang des Sipylos, an der Nordseite der kleinen Ebene; es hat kaum grössere Bedeutung gehabt und wurde schon um 600 v. Chr. vom Lyderkönig Alyattes zerstört. Drei Jahrhunderte existierte kein Smyrna. Erst durch Antigonos wurde ein neues Smyrna erbaut an der jetzigen Stelle, also am Südufer des innersten Golfteiles, sich anlehnend an den Burgberg Pagos, der noch heute von den antiken und mittelalterlichen Trümmern der Feste gekrönt ist, und von dort sich ausbreitend auf der kleinen Mündungs-Ebene des Flüsschens Meles, dem die erwähnte Strasse nach Süden, zum Kayster, folgt. Nach Westen reicht die Stadt bis an die Flachküste der Meles-Ebene; genügend tiefes Wasser erlaubt hier selbst den neuzeitlichen Dampfern die Annäherung; sie ankern vor jedem stärkeren Wellengang geschützt durch den Vorsprung, den im Westen das Delta des Hermos vorschiebt. So vereinigen sich in Smyrna ausgezeichnete Landverbindungen mit guten Hafenverhältnissen. Daher blühte Smyrna, nachdem es an dieser Stelle neu gegründet war, in einer Zeit, wo die Golfage bereits vorteilhafter war, als die Spitzenlage, glänzend empor, besonders in Römerzeit. Strabon nennt das Smyrna seiner Zeit *καλλίστη τῶν πασῶν*, und rühmt die rechtwinkelige Anlage, die Pflasterung und die Hallen der Stadt. Immerhin stand im Altertum Smyrna nicht über, sondern neben den grossen Handelsemporien Ephesos und Milet. Erst als diese im Mittelalter untergegangen waren, wurde Smyrna die bedeutendste Handelsstadt an Kleinasiens Westküste und hat sich heute, seitdem

es der Mittelpunkt des Eisenbahnnetzes West-Kleinasiens geworden ist, das nur an dieser Stelle die Küste berührt, und seitdem die Produktion der grossen Ebenen des Landes einen ausserordentlichen Aufschwung genommen hat, zu der grössten Handelsmetropole des türkischen Reiches entwickelt, neben der die anderen Häfen der kleinasiatischen Westküste sich nur eine bescheidene örtliche Bedeutung bewahren können. In Smyrna ist der ganze Aussenhandel Westkleinasiens zentralisiert, freilich nicht allein infolge der günstigen Lage der Stadt und der zu ihrem Vorteil angelegten Linienführung der Eisenbahnen, sondern auch infolge der allgemeinen Tendenz des modernen Seehandels zur Zentralisierung in wenige grosse Hafensplätze.

Dass sich Smyrna durch die Jahrtausende erhalten hat, während seine Konkurrenten Ephesos und Milet infolge der Anschwemmungen ihrer Flüsse zugrunde gingen, liegt in dem für Smyrna so glücklichen Umstande begründet, dass dicht bei der Stadt kein grösserer Fluss mündet, dass der Hermos sich nicht in den inneren Winkel des Golfes ergiesst, sondern von der Seite her und etwas weiter draussen. Das, was für den ersten Blick als Nachteil erscheinen mag, dass Smyrna unmittelbar keine grosse Ebene beherrscht, wie Ephesos und Milet, sondern nur eine kleine, von Gebirgen umwallte Kammer, ist tatsächlich die grösste Gunst der Natur gewesen. Dennoch drohte auch Smyrna dasselbe Schicksal der Verlandung, wie den Mündungsstädten des Kayster und Mäander, nur anderthalb Jahrtausende später. Denn in der Neuzeit hatte doch auch der Hermos seine Anschwemmungen mehr und mehr gegen das Südufer des Golfes vorgeschoben, die Einfahrt nach Smyrna immer mehr eingeengt, und würde sie bald ganz geschlossen haben, wenn man nicht in letzter Stunde, in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts, dem Hermos eine neue Mündung nach Westen, in den äusseren Teil des Golfes, angewiesen hätte, wo er nun seine Alluvionen unschädlich vorbauen kann. Eine derartige Ablenkung des Flusses, ausgeschlossen bei Ephesos und Milet, war hier, bei der rechtwinkeligen Umbiegung des Golfes, möglich. So ist Smyrna dem Schicksal entgangen, welchem Ephesos und Milet erlegen sind und welchem auch das heute so viel genannte Saloniki in nicht allzuferner Zeit erliegen wird!

Der Kayster mündet, 55 km südlich von Smyrna, in das innere Ende eines ehemaligen, von Gebirgen umgebenen Meeressolfes (s. Kartenskizze 4). Sowohl an Länge wie an Breite stand dieser Golf weit hinter dem Smyrnaeischen zurück. An dem Golfende, unweit neben der gleichzeitigen Mündung des Flusses, lag das archaische Ephesos mit dem berühmten Heiligtum der Artemis. Es lehnte sich an einen Burghügel, der sich isoliert aus dem Schwemmland, aber in geringer Entfernung von dem östlichen Gebirgsrande erhebt und noch heute die byzantinische Burg von Ajasuluk trägt. Das gleichnamige kleine Dorf, Station der Eisenbahn Smyrna-Aidin, erstreckt sich zwischen dem Burghügel und dem östlichen Gebirgsrande. Es beherrscht, ebenso wie das älteste Ephesos, den Durchgang von Smyrna und der oberen Kayster-Ebene nach dem unteren Mäander hin, hat also eine gute, zentrale Lage zu den Landwegen nach den grossen Kulturebenen.

Als Seehafen aber wurde diese archaische Stadtlage bald unhaltbar, da der Kayster seine Anschwemmungen längs der Axe des schlauchförmigen Golfes immer weiter vortrieb, bis er den Golf ganz zushüttete und nun heute an einer glatten Flachküste mündet, wo die stärkeren Meereswellen ein weiteres Wachstum des Schwemmlandes seewärts verhindern. Da die Anschwemmung, wie gesagt, in der Mittellinie des Golfes vor sich ging, welche der Fluss selbst innehielt, blieben zu beiden Seiten, an den Längsrändern des ehemaligen Golfes, der jetzigen Ebene von Ephesos, zunächst Golfspitzen übrig, die sich allmählich in Sümpfe verwandelten, die noch heute die beiden Ränder, besonders den nördlichen, einnehmen, die ganze Gegend ungesund machen und



## IV Ephesos

Kartenskizze 4.

den Verkehr behindern. Von Nordwesten her führt ein spät-antiker Steindamm, aus alten Bausteinen gefügt, in der Richtung auf das römische Ephesos quer durch diese Sümpfe hindurch.

Die fortschreitende Verlandung des Golfes zwang also zur Verlegung der ältesten Stadt, um ihr die Verbindung mit dem Meere zu erhalten, und zwar fand diese Verlegung unter Lysimachos statt (also um 300 v. Chr.), in derselben Periode, in der das neue Smyrna entstand. Die Stadt wurde nun etwa 2 km weiter westlich am südlichen Gebirgsrande, jedenfalls am damaligen Ende des südlichen Golfzipfels, auf niedrigen Vorhügeln des Gebirges und an dessen Flanken aufsteigend, erbaut. Hier entwickelte sich Ephesos in hellenistischer und römischer Zeit zu jenem Glanze, der uns noch heute aus den



ausgegrabenen Strassenzügen und Bauten eindrucksvoll entgegentritt. Für die Landwege bedeutet diese neue Lage einen, allerdings geringfügigen, Umweg. Aber auch die Verlandung und Versumpfung gerade dieses südlichen Golfzipfels ging schnell weiter; die Zufahrt zum Hafenbecken musste durch einen künstlichen Kanal aufrecht erhalten werden; ein Vorhafen an der neuen Küste entstand. Schliesslich erlosch gegen Ende des Altertums jede direkte Verbindung mit dem Meere.

Nun trat die Gunst der Landverbindungen wieder allein in Wirksamkeit und hatte die Rückverlegung der Stadt an den Burghügel von Ajasoluk zur Folge. Da die dortige Festung aus der Zeit Justinians stammt, dürfte die Rückverlegung um dieselbe Zeit erfolgt sein. Ajasoluk blieb noch während des Mittelalters ein ansehnlicher Handelsort, obgleich er nur zu Lande mit der Küste verkehren konnte. Das Vordringen des Islam vertrieb diejenigen Einwohner, die dem christlichen Griechentum treu blieben; ihre Nachkommen scheinen die Bewohner des grossen Griechendorfes Kirkindje zu sein, das östlich im Gebirge liegt. Die prächtigen Ruinen aus der Seldschukenzeit, und zwar aus dem 14. Jahrhundert, bezeugen die auch damals noch fortdauernde Bedeutung von Ajasoluk (Alto luogo der Italiener). Es scheint, dass es der Seehandelsplatz auch für die Mäanderebene gewesen ist, deren Küste noch ungünstiger geworden war, als an der Kaystermündung. Erst die Zerstörung durch Timur und die Eroberung des Sultanats Aidin durch die Osmanen hat dieser Nachblüte ein Ende gemacht. Jetzt ist Ajasoluk nur ein Dorf mit einigen Kramläden und einem „Hotel“ für die Touristen. Infolge der Eisenbahnverbindung ist der Besuch von Ephesos der bei den Fremden beliebteste Ausflug von Smyrna aus.

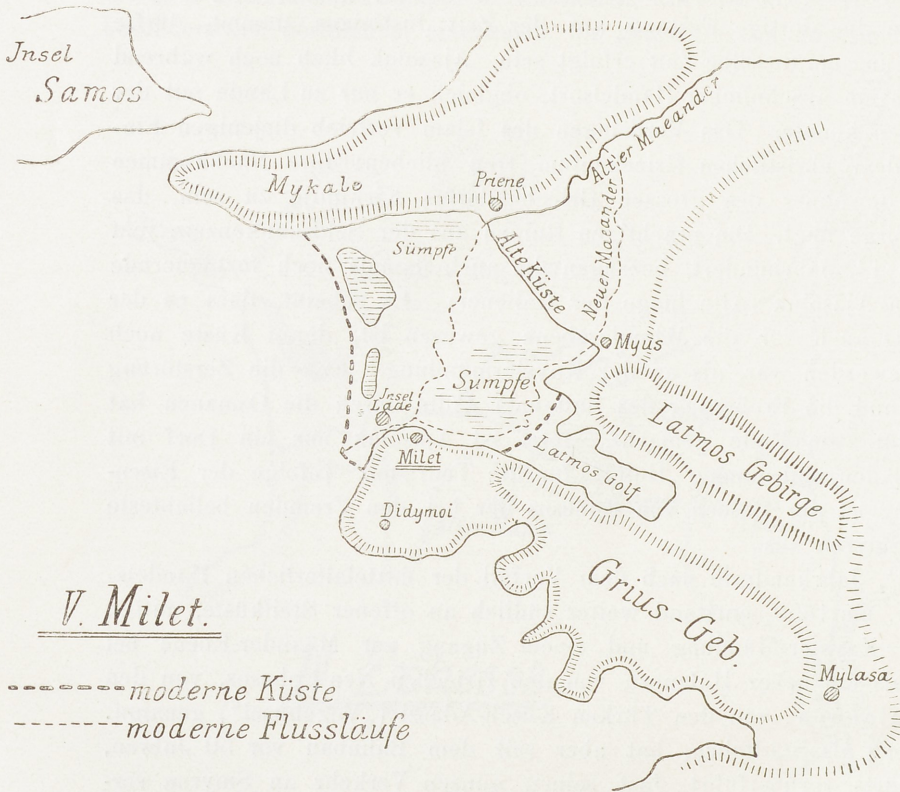
Etwa 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Jahrhunderte nach dem Verfall der mittelalterlichen Handelsstadt Ajasoluk, um 1650, entstand weiter südlich an offener Steilküste, mitten zwischen der Kayster-Mündung und einem Zugang zur Mäander-Ebene bei Sokia, abermals ein neuer Hafenort, von den Griechen Nea-Ephesos, von den Italienern Scalanova, von den Türken Kusch-Adassi („Vogelinsel“) genannt. Er besteht noch als Städtchen, hat aber seit dem Bahnbau vor 50 Jahren, der landeinwärts vorüberführt, fast seinen ganzen Verkehr an Smyrna verloren.

Es ist nicht zu bezweifeln, dass die grosse Blüte von Ephesos nicht allein auf der Beherrschung der verhältnismässig kleinen Kayster-Ebene beruhte, sondern dass es auch einen ansehnlichen Teil des Handels der Mäander- und der Hermos-Ebene an sich gezogen hat infolge seiner Mittellage zwischen diesen Ebenen. Diese Mittellage ist ausgesprochener, als bei Smyrna, und wenn letzteres als Handelszentrale den Sieg davongetragen hat, so ist das nicht in einem Vorzug der Lage, sondern in der Verlandung des Ephesischen Golfes begründet.

Die südlichste der grossen Grabenebenen des westlichen Kleinasien, die von dem Mäander durchströmt wird, dürfte an Fruchtbarkeit des Bodens die anderen noch übertreffen; sie bildet auch den geradesten und kürzesten

Weg vom inneren Hochland zum Ägäischen Meere. Andererseits aber hat sie die ungünstigsten Küstenverhältnisse. Die Küste hat sich hier in historischer Zeit durch die Anschwemmungen des Mäander ausserordentlich stark verändert. Die alte Hafenstadt der Mäander-Ebene, Milet, ist ebenso wie Ephesos diesem grossen Verlandungsprozess zum Opfer gefallen.

Bis zum heutigen Städtchen Sokia abwärts ist die Ebene trocken und hoch genug, dass der Mäander in festem Bett einige Meter tief eingeschnitten in ihr fliesst; von dort aus aber dehnt sich heute niedriges Land mit Altwassern und Sümpfen bis zur jetzigen flachen Küste aus, die aus Nehrungen



Kartenskizze 5.

und dahinter liegenden Strandseen besteht und in glatter Linie von der gebirgigen Halbinsel Mykale im Norden, zu dem niedrigen Hügellande von Milet im Süden hinüberzieht. Diese sumpfige Mündungsebene, die heute in jedem Frühjahr in weiter Ausdehnung vom Flusse überschwemmt wird, war ursprünglich ein breiter Meeresgolf, der allmählich von den Anschwemmungen des Mäander zugeschüttet worden ist.

In der älteren klassischen Zeit reichte der Golf (s. Kartenskizze 5) mindestens noch bis Priene und Myus hinauf, den beiden Städten, die an dem Fuss der flankierenden Gebirge, der Mykale und des Latmos, gelegen waren. Ein seitlicher Zipfel dieses Golfes, noch jetzt als Binnensee erhalten, der Latmische Golf,

erstreckte sich am Fusse des wilden Granitgebirges des Latmos nach OSO und sonderte die flachhügelige Halbinsel von Milet vom Festlande ab. Während die Mäander-Ebene die grosse Strasse vom Innern an den Hauptgolf bei Priene und Myus heranzuführte, setzt sich der latmische Seitengolf ost-südöstlich in einem Talzug fort, dem der Weg vom Innern des Karischen Berglandes und von den südlicheren Küstenlandschaften Kariens und Lykiens folgt. Denn die Küstenstrasse wird von Milet südwärts durch wildes Marmorgebirge, dass in Halbinseln ins Meer vorspringt, sehr erschwert.

Vor beiden Golfen und Landstrassen lag die sie beherrschende Stadt, Milet (s. Abb. 4 Taf. X) an der Nordküste jener erwähnten hügeligen Halbinsel, die auch das Heiligtum von Didymoi enthielt. Und zwar lag die archaische Stadt (vor der Perserzeit) an dem Nordrande des Hügellandes selbst, die nachpersische Stadt dagegen auf einer kleinen vorspringenden inselartigen Hügelgruppe und auf dem Sand-Isthmus, der diese Hügel mit dem Festlande bei dem archaischen Stadtfelde verband. Eine kleine Bucht zwischen den vorspringenden Hügeln bildete den Hafen dieser späteren Stadt. Vielleicht ist der sandige Isthmus erst aus einem künstlichen Damm entstanden, welcher die Inselhügel mit dem Festlande zuerst verbunden haben mag. Etwas nach der offenen See hin lag vor der Stadt die Insel Lade, die jetzt als Felskuppe aus dem Schwemmland aufragt; sie bot einen gewissen Schutz gegen die Wellen des offenen Meeres.

Für eine grosse Handelsstadt, welche den Landverkehr der Mäander-Ebene und des südlichen Kariens mit dem Meere verknüpfte, scheint die geschilderte Lage sehr eigentümlich. Sie hat äusserst unbequeme, ja schwierige Landverbindungen! Man musste, um zu Lande zur Mäander-Ebene zu gelangen, den Latmischen Golf umgehen. Dahinter bildet dann das Granitgebirge des Latmos wieder eine ganz unwegsame Schranke, die ebenfalls umgangen werden musste. Diese Hindernisse und die fast allseitige Meeresumspülung gewährten der Stadt allerdings Schutz gegen Angriffe vom Lande her. Die Halbinsel von Milet und Didymoi ist sehr unfruchtbar und wenig besiedlungsfähig. So fehlt Milet ein unmittelbares Hinterland; erst spät hat sie trotzdem grösseren Landbesitz erworben; sie ist aber immer vorwiegend eine See- und Kolonialstadt gewesen. Der Grund dafür, dass die Handelsstadt gerade in dieser, fast inselhaften Lage vor dem Festlande entstanden ist, wird der sein, dass die zurückliegende Küste der Mäander-Ebene schon im Altertum so flach und sumpfig und veränderlich war, dass sie für den Seeverkehr ungeeignet war, und dass dieser daher einen vorgeschobenen, damals noch vor den Anschwemmungen geschützten Hafen aufsuchen musste. Von dort aus wird der Verkehr mit der Mäander-Ebene durch Leichter-schiffe und Bote vermittelt worden sein.

Auf die Dauer blieb aber auch diese vorgeschobene Lage von Milet nicht vor der Verlandung geschützt. Der Fluss trieb seine Anschwemmungen schnell vor, und zwar nicht in der Mittellinie des Golfes, wie bei Ephesos, sondern zunächst an der Nordküste entlang — wo jetzt das Flussbett des „alten Mäander“ sich verfolgen lässt — dann von Priene an südwärts gegen die

Insel Lade hin, und schnürte so allmählich den südlichen Teil des Hauptgolfes mitsamt dem Seitengolf vom Meere ab. Milet lag dann also an einem grossen Binnensee. Dann erst, vielleicht erst im Mittelalter, wechselte der Mäander nach Süden hinüber und füllte nun von Myus her auch den südlichen Teil des Golfes auf, wo der jetzige Mäander fliesst; er umgab nunmehr Milet ganz mit flachem Lande, in welchem der Fluss durch hohe, selbst geschaffene Dämme eingefasst ist, die aus der weiten seeartigen Überschwemmung des Frühjahrs aufragen. So blieb als letzter Rest des Golfes nur der Latmische Binnensee, die „Bastarda Thalassa“, übrig. Wir können aber die einzelnen Phasen dieses geschilderten Vorganges nicht zeitlich festlegen; wir können sie nur aus der Gestaltung der Mündungsebene ablesen.

Auch Milet hat lange gegen sein Schicksal angekämpft. Eine glänzende Stadt in hellenistischer und römischer Zeit, war es jedenfalls noch in byzantinischer Zeit bedeutend; das beweist das gewaltige byzantinische Kastell auf den Stadthügeln; und die stattliche Moschee aus frühtürkischer Zeit in dem jetzt elenden Dörfchen Palatia („Die Paläste“) zeigt, dass es auch damals noch immerhin ansehnlich war. Es hatte im Mittelalter wohl einen Vorhafen am Meere. Erst dann ist es als Stadt vollkommen eingegangen. Das genannte türkische Dörfchen ist der letzte Rest der einst grossen Siedelung. Im Süden liegt das Griechendorf Akköi auf dem Höhenrand über dem alten Stadtfelde.

---

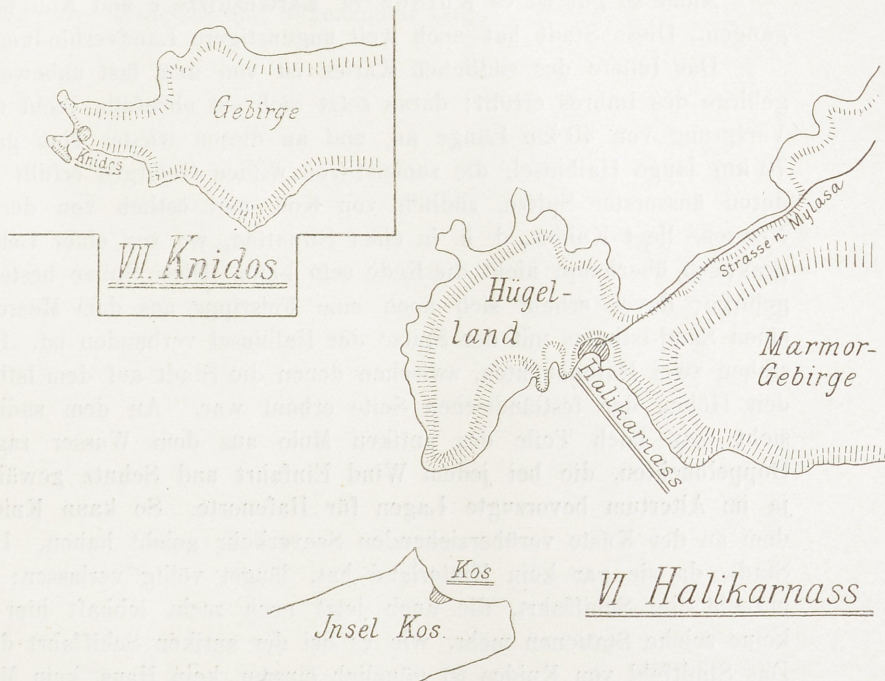
#### IV. Abschnitt. Die Karische Küste von Milet bis Rhodos.

Wiederum völlig andere Bedingungen weist dieser letzte Abschnitt der Westküste auf. Ein ausgedehntes Gebirgsland erfüllt das Hinterland und dringt unmittelbar bis zur Küste vor; gerade an dieser erheben sich vielfach besonders steinige und unfruchtbare Gebirge, so dass der Landverkehr, der an der Küste entlang zieht, von ihr landeinwärts abgedrängt wird. Keine grösseren Ebenen und Täler öffnen sich zum Meere, sondern die bedeutenden Täler und Becken, die auch in diesem Karischen Berglande eingesenkt sind, ziehen nach Nordwesten zum Mäander, zu dem daher der ganze Verkehr des Innern gerichtet ist. Die Küste ist also von allem grösseren Landverkehr abgeschnitten. Die überreiche Gliederung dieser Küste im grossen und kleinen, die Fülle von Naturhäfen kann daher doch nicht einer Verknüpfung von Land- und Seeverkehr dienen; dagegen ist sie um so geeigneter für die Seeräuberei.

Dennoch sind auch hier, im Gebiete der alten dorischen Kolonisation, im Altertum einige blühende Hafenstädte erwachsen, wenn diese auch nicht mit den jonischen wetteifern konnten. Es ist augenscheinlich, dass sie ihre Nahrung nicht, wie die jonischen Städte, aus den Mündungen von Landstrassen zogen, sondern allein aus der Beherrschung des ungemein lebhaften Seeverkehrs, der zur Zeit der alten Küstenschiffahrt an dieser Küste entlang zog. Denn hier, um die Südwestecke von Kleinasien herum, verlief ja die Schiffahrtsstrasse von Ägypten und Syrien in das Ägäische Meer hinein, wohl die bedeu-

tendste der vorrömischen Zeit. Dieser grosse Schiffsverkehr musste sich zwischen den Vorsprüngen des Festlandes und den vorliegenden Inseln Rhodos und Kos durchdrängen, und sowohl auf den dem Festlande zugekehrten Spitzen dieser Inseln — in Rhodos allerdings erst verhältnismässig spät (408 v. Chr.) — wie auf den Halbinseln des Festlandes entstanden Hafenstädte, die als Halteplätze dienten. Diese festländischen Häfen waren Halikarnass und Knidos.

Halikarnass (s. Kartensk. 6 u. Abb. 5 Taf. XI) liegt auf der reich gegliederten, kopfartigen Halbinsel, die sich nördlich von Kos vorstreckt, und, zum grossen Teil aus vulkanischem Gestein bestehend, fruchtbare Täler und kleine Ebenen enthält. Und zwar liegt die Stadt auf der Kos zugewendeten Südseite an einer trefflich ge-



Kartenskizze 6 und 7.

schützten Bucht, nahe dem Halse des Halbinsel-Kopfes, den einzigen Weg beherrschend, der vom Festlande durch den Hals über eine niedrige Schwelle in den Kopf hineinführt. Sie sperrt also den Zugang zur Halbinsel, kann aber auch leicht gegen das Festland verteidigt werden. In letzterem dehnt sich ostwärts ein überaus felsiges und dürres Kalkgebirge aus, doch führt von Halikarnass nordöstlich an der Küste entlang ein leidlich bequemer Weg durch mehrere kleinere Ebenen nach der bedeutenden Binnenstadt Mylasa, von wo wieder wichtige Wege nach verschiedenen Teilen Kariens ausstrahlen. So ist zwar das Hinterland auch von Halikarnass beschränkt, aber doch nicht ganz verschlossen, und so konnte von hier aus wohl auch das Innere von Karien politisch beherrscht werden, wie dies von jenen in Halikarnass residierenden Fürsten in persischer

Zeit geschah, von denen Mausolos der bekannteste ist. Aber ein grosser Handelsweg führt nicht aus dem Inneren nach Halikarnass. Die Bedingungen der Stadtlage sind hier also ähnlich wie bei Kyzikos. Immerhin gewährt die Halbinsel, die im Altertum noch mehrere Städte trug, jetzt eine ganze Anzahl Dörfer besitzt, für Halikarnass bescheidene Existenzmittel, nachdem der grosse Seeverkehr an der Küste entlang hier nicht mehr einkehrt. So hat sich die Stadt im Mittelalter erhalten, — eine grosse Johanniterburg am Hafen zeugt davon — und noch heute existiert sie unter dem Namen Budrum als ein kleiner Marktplatz, der nur in längeren Pausen von Küstendampfern angefahren wird.

Nicht so gut ist es Knidos (s. Kartenskizze 7 und Abb. 6 Taf. XI) ergangen. Diese Stadt hat noch weit ungünstigere Landverbindungen.

Das Innere des südlichen Karien ist von dem fast unbewohnten Waldgebirge des Imbros erfüllt; daran setzt sich ein ebenfalls recht unfruchtbarer Vorsprung von 40 km Länge an, und an diesen wieder eine ganz schmale, 70 km lange Halbinsel, die zumeist von wilden Gebirgen erfüllt ist. Und an deren äusserster Spitze, südlich von Kos, und östlich von der Vulkaninsel Nisyros, liegt Knidos, d. h. in einer Situation, wo von einer Landverbindung praktisch überhaupt nicht die Rede sein kann. Diese Spitze besteht aus Kalkgebirge; davor erhebt sich noch eine Felsrippe aus dem Meere, die durch einen Sand-Isthmus mit der Spitze der Halbinsel verbunden ist. Dadurch entstehen zwei Hafenbuchten, zwischen denen die Stadt auf dem Isthmus und an den Höhen der festländischen Seite erbaut war. An dem südlichen Hafen sieht man noch Teile des antiken Molo aus dem Wasser ragen. Solche Doppelbuchten, die bei jedem Wind Einfahrt und Schutz gewährten, waren ja im Altertum bevorzugte Lagen für Hafeneorte. So kann Knidos nur von dem an der Küste vorüberziehenden Seeverkehr gelebt haben. Daher ist die Stadt, da sie gar kein Hinterland hat, längst völlig verlassen; denn längst braucht die Schifffahrt, die auch jetzt noch recht lebhaft hier vorbeifährt, keine solche Stationen mehr, wie es bei der antiken Schifffahrt der Fall war. Das Stadtfeld von Knidos ist gänzlich einsam, kein Haus, kein Mensch ist zu sehen. Überhaupt gehört die ganze reich gegliederte Küste von Halikarnass bis Lykien zu den einsamsten des Mittelmeeres; Seehunde hausen noch dort und gelegentlich auch noch lokale Seeräuber. —

Fassen wir zusammen: An den Meerengen kreuzt sich See- und Landverkehr, daher hier die Bedingungen für eine Weltstadt gegeben sind; die dazwischenliegende Propontis hat im wesentlichen nur Längsschifffahrt; die äolische Küste ist vom Landverkehr aus dem Innern abgelegen, daher trotz Fruchtbarkeit ohne hervorragende Städte. Dagegen knüpfen sich an die Golfe der jonischen Küste die Landstrassen der grossen Grabenebenen aus dem Innern, daher hier im Altertum eine ganze Reihe blühender Handelsstädte ersten Ranges, deren Rolle heute allein Smyrna übernommen hat. Endlich ist die dorische Küste südlich des Mäander überreich gegliedert, aber abgeschnitten vom Innern, im Altertum nur von der Schifffahrt an der Küste entlang be-

fruchtet, heute ganz verkehrs- und städtearm. Von all den grossen Handelsstädten des Altertums, welche einst die Westküste Kleinasiens mit schimmernder Marmorpracht schmückten, sind heute nur zwei als grosse Metropolen übrig geblieben: Konstantinopel an der einzigartigen Stelle zwischen Asien und Europa, Schwarzem und Mittelmeer, und Smyrna im Mittelpunkte der fruchtbarsten Ebenen. Als kleinere, örtliche Hafenplätze sind übrig Phokaia und Halikarnass, da sie ein, wenn auch beschränktes, Hinterland besitzen. Dagegen sind vollständig verlassen Ephesos und Milet infolge Verlandung ihrer Golfe, Kyzikos und Knidos infolge ungünstiger Lage zu den Landwegen.

So sehen wir die Geschieke der Städte, bei allen Einflüssen geschichtlicher Zufälligkeiten, auf die Dauer unerbittlich geleitet und entschieden durch die Eigenheiten ihrer örtlichen und allgemeinen Lage!