

## Mit der BODAN Törn 07/2004 auf historischen Spuren entlang der türkischen Westküste von Istanbul nach Kusadasi.

Zunächst drei aufregende Tage in **Istanbul**, der brodelnden Stadt am Bosphorus, mit den spitzen Minaretten und vielen Kuppeln der berühmtesten Moscheen, den Palästen und Basaren.

Mittwoch, 07.07.2004. Vom Flugplatz Atatürk bringen uns zwei Taxis in rasanter Fahrt, vorbei am Yachthafen Ataköy, nur in Sekunden an den Mastspitzen der Segelboote zu erkennen, durch die **Theodosianische Landmauer** hindurch in die Altstadt, in die Genctürk Cadesi, an der unser Hotel Senator liegt, mitten im geschäftigen Tuçe- und Stoffe Viertel von Stambul. Im 4. Stock je ein Zimmer für Skipper Arrien und Christa, für Irmgard und Wolfgang und für den Rest der Crew, Oberbootsmann Hans, Alfred und Jörg. Prächtiger Ausblick über die Fernsehantennen der benachbarten Häuser hinweg auf das Marmarameer mit vor Anker liegenden Frachtschiffen.

Die erste Besichtigungstour führt die Genctürk hinunter zur geschäftigen Ordu Cad., zur **Kemal Pascha Cami**. Von Mehmet Tahir wurde sie auf einem Gewölbeunterbau, in dem sich ein Basar eingerichtet hat, 1763 errichtet und nach einem Erdbeben 1783 restauriert. Weiter geht es mit der modernen Straßenbahn, Richtung Osten, vorbei am Universitätsplatz, dem Beyazit Medani, mit dem Seraskertor der Universität und der Beyazit Cami direkt zum **Ayasofya Medani**. Schnell stellt sich heraus, dass das große vor uns liegende Programm nur in Klein- und Kleinstgruppen zu bewältigen ist. Dafür treffen wir abends vor dem Hotel wieder zusammen, um den Ort fürs gemeinsame Nachtessen auszusuchen und die Erlebnisse auszutauschen.

Im 4.Jhdt. wurde unter Kaiser Konstantin zunächst eine große Basilika errichtet, die in der Folge zweimal zerstört, dann von Kaiser Justinian als **Hagia Sophia** mit den Baumeistern Anthemios aus Tralles und Isodoros von Milet zum prachtvollsten Sakralbau der Zeit wieder aufgebaut wurde. 532 wurden infolge Erdbebenschäden die Strebepfeiler verstärkt und die Kuppel, O 31m, Scheitelhöhe 55m, um 7m erhöht. An das kuppelüberwölbte Mittelquadrat schließen im Osten und Westen je 1 halbkuppelüberwölbte Rundnische an, die wieder von je 3 kleineren Rundnischen mit Halbkuppeln begleitet werden. In Querrichtung dienen längsüberbante Seitenschiffe mit Emporen als Widerlager. Am Kuppelfuss liegen kleine Fenster als Lichtkränze. Durch die Osmanen wurde sie zur Moschee umgewandelt, seit 1935 ist sie Museum. Zur Zeit ist die Raumwirkung durch ein Baugerüst, das  $\frac{1}{4}$  der Grundfläche bis hinauf zur Kuppel einnimmt, beeinträchtigt.

Erst 1545 hat man die riesige Basilika – Zisterne, die **Yerebatan Sarayi sarnici**, (in die Erde versunkener Palast, 12 Reihen a 28 = 336, 9m hohe Säulen, F = 85m x138m) nahe der Hagia Sophia wieder entdeckt, 1968 restauriert und seit 1987 wieder zugänglich gemacht.

Auf Holzstegen kann man über der Wasserfläche bis in den letzten Winkel der großen Halle gelangen, wo 2 steinerne Medusenhäupter als Säulensockel dienen. Erweitert und renoviert wurde sie bereits unter Kaiser Justinian im 6.Jhdt., erbaut vermutlich im 4.Jhdt. zur gleichen Zeit wie die in der Nähe gelegene **Binbirdirek sarnici**, (die 1001 Säulen Zisterne, 16 Reihen a 12 = 224, 8m hohe Säulen).

Demonstrativ, der Hagia Sophia im Süden gegenüber, an der SO-Seite des ehemaligen Hippodroms, steht die 1609-16 von Mehmet Aga, einem Schüler Sinans, erbaute **Sultan Ahmet Camii**, die Blaue Moschee. Die Kuppel, O 23,5m, Scheitelhöhe 43m, ruht auf 4 massigen Rundpfeilern, O 5m und wird von 4 Halbkuppeln gestützt. Die Anlage hat 6 (alti), statt goldene (altin) Minarette.

Im Nordosten der Altstadt, mit Blick auf die südliche Einfahrt zum Bosphorus, wo einst im 7. Jhdt. v. Chr. Siedler aus Megara ihre Stadt Byzantion errichteten, liegt der **Topkapi Sarayi**, der Kanonentorpalast. Nach der Einnahme der Stadt Konstantinopel wurde er von Mehmet II., dem Eroberer 1453 erbaut, umgeben von einer zinnenbekrönten und mit Türmen versehenen Mauer, in einem großen Park. Zunächst nur Staatsverwaltungssitz, wurde die Anlage unter Süleyman dem Prächtigen zum Wohnsitz mit Harem ausgebaut und diente als solche bis 1839. 1853 zog Sultan Abdülmecit ans europäische Bosphorusufer in den **Dolmabahce Sarayi**, ((auf-)gefüllter Garten), im neoklassizistischen Stil, erbaut von den Söhnen der Hofarchitektenfamilie Balyan, die an der Pariser Ecole des Beaux Arts ausgebildet waren.

Der bedeutendste Baumeister der Osmanen war **Hoca Mimar Sinan**, geb. um 1497 bei Kayseri, nahm er von 1521-38 als Militärbaumeister an verschiedenen Feldzügen unter Sultan Süleyman I. teil, dann wurde er zum Hofbaumeister für das gesamte Osmanische Reich ernannt. In den folgenden Jahren bis zu seinem Tode 1588, baute er nicht nur die vollkommensten Moscheen, sondern auch unzählige öffentliche Gebäude, Medresen, Hamams, Paläste, Krawansereien, Türben, Armenküchen, Derwischklöster, 3 Krankenhäuser, 9 Brücken und 7 Aquädukte. Etwa vier Fünftel seiner Gebäude stehen in Istanbul und der näheren Umgebung. Seine Moscheen sind von der Hagia Sophia inspiriert, die er auch generalüberholt hat.

Als sein Meisterwerk gilt die 1550-57 entstandene **Süleymanye Camii** auf einem Hochplateau über dem goldenen Horn. Vier mächtige Stützpfiler tragen die Hauptkuppel, O 27,5m, Scheitelhöhe 48m, im Osten und Westen wird sie durch Halbkuppeln, im Norden und Süden von Bögen mit durchfensterten Tympana gestützt, die ihrerseits durch je zwei zusätzliche Pfeiler abgestrebt sind. Der Vorhof mit dem zentralen Brunnen ist an allen Seiten von überkuppelten Arkadengängen umrahmt. Innerhalb des ummauerten Gartens liegt die Türbe des Sultans und seiner Verwandten. Außerhalb sind mehrere Medresen, Krankenhaus, Armenküche, Herberge und Bäder herum angeordnet.

Auf dem Weg nach Norden hinunter zum Wasser des Goldenen Horn liegt die **Rüstem Pascha Camii**, (Großwesir u. Schwiegersohn von Süleyman) die Fayenzen Moschee. Sie wurde 1561 über einem Sockelgeschoss aus Werkstätten und Läden gebaut. An zwei Seiten führen Treppen aus dem hektischen Straßentreiben hinauf in den Vorhof. Der Hauptraum ist als ein in ein Rechteck einbeschriebenes Oktogon konzipiert. Die Kuppel wird von Achteckpfeilern getragen.

In der Nähe, am Südende der Galatabrücke liegt die von Hofbaumeister Mustafa Aga 1660 erbaute **Yeni Camii**, die Neue Moschee, mit durchfensteter Hauptkuppel, O 17,5m, Scheitelhöhe 36m, von vier sogenannten Elefantenfüßen getragen, mit 4 anschließenden Seitenkuppeln, die wieder von kleinen Eckgewölben gestützt werden.

Zum Komplex der Yeni Camii, von Casim Aga, gehört auch der L-förmige, von vielen kleinen Kuppeln überdeckte **Misir Carsisi**, der Ägyptische, oder Gewürzbasar.

Der große Platz im Bezirk **Eminönü** vor der Yeni Moschee, an der Südauffahrt zur **Galata Brücke**, ist der wichtigste **Verkehrsknoten** auf der europäischen Istanbulhälfte. Hier ist die Anlegestelle der Seebusse, der Lokal- und Ausflugsschiffe, Haltepunkt und Endhaltepunkt für viele Autobuslinien und die Straßenbahn. Der **Endbahnhof** der europäischen Eisenbahn, des Orient-Express, ist nicht weit, 1889 vom deutschen Architekten **Jachmund** erbaut, verbindet klassizistische und islamische Stilelemente.

Mitten in der Altstadt von Stambul liegt der große gedeckte Basar, der **Kaparli Carsisi**. Er wurde nach der Eroberung Konstantinopels 1453 erbaut, häufig beschädigt und immer wieder aufgebaut, zuletzt 1954. Er besteht aus einem überdachten Straßengeflecht um den alten

Bedesten, ein verschließbares Steingebäude, von 3x5 Kuppeln gedeckt, das ca. 4500 Läden und Stände enthält. Hier kommen Augen, Nase und Gaumen voll auf ihre Kosten.

Ein kleines Stück westlich des Marktes liegt an der **Ordu Cadesi** der vielbevölkerte, bereits erwähnte Fußgängerbereich, **Beyazit Medani**, begrenzt von der **Beyazit Camii** mit Medrese, Beyazit-Bibliothek und Bücherbazar, (1501-06 erbaut), und dem neoislamischen **Serasker - Torgebäude**, hinter dem sich das parkartige **Universitätsgelände** mit seinen Gebäuden erstreckt. Aus dem Campus heraus ragt als weithin sichtbare Landmarke der **Beyazit Turm**, 50m hoch, 1828 als Feuerwache errichtet. Das Universitätshauptgebäude, vorher Kriegsministerium, wurde 1866-70 vom französischen Architekten Auguste Bourgeois errichtet. Das monumentale neue Universitätsgebäude an der Ordu Cadesi wurde in den 50er Jahren von Emin Onat und S. H. Elden erbaut und zeigt den Einfluss des 1946-54 emigrierten deutschen Architekten **Paul Bonatz**.

Im Auftrag von Süleyman für seinen früh verstorbenen Lieblingssohn Mehmet ist die **Sehzade Camii**, die Prinzenmoschee von Sinan schon 1545-48 erbaut worden, sein Gesellenstück, das bereits Meisterwerk wurde. 4 mächtige Säulen tragen die Hauptkuppel, O 18m, Scheitelhöhe 37m, an die sich vier Halbkuppeln mit je zwei seitlichen, kleineren Halbkuppeln lehnen. Sie liegt westlich der Süleymanyane am Nordende der Genctürk Cad. und zählt zu den schönsten Sakralbauten Istanbuls.

Dieser Moschee gegenüber, auf der anderen Seite der Sehzadebasi Cad., steht das **Istanbuler Rathaus**. Nevrat Eral entwarf 1953 den aus hohem Büroblock und niedrigem Versammlungsgebäude bestehenden Komplex. Der Ratssaal ist mit einem hyperbolisch gekrümmten Kreuzgewölbe überdacht.

Von dort ist es nicht weit zum **Valens Aquädukt**, der 368-373 von Kaiser Valens errichtet wurde. Wie eine riesige 2-geschossige Brücke, 920m lang, überquert er den Atatürk Boulevard und transportierte noch Wasser bis ins späte 19. Jahrhundert.

Den stark befahrenen Atatürk Boulevard geht es hinunter bis zum Verkehrsknoten am Goldenen Horn mit der anschließenden **Atatürk Brücke**. Von hier kann man in den Grünanlagen am Ufer entlang bis in den Stadtteil **Fener** gelangen, wo ehemals griechischstämmige Bevölkerung lebte. Mit dem Autobus gelangt man zurück, über die Atatürk Brücke, vorbei an der **Azapkapi Cami**, einem weiteren Bauwerk Sinans, in den Stadtteil **Galata** ans Nordende der Galata Brücke. Durchs Genueserviertel steigt man hinauf zum 62m hohen **Galata Turm**, 1348 von den Genuesern als Wachturm errichtet. Vom Galatahügel führt eine Standseilbahn mit unterirdisch verlegten Kabeln zur 63m höher gelegenen **Istikal Cadesi**. Sie ist das Fußgängerzentrum des geschäftigen, europäisch geprägten Stadtviertels **Beyoglu**.

Den Eingang zum **Goldenen Horn** überspannt die **Galatabrücke**. Diese ersetzt seit 1991 die Vorgängerkonstruktion von 1877. Die neue 42m breite Brücke kann in der Mitte für die Schifffahrt aufgeklappt werden. Die beiden landseitigen Teile haben ein Untergeschoss für Läden und Lokale. Vom Geländer der oberen Ebene werfen die Angler ihre Leinen aus.

Hier am südlichen Brückenkopf der **Galata Brücke** drängen sich in das Treiben die Touristen, die Straßenhändler, Schuhputzer, Wasserverkäufer u.a., und an den Kais zwischen den großen Schiffen dümpeln die bunten, schwimmenden Fischbratereien. Von hier aus starten Fähren und Ausflugsboote zu den Anlegestellen des europäischen Bosphorusufers mit den Stadtteilen Beyoglu und Besiktas, sowie der asiatischen Seite mit Üsküdar und Kadiköy, bis an den Nordausgang des Bosphorus.

So erreicht man von hier aus am besten mit dem Schiff das **Deniz Müzezi**, das Marine Museum. Während der Fahrt geht es vorbei am großen Kreuzfahrtschiff Terminal von Beyoglu und an der 284m langen Flucht des Dolmabahce Palastes. Bevor das Schiff am Anleger Besiktas festmacht, hat man noch einen Blick auf die **Bosphorus Brücke**, eine 1074m lange, an Seilen über 2 Pylonen von 165m Höhe, abgehängte Konstruktion, 1970-73 erbaut. Sie ist

Teil des Städtischen Autobahnringes. 5 Km weiter gibt es noch eine zweite, ganz ähnliche Brücke, 1986-88 errichtet. Damit ist nun auch die asiatische Bosphorusseite als ausgedehntes Wohngebiet zugänglich gemacht. Am Fuss der ersten Brücke steht die berühmte **Ortaköy Moschee**. Sie wurde 1853 von Nikogos Balyan gebaut und ist der Moschee sehr ähnlich, die sein Vater Garabed südlich des Dolmabahce Palastes kurz vorher gebaut hatte. Um die Kuppel gruppieren sich 4 schmale, stützende Gewölbe mit geraden Abschlusswänden mit 3 hohen Rundbogenfenstern. In den 4 Ecken stehen Türme. Das Innere wird von einem 2-geschossigen, klassizistischen Vorbau erschlossen. Aus dem ragen 2 schlanke, hohe Minarette.

Hier im Deniz Musezi gibt es noch eine umfangreiche Sammlung der inzwischen vom Wasser verschwundenen **Caiques**, von den einfachen Markt- und Fischer Caiques bis zu den prächtigen Imperial- und Ambassadorial Caiques, Karten, Dokumente und Portraits berühmter Türkischer Seefahrer, bis zur berühmten von **Piri Re`is** gezeichneten Amerikakarte aus der 1.Hälfte des 16.Jahrhunderts. Im Außenbereich, neben diversen Wasserfahrzeugen und Kanonen, sogar das Wrack eines während des 1.Weltkriegs im Bosphorus versunkenen deutschen U-Boots.

### **Törnbeginn**

Am 4. Tag, am 10.07.2004, Samstag, heißt es endlich: Auszug aus dem Hotel, mit dem Taxi zum Yachthafen, Übernahme der Bodan von Erich Fest und Crew, die aus dem Schwarzmeer kommen und Einzug ins Boot. Am Nachmittag Grosseinkauf im nahe gelegenen Migros. Am nächsten Tag Auslaufen und erster Schlag bei légèrer Brise entlang der Nordküste des Marmarameeres bis **Selimpasa**, kleiner, zur Landseite flacher Hafen, fest machen neben altem Fischerkahn. Skipper Arrien überrascht die Crew mit leckeren Hähnchenschlegeln.

Am nächsten Tag geht es weiter, Kurs SW, 60sm ein herrlicher Spinnakerkurs. Die Seeschiffahrtsstraße Mittelmeer – Schwarzes Meer wird gekreuzt, dann südlich der **Insel Marmara** vorbei an Stadt und Hafen mit gleichem Namen, Richtung Dardanellen. Die Einfahrt in den Hafen Aksaz ist zu flach, der Kiel sitzt auf, so wird in einer Bucht hinter einem Stahlwerk am Anker übernachtet.

Am anderen Morgen geht es zwischen Galibolu am nördlichen, europäischen und Lapseki am südlichen, kleinasiatischen Ufer hinein in die **Dardanellen**. (61 km lang, 7,5 – 1,2 km breit, 55 – 105 m tief, mit einer Oberflächenströmung aus Richtung Schwarzes Meer ins Mittelmeer, bis 8km/Std. und einer tiefen Gegenströmung, die schweres, salzreiches Wasser ins Marmarameer leitet.) An der engsten Stelle dieser Meeresstrasse liegt die Stadt Cannakale. Durch diese Lage hat sie seit alters her eine starke, militärstrategische Bedeutung erlangt, ist aber heute auch eine lebhafte Industriestadt für Obst – und Gemüseverarbeitung und natürlich touristischer Ausgangspunkt für einen Besuch der nahe gelegenen **Ruinen von Troja**. Hier treffen wir ein Deutsches Motorboot „BELUGA“, welches über die Donau ins Schwarze Meer gefahren war und jetzt über die Rhone zurückfahren wollte. Wir halfen Ihnen mit einer Seekarte vom Schwarzen Meer aus, da Ihr Kartenlotter defekt war.

2 Taxis bringen uns am nächsten Morgen an die historische Stätte, angeblich Schauplatz der Kämpfe, die Homer in der Ilias beschrieben hat, dann im Nebel der Geschichte versunken und von Heinrich Schliemann wieder entdeckt, die wissenschaftliche Sensation des späten 19. Jahrhunderts. (Schatz des Priamos) Die Archäologen unterscheiden **9 Besiedlungsschichten** von 3000 v.Chr. bis zur Zeitenwende. Diesen fügte der Tübinger Archäologe Korfmann 1989 noch eine Schicht Troja 0 von 4000 – 3500 v.Chr. hinzu. Am Eingang auf der einen Seite ein kleiner Holzpavillon mit Informationen und Modellen zu den Grabungen und Siedlungsschichten, auf der anderen Seite die Nachbildung des Trojanischen

Pferdes in Holz, ca. 15 m hoch, in dessen Rumpf man über eine Leiter hineingelangen kann. Das Werk eines Istanbuler Künstlers. Davor hat sich sehr eindrucksvoll eine ältere Dame mit gebücktem Rücken und grauem Haar niedergelassen, als wolle sie an die ahnungsvolle Klytemnästra erinnern. Entlang einer alten Stadtmauer, durch einen Turm bewehrt, gelangt man durch das Osttor von Troja VI zu den vielen Fundamentresten von Häusern Tempeln und Toranlagen verschiedener, anderer Grabungsschichten. Mittendrin schabt eine Tübinger Studentengruppe sensibel an einem Erdanschnitt. Alle kennen hier Frau Theune vom ALM Konstanz, die eine Troja – Ausstellung in Karlsruhe vorbereitet. Vom obersten Punkt des Hügels hat man einen weiten Ausblick auf die Einfahrt zu den Dardanellen. Entlang des südlichen Mauerrestes von Troja VI, durch das Südtor hindurch, vorbei an Odeion und Bouleuterion, den Resten aus der römischen Epoche, gelangt man wieder zum Ausgangspunkt zurück.

Wieder an Bord angelangt wird noch am Nachmittag abgelegt, die Dardanellen verlassen und zur dicht vor der Küste liegenden **Insel Bozcada** mit der venetianischen Festung herübergesegelt. Dort reicht es noch zu einem Marktbesuch.

Der nächste Schlag führt ums Kap Baba herum, Richtung Osten, auf einen Ankerplatz gleich hinter dem Yachthafen von Behramkale, unterhalb der **Ruinen von Assos**, gegenüber der Nordküste der Insel Lesbos. Von hier aus wurde einst die Einfahrt in den Golf von Edremit überwacht. Am eindrucksvollsten sind die weitgehend erhaltenen, mächtigen Stadtmauern und Tore der Akropolis, begeisternd der Blick vom Hochplateau, 238 m.ü.M., mit den Resten des dorischen Athenatempels aus dem 6. Jahrhundert v.Chr., auf das ankernde Boot.

Für die nächste Übernachtung wird der Anker in der **Bucht von Bademli**, südwestlich von Dikili fallen gelassen. Mit dem Schlauchboot geht es durch die flache Lagune ans Land. Ein Fußweg führt ins Dorf mit Läden und Teelokalen.

Von dort geht die Fahrt weiter zwischen der Insel Kalem und dem Festland, mit einer heißen Quelle an der südlichen Engstelle, dann vorbei an den vulkanischen Sireneninseln mit bizarren Felsformationen. In den Höhlen dieser Inseln leben noch einige Mönchsrobberkolonien, die ansonsten im Mittelmeer immer seltener werden. Die Stadt **Foca** und der WWF haben diese Region zum Reservat für die Robben erklärt. Die Bucht von Foca wird durch die vorspringende Halbinsel mit der restaurierten Stadtmauer mit den 5 Toren, darüber die Altstadt, in ein nördliches, kleineres, und ein südliches, größeres Becken geteilt. Hier liegt vorne eine ansehnliche Fischkutterflotte, dahinter der Yachthafen. In der Antike hieß Foca **Phokaia**. Die ionischen Phokaier waren geschickte Seefahrer und gute Kaufleute. Sie gründeten viele Kolonien, besonders entlang der nördlichen Mittelmeerküsten, aus denen unter anderen die Städte Marseille, Antibes und Nizza hervorgegangen sind.

Am Sonntag, 18.07., ein Hafentag, geht es in 2 Taxis landeinwärts nach **Bergama**, die Stadt, die die Osmanen unterhalb des ehemaligen Burgberges der berühmten, antiken Metropole **Pergamon** ausbauten. Pergamon, ab 280 – 133 v.Chr. Hauptstadt des Pergamenischen Reiches, ab 130 v.Chr. zur römischen Provinz Asia gehörend.

Zuerst steht der Besuch der Reste des **Asklepieions** am Westrand der Stadt auf dem Programm. Als Kultzentrum ca. 450 v.Chr. gegründet, aber besonders als Kur – und Heilstätte hatte es seine größte Bedeutung im 2. und 3. Jahrhundert. Man erreicht es über die 800 m lange Heilige Strasse, die im 45° Winkel auf den Vorhof zum Heiligen Bezirk führt, ein rechteckiges Gelände 110 x 130 m, dessen Bebauung im wesentlichen aus der Zeit des römischen Kaisers Hadrian stammte. (Trajan von 98 – 117, Hadrian von 117 – 138). Es gab eine kleine Bibliothek, ein Theater für 3500 Besucher und das eigentliche Behandlungszentrum, ein 2-geschossiger Rundbau mit 26,5 m Durchmesser. Das

Untergeschoss mit Behandlungsnischen, Brunnen und Wasserkanälen – das Wasser spielte in der Therapie eine große Rolle – ist relativ gut erhalten. Und natürlich den Asklepios – Tempel, ein Kuppelgebäude mit 24 m Durchmesser, in dem der Heilgott Asklepios und auch Zeus verehrt wurden.

Dann geht es hinauf zum Burgberg, zu den **Ruinen der Unterstadt** mit der unteren Agora, antiken Wohngebäuden, Gymnasium, Demeter-Tempel und Akropolis-Tor. Weiter geht es den Berg empor, an Grabungsstellen vorbei zur oberen Agora, einem weiteren Marktplatz mit Hallen und Magazinen. Folgt man dem Weg, gelangt man zur 15 m höher gelegenen ca. 70x70 m messenden Terrasse, auf der der berühmte Zeusaltar stand, das großartigste Bauwerk der Pergamenischen Kunst und Architektur, um 180 v.Chr. von Eumenes II. errichtet. Über eine Rampe gelangt man nun zum eigentlichen Tor der **Akropolis**. Ist man im Innern der Stadt, hat man die Höhe von 310 m über dem Meer erreicht. An der NO-Seite des Weges reihen sich die Reste der Herrscherpaläste der Attaliden, gegenüber das Athena-Heiligtum und 9 m darüber das wieder restaurierte Trajaneum. Dazwischen die Überreste der Pergamenischen Bibliothek, (als der Papyrusexport aus Ägypten stoppte, erfand man hier das Pergament) zu der Zeit die zweitgrößte nach der von Alexandria. Am Westhang liegt das steile **Theater** mit 80 Sitzreihen und einem Höhenunterschied zur Skene von 37 m, auf einer langen Terrasse gelegen, die den Hauptzugang vom Markt ermöglichte. Das Theater bot ca. 10.000 Besuchern Platz.

Im Bereich der Akropolis lassen sich Siedlungsspuren aus der Bronzezeit nachweisen. Ab dem 6.Jahrhundert v.Chr. findet sich griechischer Einfluss, ab dem 3.Jahrhundert bis 133 v.Chr. beginnt die Ausdehnung und Befestigung der Burg den Südhang hinab, gleichzeitig die Entwicklung zum kulturellen Zentrum durch die Herrscherdynastie der Attaliden. Danach wirken die Römer. Mit dem Ende der Regierungszeit der Guten Kaiser und dem beginnenden Zerfall der „pax romana“ vollzieht sich eine Rückentwicklungsphase, die mit der völligen Zerstörung durch die Araber 716 endet. Im Schutze des Burgberges kam es im 12.Jahrhundert zu einer erneuten Wachstumsphase. 1345 wurde dann Pergamon durch die Osmanen erobert und der Burgberg spielte nun für die Entwicklung der Stadt keine Rolle mehr. Die weitere Besiedlung vollzog sich unter dem Namen Bergama in der Flussniederung. Heute ist die Stadt vom Tourismus geprägt.

Der **Pergamonaltar** wurde von dem deutschen Bauingenieur Carl Humann ausgegraben, der für den Bau der Strasse von Bergama nach Ayvalik in die Türkei gekommen war. Er beschäftigte sich nebenbei mit den Überresten des alten Pergamon, und es gelang ihm nicht nur die Reste des alten Altares vor den Kalkbrennereien zu retten, sondern das ganze auch noch nach Berlin zu verschiffen. Dort können wir heute das wieder zusammengesetzte Gebilde mit Freitreppe, Säulenhallen und Unterbau mit dem 2,3 m hohen Wandfries bewundern. Die Relieftafeln stellen den Kampf der Götter mit den aufrührerischen Giganten dar, symbolisch sollte damit der Sieg der Pergamener über ihre Nachbarn, die barbarischen Galater gefeiert werden.

Unterhalb des Burgtores auf dem Parkplatz erwarten uns die beiden Taxifahrer, um uns zum Boot zurück zu chauffieren.

Von Foca aus segeln wir nach Westen, ums nördliche Kap der Halbinsel Karaburun herum, vorbei an einem griechischen und einem türkischen Kriegsschiff, nach **Cesme** in die neue, große, aber fast noch leere Marina. Die Insel Chios liegt direkt gegenüber. In der Antike war Cesme wegen der Thermalquellen in der Umgebung schon anerkannter Kurort. Um die 10 km breite Meerenge zwischen der Insel Chios und dem Festland kontrollieren zu können, errichteten die Genueser im 15.Jahrhundert eine mächtige Festung oberhalb des Hafens, heute Museum für Schiffskanonen und Waffen aus der osmanischen Zeit. Die alte Karawanserei nebenan beherbergt heute ein Luxushotel. Die mächtige Basilika in der

Stadtmitte an der Hauptstrasse erinnert daran, dass noch bis 1923 viele Griechen hier ansässig waren. Sie wird heute als Ausstellungsraum und Mehrzweckhalle genutzt. Wegen der langen Sandstrände und ausgedehnten Buchten hat sich Cesme zu einem der beliebtesten Touristenorte entwickelt.

Weiter geht's am nächsten Tag von Cesme aus südlich um die Halbinsel herum wieder Richtung Osten. Wegen Starkwind wird die Kutterstagflock gesetzt und ein Reff eingelegt. Am Nachmittag fällt der Anker auf **Position 38.10.15 N, 26.47.31 O**, neben der vom Wasser überspülten antiken Hafenterrasse, der von ionischen Siedlern im 1. Jahrtausend v. Chr. gegründeten Stadt **Teos**. Auf einem Landgang machen wir uns auf die Suche nach den wenigen vom Grün und der Zeit überwucherten baulichen Überresten. Viel auffälliger zeigen sich da, wie fast überall an der türkischen Westküste, die schachbrettartigen Teppiche der neuen Feriensiedlungen.

Dann am Mittwoch, 21. Juli, heißt es, Anker auf zum letzten Schlag nach **Kusadasi**, zur Bootsübergabe. Bevor der Hafen am Ende der großen Bucht, die im Süden von der Insel Samos begrenzt wird erreicht ist, gibt es aber noch einmal ein großes Freibad im Meer, im Schlepptau der Bodan. Die Stadt wurde als Nova Ephesus um 1340 gegründet. Zunächst venezianischer und dann genuesischer Handelsstützpunkt, blühte die Stadt bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts auf, bis sie dann von der Hafenstadt und Verkehrsmetropole Izmir überflügelt wurde. Erst mit dem Einsetzen des Tourismus in den 60er Jahren und besonders mit dem Beginn des Massentourismus ab 1985 wurde Kusadasi wieder zur Boomtown. Der gut ausgebaute Yachthafen mit 600 Liegeplätzen, in dem vom türkischen Güleç über phantasievolle Eigenausbauten bis zur westeuropäischen Luxusyacht alles vertreten ist, liegt nördlich der eigentlichen Altstadt mit der genuesischen Festung auf der Taubeninsel, dem Kreuzfahrer- und Fähreterminal mit Fischerhafen. Oberhalb des Yachthafens, aber auch östlich und südlich um die Altstadt schießen die vielen, neuen Hotels und Feriensiedlungen aus dem Boden.

Im Minibus geht's am nächsten Tag, zunächst an der Küste entlang, dann landeinwärts zu den ungefähr 25 km entfernten Ruinen des antiken **Ephesus**, nahe des Städtchens **Selçuk**.

Ephesus lag am Ende einer uralten aus Persien kommenden Handelsstrasse, an der Mündung des Flusses Kaystros in die Ägäis, mit einer natürlichen Hafenterrasse. Die Siedlung stand nacheinander unter der Herrschaft der Lyder und Perser. Nach dem Befreiungsfeldzug Alexander des Grossen wurde Lysimachos König von Thrakien, der ließ nach Verlandung des ersten Hafenbeckens ein neues anlegen. Dann kamen die Attaliden, die Könige von Pergamon, bis ins Jahr 133 n.Ch., als Attalus III. sein Reich, und mit ihm Ephesus, den Römern vermachte. Die freigelegten und z.T. rekonstruierten Überreste der Stadt stammen aus der römischen Zeit, zwischen dem 1.Jh. v.Ch. und dem 2.Jh. n.Ch.. Sie sind Zeugen einer antiken Großsiedlung mit ca. 200.000 Einwohnern, von langen Mauern umschlossen und damit eine der größten und bekanntesten archäologischen Stätten in Kleinasien.

Der Zugang erfolgt am besten von Südosten am Magnesischen Tor. Von hier fällt das Gelände nach Westen leicht ab und führt zur oberen Agora mit dem gut erhaltenen, halbkreisförmigen, mit 23 Sitzstufen für ca. 1.500 Besucher ausgestatteten Odeion für Ratsversammlungen und dem Prytaneion, dem Sitz der Stadtverwaltung, wo man unterhalb des Fußbodenniveaus, sorgfältig in Bauschutt eingelagert, die zwei Artemisstatuen gefunden hat, die man heute im Museum von Selçuk bewundern kann. Durchs Herkulestor gelangt man auf der Kuretenstraße zum Hadrianstempel, dessen Bogeneingang vom Kopf der Glücksgöttin Tyche gekrönt wird. Der Komplex rechts davon beherbergt die Scholastika – Thermen mit Hypokaustenheizung, Latrinen und ? ein Freudenhaus. Auf der linken Seite, weitgehend unter Plastikdächern

verborgen, legen österreichische Archäologen spätantike Wohnvillen, die sogenannten Hanghäuser frei. Die Kuretenstraße weicht von der rechtwinkligen Stadtstruktur ab, vermutlich, weil sie dem Verlauf eines alten Prozessionsweges folgt. Sie läuft schräg auf die berühmte, erdbebensicher rekonstruierte Fassade der **Celsus – Bibliothek** zu, gleichzeitig Grabmal für den einstigen römischen Statthalter der Provinz Asia. Durchs Mazeus – Mithridates – Tor (2 Sklaven) kommt man auf die nach Norden verlaufende Marmorstraße. Nach Westen wird diese von einer Quadermauer begrenzt, dahinter, tieferliegend, die untere Agora, 111m im Quadrat, wahrscheinlich der Marktplatz der Stadt, über die 24 m breite, 160 m lange Hafenstraße mit dem heute verlandeten Hafenbecken verbunden. Am nördlichen Ende der Marmorstraße das steinerne Gebirge des im 1. und 2. Jh. erbauten **Theaters**, eines der größten Kleinasiens, für 24.000 Zuschauer, mit 66 Sitzstufen und 6x14 m großer Podiumsbühne hinter der halbrunden Orchestra. Hier finden heute jeden Sommer die Ephesus – Festspiele statt. Von den oberen Reihen des Theaters sehr gut erkennbar, die Trasse der nach Westen, zum Nordrand des ehemaligen Hafenbeckens verlaufenden, 530 m langen Arkadien (nach Kaiser Arkadius) mit mittlerer 11 m breiter, marmorgepflasterter Fahrbahn, und beidseitig je 5 m breiten von Säulenhallen beschatteten Gehwegen. An der Nordseite dieser Straße die Reste des Theater – und des Hafengymnasiums.

Verlässt man nun dieses Gelände in nördlicher Richtung, kommt man zur Straße, die von der Küste nach Selçuk führt. Kurz bevor man das Städtchen erreicht, findet man nördlich der Straße auf sumpfigen Boden die einzig übrig gebliebene Säule des Artemis – Tempels. Dieser Riesentempel aus der Zeit 300 v. Ch., er hatte verschiedene Vorläufer, galt als eines der 7 Weltwunder. Nahe dieser Stelle, auf dem Ayasoluk – Hügel, werden die ersten Siedler der Region vermutet, die um die Zeit 1500 v.Ch. die kleinasiatische Fruchtbarkeitsgöttin Kybele verehrten, bevor im 11. Jh. v.Ch. die Griechen, Ionier von der Insel Samos eintrafen, die Ihre Artemis mitbrachten.

Nach dem Niedergang des römischen Ephesus im 3. Jh. n. Ch., auch weil der Hafen allmählich versandet war, verlagerte sich der Siedlungsschwerpunkt wieder auf den Ayasoluk – Hügel. So stammt die mächtige Johannesbasilika, über dem Grab des Apostels errichtet, aus dem 6. Jh.. Das oberhalb der Basilika im 7. und 8. Jh. zur Burg ausgebaute Kastell beschleunigte die Besiedlung dieses Bereiches. Im 13. Jh. eroberten die Seldschuken den Ort und bauten die große Isa – Bey – Moschee. Ab 1426 etablierten die Osmanen ihre Herrschaft und ab 1914 heißt die Stadt Selçuk.

Der nächste Tag findet die Crew vereinigt bei der Schiffsreinigung, am Nachmittag werden die ersten Mitglieder der Nachfolgecrew unter Skipper Dolf Balla begrüßt, die die Bodan weiter nach Süden segeln werden. Am Abend gibt es vor großartiger Sonnenuntergangskulisse auf der Restaurantterrasse über dem Yachthafen ein üppiges Törnabschlußessen.

Am Samstag, den 24. 07. 2004, geht es in 2 Taxis nach Izmir, von wo uns der Flieger nach Stuttgart zurück bringt. Ein spannender und erfrischender Segeltörn mit großem archäologischen Tiefgang und immer mit der - bis auf eine Ausnahme - sprichwörtlichen Handbreit Wasser unter dem Kiel ist zu Ende.

Jörg Pollnow