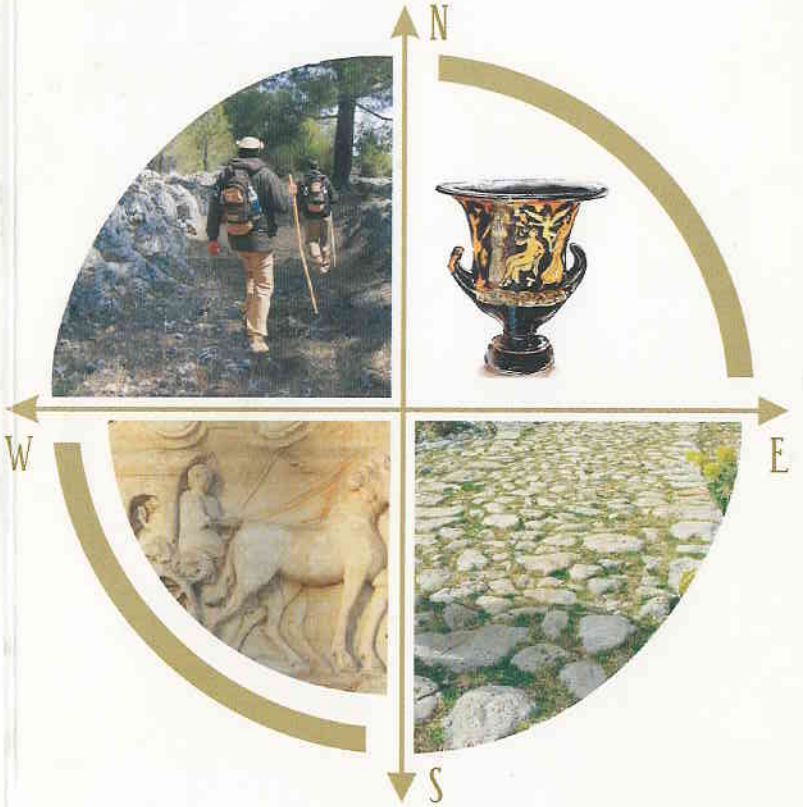
Türkiye



VIA SEBASTE

Anadolu'nun En İyi Korunmuş Roma Yolu'nun Varsak'tan Geçen Güzergahı

Varsak Belediyesi Kültür Yayınları: 2

Bütün yollar Roma'ya çıkar...

Yayımlayan
Varsak Belediyesi

Yayın Sahibi
Varsak Belediyesi adına
Kazım Bilgili
Varsak Belediye Başkanı

Yayın Koordinatörü
Hasan Hudut
Varsak Belediyesi Özel Kalem Müdürü

Yayın Yönetmeni
Hüseyin Çelik

Proje Koordinatörü
Selda Baybo, Uzman Arkeolog

Yayın Danışmanı
Pınar Ersemiz

Metin Yazarları
Yrd. Doç. Dr. Burak Takmer, Akdeniz Üniversitesi
Arş. Gör. Nihal Tüner Önen, Akdeniz Üniversitesi

Via Sebaste Yol Haritası
Nazmi Seçer, Varsak Belediyesi

Yapım
LANSEAJANS
www.lanseajans.com
Tel. +90 216 330 10 63

Sanat Yönetmeni
Tarkan Aktan

Grafik Tasarım
Nurcan Yılmaz

Bu yayın Varsak Belediyesi tarafından 2007 yılında hazırlanmıştır.

Bu yayının tamamı ve/veya bir kısmı, dünyanın hiçbir yerinde, yayımlayanın ve yapımcının izni alınmadan, elektronik veya mekanik yöntemlerle, çoğaltılamaz, üretilemez, basılamaz, dağıtılamaz, alıntı yapılamaz, herhangi bir bilgi sisteminde tutulamaz ve nakledilemez.

Varsak Belediyesi
T. 0 242 417 21 04 F. 0 242 417 36 43
www.varsak.bel.tr info@varsak.bel.tr

İÇİNDEKİLER

Roma Yolları Ve Via Sebaste 7

Yol Güzergahıyla Bağlantılı Yapılar 13

Yol Yapım Teknikleri 16

Taş Ocakları 18

Kırsal Yerleşimler 21

Via Sebaste'nin Ulaştığı Ana Kentlerden Perge Ve Ona Bağlı **Kırsal Bir Yerleşim:** Lyrboton Kome 25

Tıvalas Çiftlik Yerleşimi Ve Düden Çayı / Katarraktes 28

Antik Dönemde Hac Ve Hacılar 31

Kuru Düden 34

Haritalar



ROMA YOLLARI ve VIA SEBASTE

Roma için yol ağları egemenliğin en önemli simgelerinden ve iktidar araçlarından biriydi. Merkezi idareye eyaletlerden uçarcasına haber taşıyan kurye teşkilatı *(cursus publicus)* bütün imparatorluğu Roma'dan yönetebilme imkanı sağlamaktaydı. Deniz yolculuğunun daha rahat olmasına rağmen, imparatorluk sınırlarında (*limes*) savaş tehdidi altındaki bölgelerle haberleşme genel kural olarak kara yoluyla yapılmaktaydı. Bunun dışında deniz yolunun kış mevsimi boyunca kullanılamaması nedeniyle karayolu ulaşımı ticari taşımacılık açısından da önemliydi. Dolayısıyla, egemenlikleri altındaki topraklarda olup bitenleri mümkün olan en kısa sürede öğrenebilmek ve iktidarlarını bu sayede pekiştirebilmek için bütün Roma imparatorları daha iyi ve daha kısa yolların inşasına, yol bakımı ve denetimine büyük önem vermişlerdi. Nitekim, fethinin ardından bir bölgenin eyaletleştirilme sürecindeki ilk aşamalardan biri kentlerin yol ağıyla birbirlerine bağlanmasıydı. 1994 yılında Patara'da bulunan Yol Kılavuz Anıtı'nın da göstermiş olduğu gibi, İmparator Claudius, bölgenin İS 43 yılında eyaletleştirilmesinin hemen ardından ilk vali Quintus Veranius aracılığıyla Lykia kentlerini birbirine bağlayan 67 güzergah inşa ettirmiş ve bunların mesafelerini tek tek ölçtürmüştür.

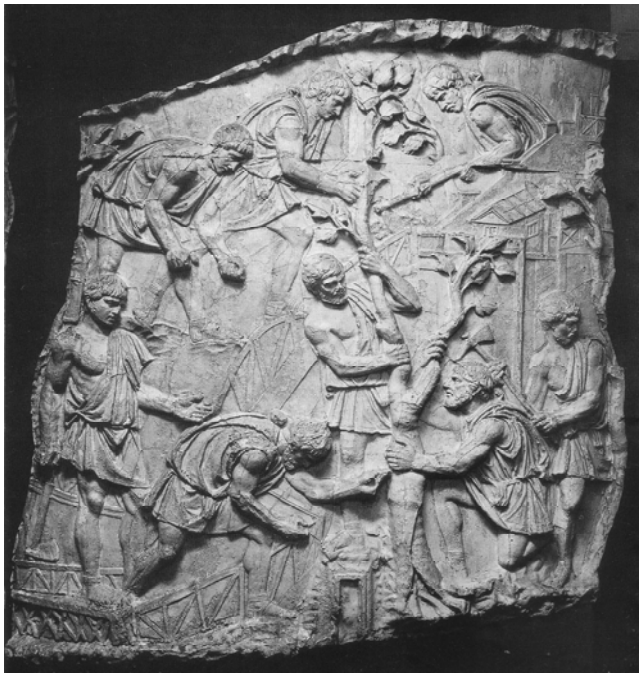


Res. 1: Şu anda Avusturya'nın Klagenfurt kentindeki Maria Saal Kilisesi'nde bulunan ve *Cursus publicus*'ta görevli bir arabacıyı gösteren kabartma



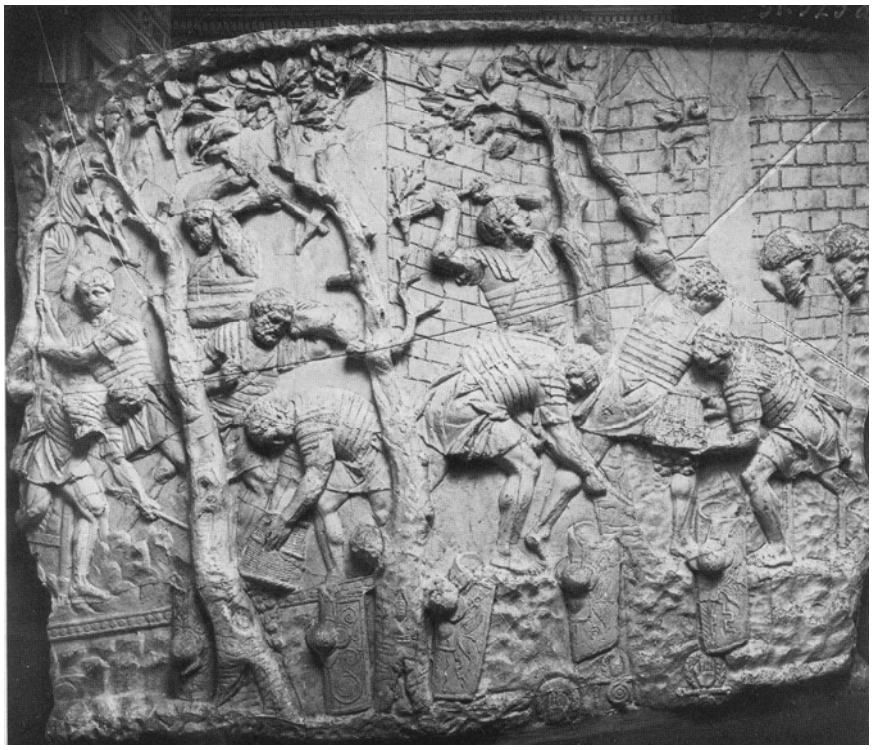
Res. 2: Bir Roma posta arabasının rekonstrüksiyonu (Römisch-Germanisches Museum in Köln).

Devlet inisiyatifine dayanan yollar imparator tarafından görevlendirilen ve genellikle eyaletin ilk valisi olan yüksek rütbeli bir Roma görevlisinin denetiminde askerler ve eyalet sakinleri tarafından inşa edilirdi.





Res. 3-4: Roma'dai Traianus Sütunu'nda Dacia'nın fethi sırasında ordunun yol yapımını yansıtan kabartmalar (W. Heinz, Strassen und Brücken im römischen Reich, Antike Welt 1988, Sondernummer, s. 5-6 Abb. 3).



Res. 5: Roma'daki Traianus Sütunu'nda yol yapımında görevli askerlere dair bir başka kabartma (W. Heinz, Strassen und Brücken im römischen Reich, Antike Welt 1988, Sondernummer, s. 3 Abb. 3).

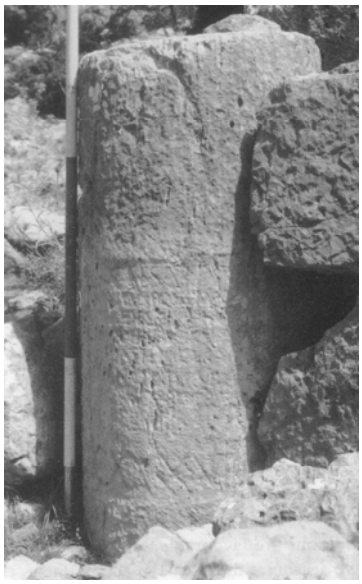
Oldukça zahmetli ve masraflı olan yol yapımının yanında yol boyu inşa edilen konaklama ve resmi binaların inşasıyla mil taşlarının dikiminin de dahil olduğu böylesi bir girişimin masrafları yoldan yararlanacak kişiler olarak eyalet sakinleri tarafından karşılanmak zorundaydı. Bununla birlikte, bazı durumlarda imparator da kendi kasasından (*fiscus*) bu masraflara katkıda bulunurdu. Örneğin, Hadrianus (İS 117- 138) İtalya'daki ünlü Via Appia'nın 16 millik kısmının yenilenmesi için 1.470.000 *Sestertii*; eyalet sakinleri ise sadece 569.100 *Sestertii* vermişlerdi.

2007 yılında, Varsak Belediyesi'nin katkısıyla Lyrboton Kome ve Varsak kapsamında yürüttüğümüz araştırmalarda Gaziler Mevkii'nde bir yol ağı tespit edilmiştir. İlk izlerine Varsak/Gaziler Köyü Akçalar Mahallesi'nin 400 m kadar kuzeykuzeybatısında rastlanan antik güzergah, yer yer anakayaya açılmış, yer yer de taş döşeme olarak Kapaklıkale Harabeleri'ne kadar takip edilebilmektedir. Söz konusu güzergah Perge'den, Döşeme Boğazı'nı (Klimaks) aşarak, Pisidia'ya varan Roma Dönemi yolunun bir parçasıdır. Akçalar Mahallesi'nden Kapaklıkale Harabeleri'ne kadar takip edilen yol, buradan itibaren ilkin Öşükkale Harabeleri'ndeki kiliseye, ardındansa Ketirkızıllı Mahallesi'nin güneydoğusunda yer alan ve *mansio* olarak kabul edilebilecek yapıya ve son olarak da yol boyundaki diğer örneklerde söz konusu olduğu gibi Ketirkızıllı Mahallesi'ndeki Roma Dönemi *nekropolis*'ine ulaşmış olmalıdır. Ne yazık ki, bu bölgenin yoğun olarak tarıma açılmış olması antik yol kalıntısının bu noktadan itibaren takip edilebilmesini imkansız kılmaktadır. Yine de, güzergah boyunca kaydedilen sarnıçlar antik yolun istikametine ışık tutabilecek niteliktedir. Yol Ketirkızıllı Mahallesi'ndeki *nekropolis*'ten, Ekşili Beldesi yakınındaki Asar Tepe'de konumlanan Helenistik gözetleme kulesiyle bağlantılı bir güzergahla Döşemeboğazı'na ulaşmış olmalıdır. Döşeme Boğazı'ndan ele geçen 3 miltaşından biri, söz konusu yolun Augustus tarafından Galatia Eyaleti Valisi Cornutus Arruntius Aquila aracılığıyla İÖ 6 yılında yaptırıldığını ve Via Sebaste adını taşıdığını göstermektedir:



Res.6: İmparator Augustus'un heykeli (J. Martin, Das Alte Rom. Geschichte und Kultur des Imperium Romanum, München 1994, s. 375.

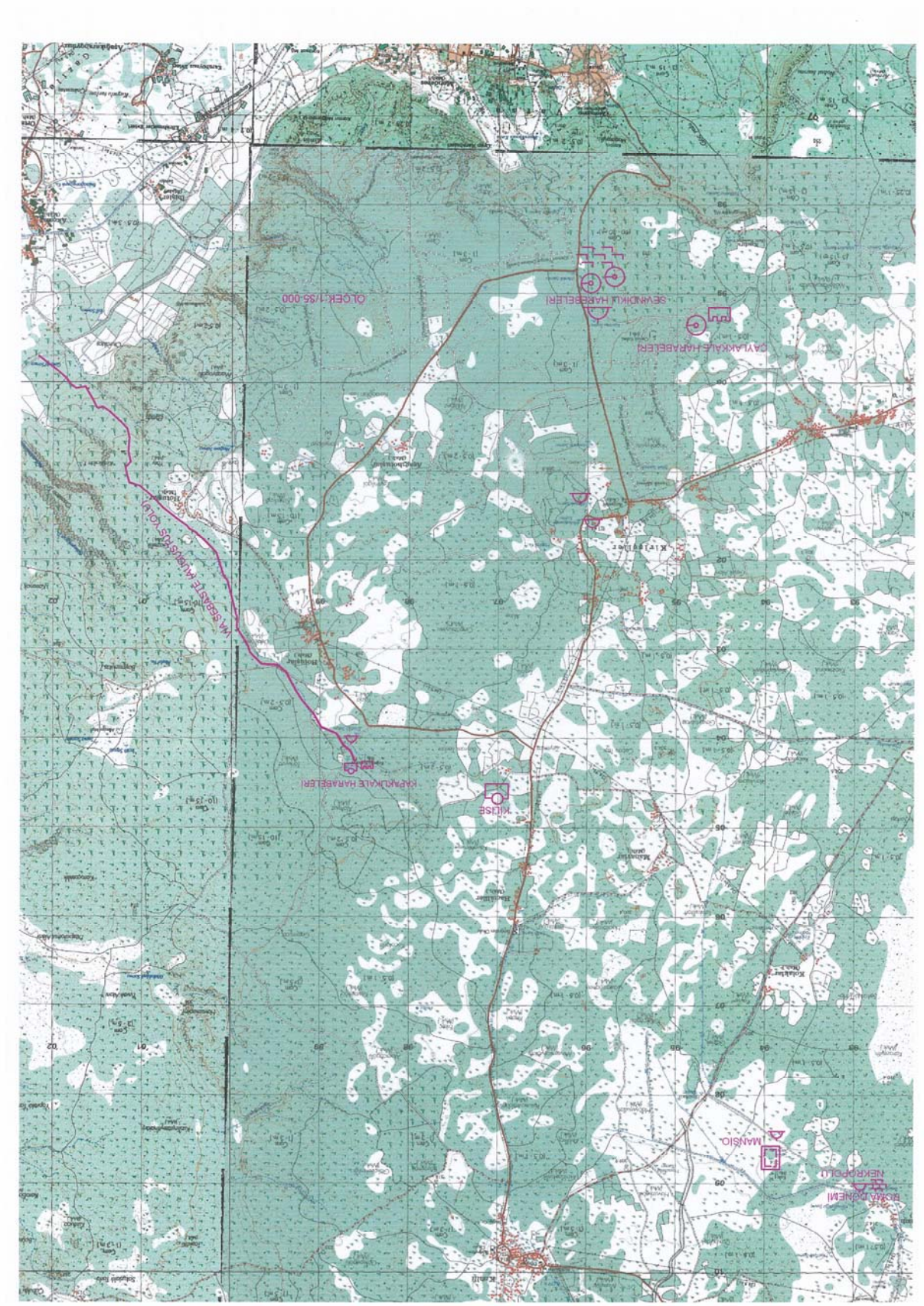
Imp. Caesar Divi f.
Augustus pont. maxim.
[cos. XI desig.XII] imp. XV
[trib.] potest. XIIX viam
Sebasten curante
Cornuto Aquila
leg. suo [pro praetore]
(*vac*.) fecit (*vac*.)
CXXXVIIII



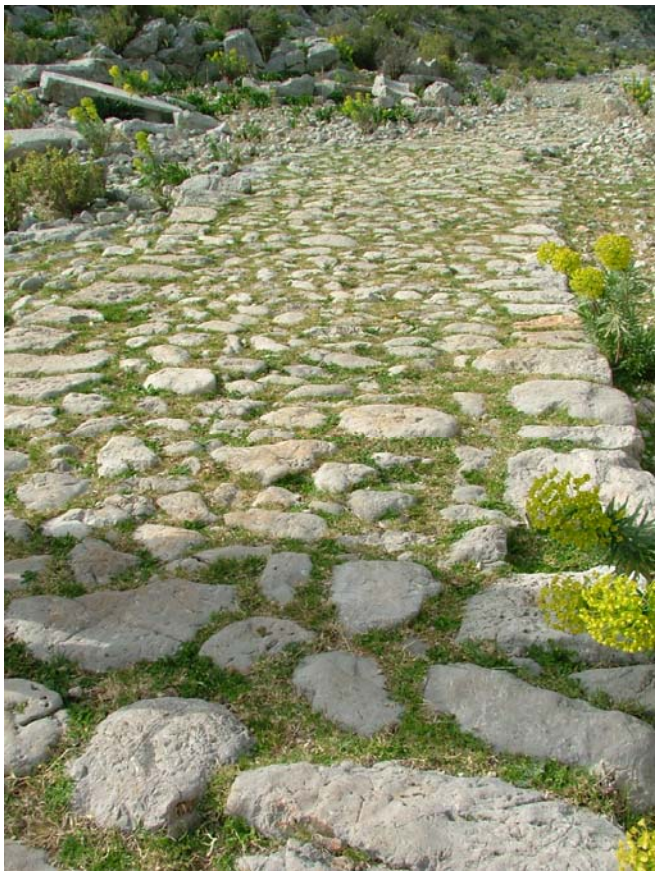
Res.7: Döşeme Boğazında orijinal yerinde duran Roma Dönemi mil taşı (G. H. R- Horsley – S. Mitchell, IK 57: The Inscriptions of Central Pisidia, Bonn 2000, s. 169 Plate 110).

"*Başrahip, 11. kez consul ve 12. consul'lüğüne aday, 15. kez imparator olarak selamlanan, halk idaresi yetkisini 18 yıldır elinde tutan, Tanrı'nın (Iulius Caesar'ın) oğlu, imparator Caesar Augustus, Via Sebaste olarak bilinen bu yolu yaptırdı. İnşaatı valisi (legatus pro praetor'u) Cornutus Aquila denetledi. 139 mil.*"

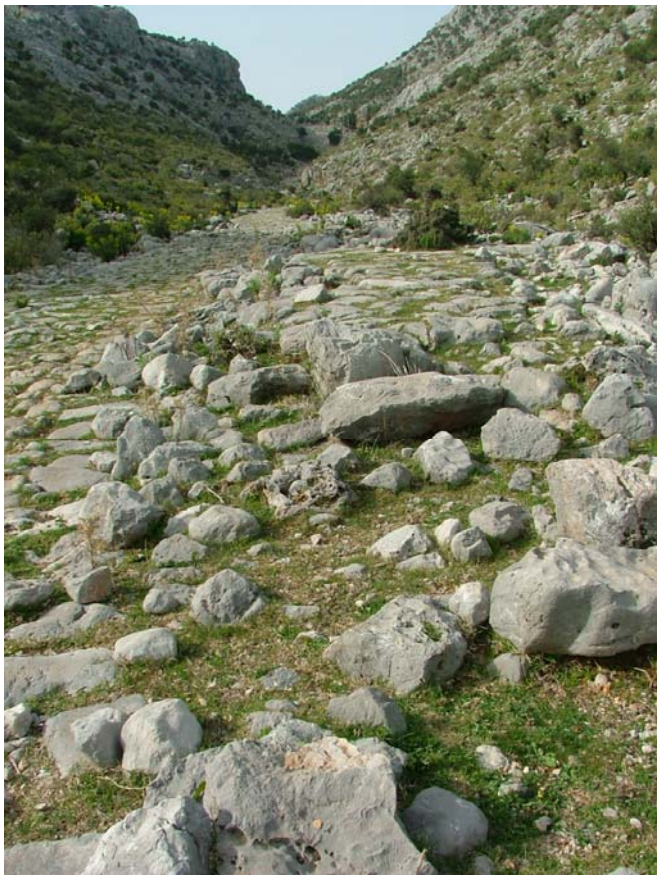
Döşeme Boğazı'nda ele geçen miltaşında verilen 139 mil *caput viae*'ın (yolun başlangıç noktası) Pisidia Antiokheia'sı olduğuna işaret etmektedir. Döşeme Boğazı'ndan itibaren güneydoğu istikametinde devam eden güzergahın ulaştığı ilk ana kent ise Perge'dir. Augustus Pisidia'lıları, özellikle de Homonadeis'i pasifize etmek için Pamphylia-Pisidia coğrafyasında askeri koloniler kurmuş [Olbasa (Belenli/Asarkale), Komama (Şerefönü), Kremna (Girme), Parlais (Kocapınar/Barla), Antiokheia (Yalvaç)] ve bunları yukarıda anılan Via Sebaste ile birbirine bağlamıştır (Monumentum Ancyranum, 28).



Res. 8: Via Sebaste'nin güzergahını gösterir harita (Harita teknikeri Nazmi Seçer).



Res. 9: Döşemealtı antik yol



Res. 10: Döşemealtı antik yol güzegahı



Res. 11: Gaziler antik yol

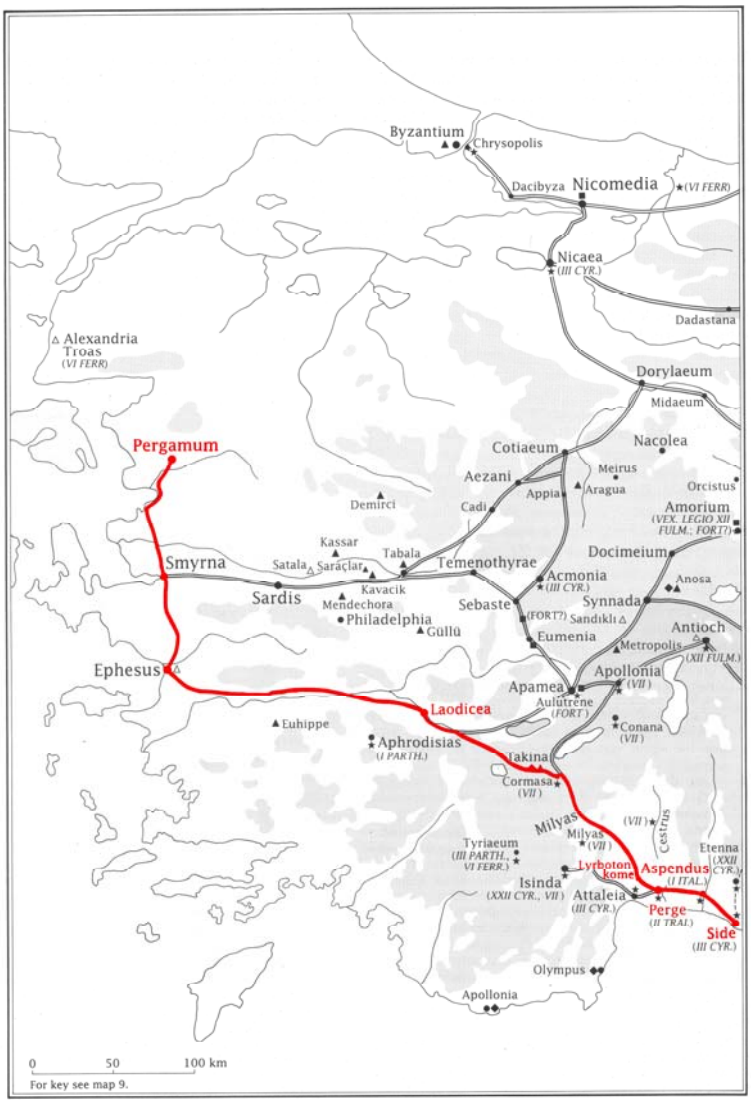


Res. 12: Gaziler antik yolun her iki yakasını takip eden su kanalı

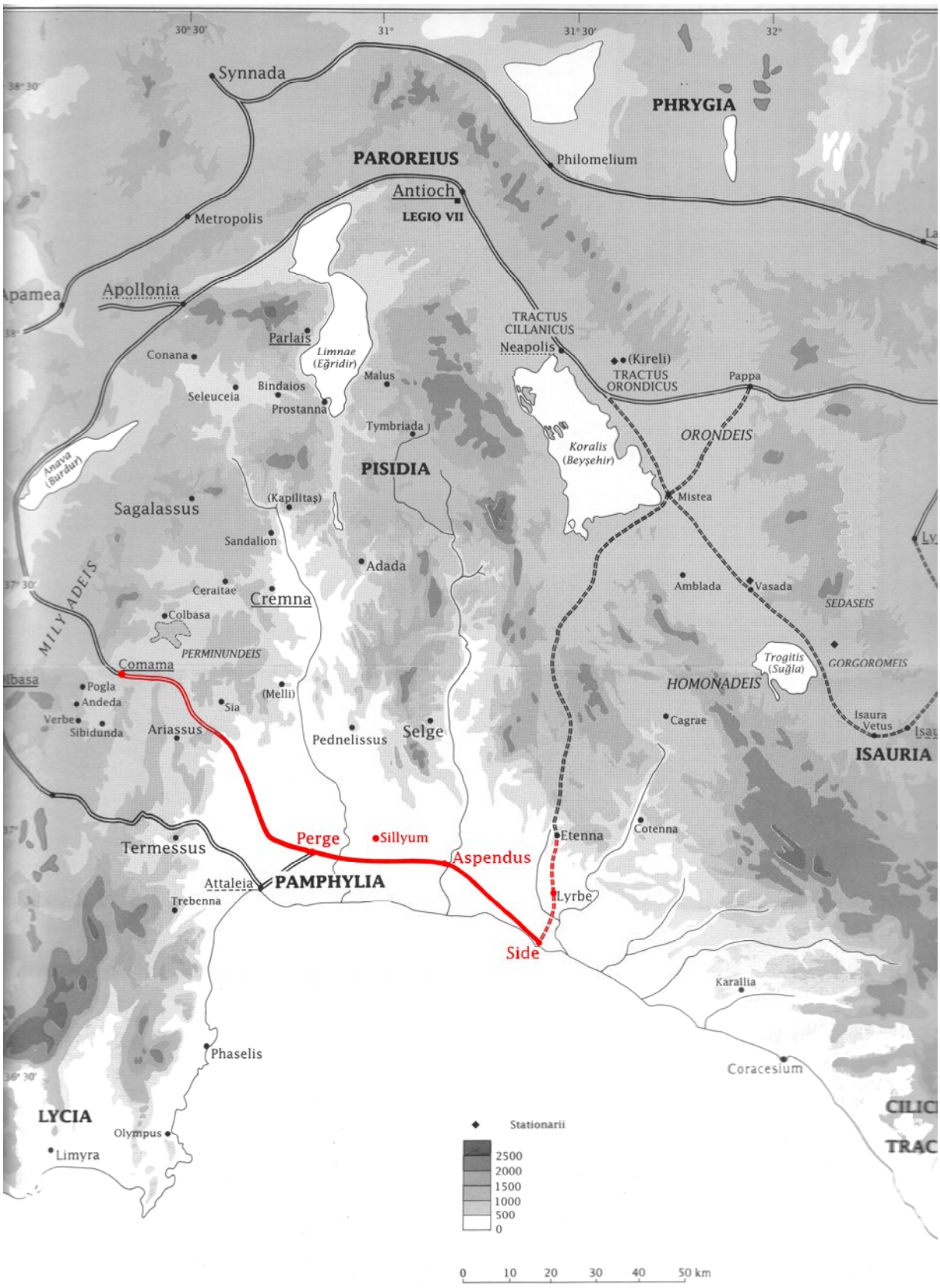


Res. 13: K. Miller, Itineraria Romana römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana, Stuttgart 1916, segment IX.

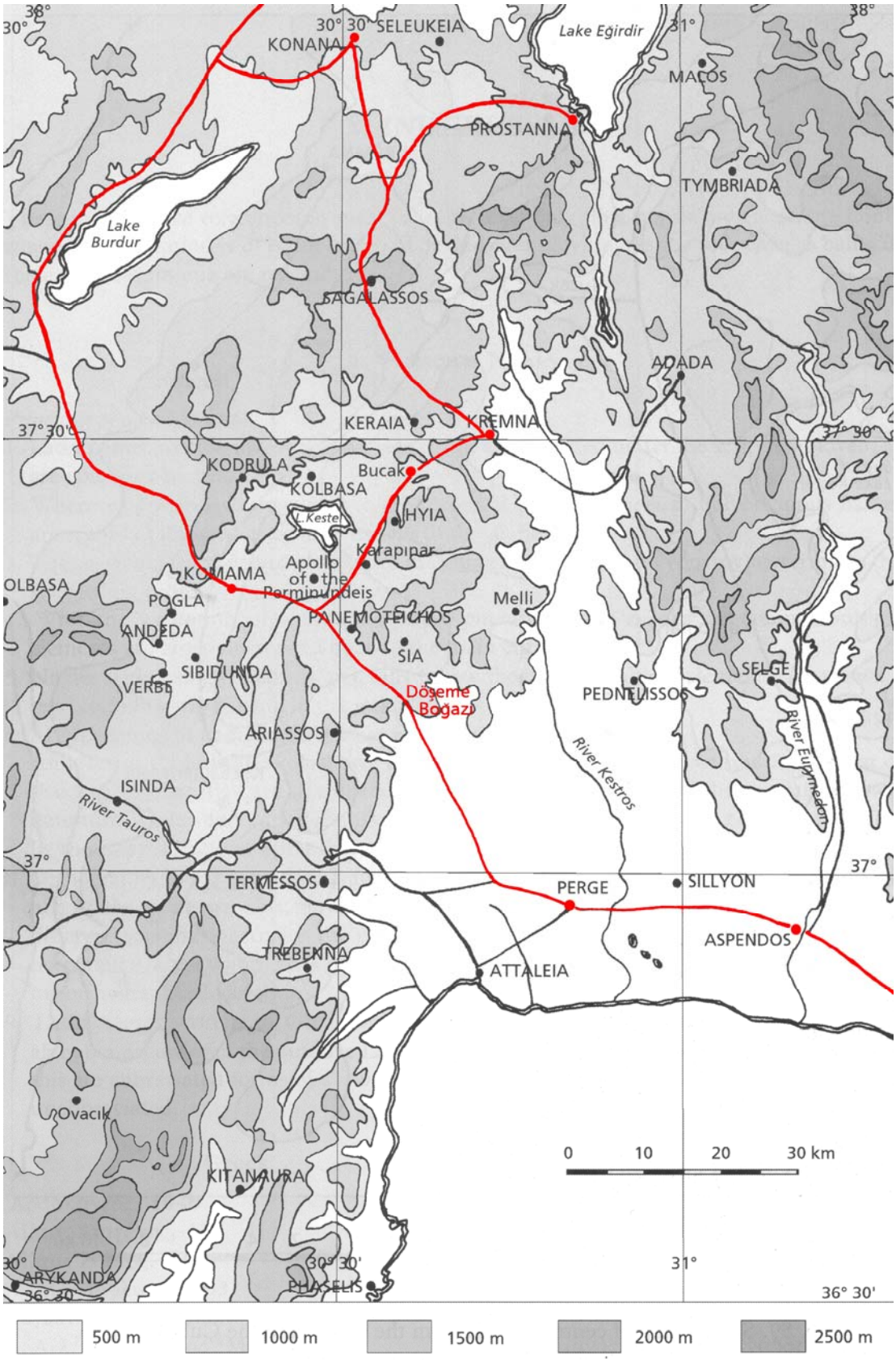
Söz konusu yol ortaçağda kaleme alınmış olan ve Roma Dönemi yollarını veren Tabula Peutingerina adlı eserde Side-Laodikeia arasında verilen güzergahın da bir parçasıdır. Buna göre, bir kısmını Via Sebaste'nin de oluşturduğu, Side'den çıkıp Laodikeia'ya, buradan da Asia Eyaleti'nin iki büyük ana kenti (*metropolis*) Ephesos ve Pergamon'a ulaşan antik yol şu güzergahı takip etmektedir: Side – Aspendos – Syllion - Perge – Klimax (Döşemeboğazı) – Komama – Kormasa – Themisonion – Laodikeia – Ephesos – Pergamon. Dolayısıyla Via Sebaste'nin Perge – Döşemeboğazı arasındaki güzergahının aynı zamanda Pergamon'dan çıkıp, Laodikeia üzerinden, Side'ye ulaşan ve Roma'nın Anadolu'daki ilk eyaleti Asia'nın ilk valisi Manius Aquillius (129-126) tarafından yaptırılan yolun da bir kısmını içerdiği anlaşılmaktadır.



Res. 14: S. Mitchell, Anatolia. Land, Men, and Gods in Asia Minor I, Oxford 1993, s. 120 Map. 7.



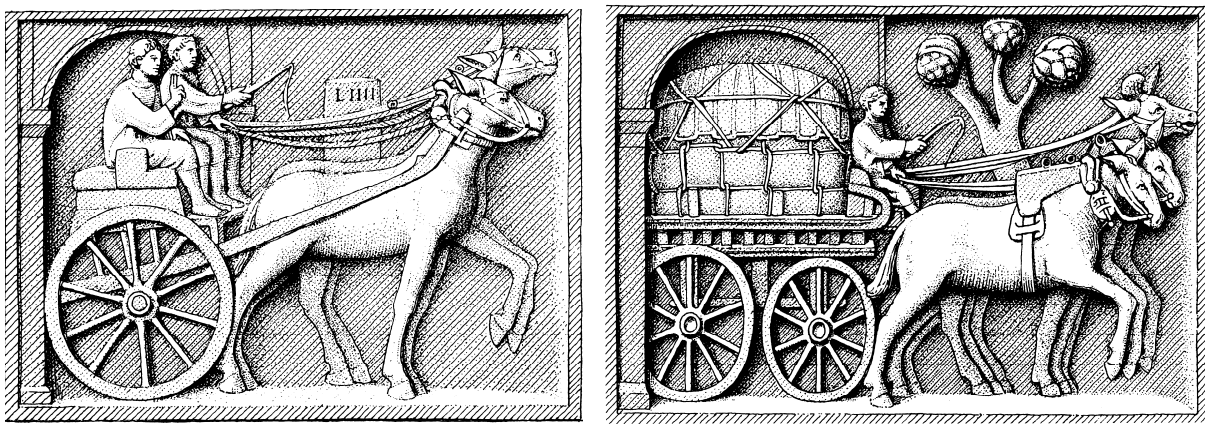
Res. 15: S. Mitchell, Anatolia. Land, Men, and Gods in Asia Minor I, Oxford 1993, s. 78 Map. 5.



Res. 16: G. H. R- Horsley – S. Mitchell, IK 57: The Inscriptions of Central Pisidia, Bonn 2000, s. 179 Fig. 58.

YOL GÜZERGAHIYLA BAĞLANTILI YAPILAR

Antik Dönem'de Roma yolları boyunda gerek üst düzey görevlilerin ağırlandığı misafirhaneler; gerekse yoldan geçen tüccar veya yolcuların kullandıkları kervansaray yahut han işlevli yapılar dönem içerisinde farklı plan ve adlandırmalar almışlardır. Thrakia'da bulunan Latince bir yazıt aracılığıyla İmparator Nero'nun (İS 54-69) askeri bir yol (*via militaris*) boyunca İS 61 yılında *taberna* ve *praetorium* olarak adlandırılan ve konaklama için kullanılan yapılar inşa ettirdiği bilinmektedir: *tabernas et praetoria per vias militares fieri iussit [(İmparator Nero) askeri yol boyunca tabernae ve praetoria inşa edilmesini buyurdu*]. *Taberna*'nın küçük barınak; *praetorium*'un ise, üst düzey idarecilerin konakladığı daha konforlu yapılar olduğu düşünülmektedir. Yine Thrakia'da İmparator Marcus Aurelius (İS 161-180) *stabulum* olarak adlandırılan yapıları tamir ettirmiştir: *stabula vetustate dilapsa a solo sua pecunia [(Marcus Aurelius) yıkılmış olan stabulum'ları kendi kesesinden yeniden yaptırdı*]. Burada adı geçen *stabula* hayvanların kalacağı ahırlarla arabaların park edileceği mekanlara sahip konuk evleri olarak düşünülmelidir. Ayrıca Suetonius, Vitellius'un Roma'ya giderken yol üzerindeki *stabula* ve *deversoria*'da konaklayan katırcılara (*muliones*) ve yolculara (*viatores*) sıra dışı dostluk göstererek halkın kendisine sevgi beslemesini sağlamaya çalıştığını aktarır. Bu anlatımdan *stabula*'da daha çok arabacı ve katırcıların; *deversoria*'da

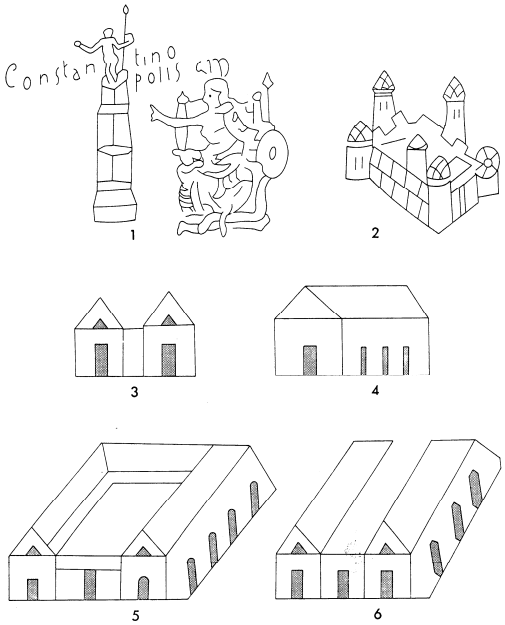


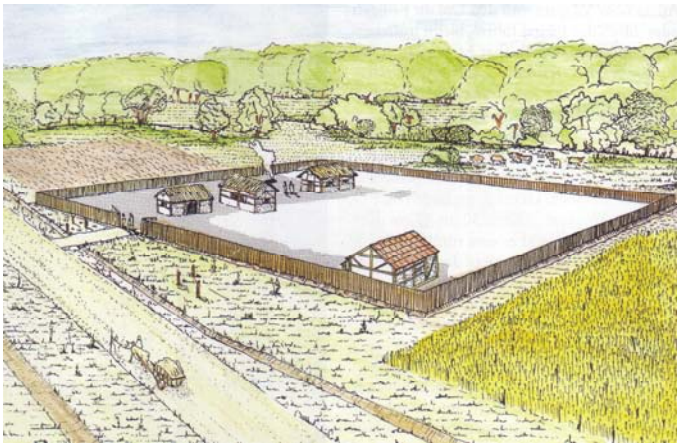
Res. 17-18: Roma Dönemi yolcu ve yük arabaları (W. Heinz, Strassen und Brücken im römischen Reich, Antike Welt 1988, Sondernummer, s. 68 Abb. 88 ve s. 67 Abb. 91).

ise yolcuların kaldığı anlaşılmaktadır.

İS 4. yüzyıldan itibaren yol boyu inşa edilen bu tür yapılar için *mansio* ve *mutatio* terimleri kullanılmaya başlamıştır. *Mansio* terimi "durmak" anlamına gelen Latince *manere* fiilinden türetilmiştir. Roma dünyasında görülen bu tür yapılar esasen Perslerin kullandığı posta sisteminden esinlenmiş gözükmektedir. Ünlü tarihçi Herodotos'un anlattığına göre, Persler İÖ 5. yüzyılda Sardeis (Sart/Manisa) ile Susa (bugünkü İran sınırları içinde kalan Pers başkenti) arasındaki Kral Yolu üzerine belirli aralıklarla toplam 111 tane yapı inşa etmişlerdir. Perslerin kullandığı bu yapılara da Yunan kaynaklarında, yine "durmak" kökünden türetilen σταθμός (*stathmos*) ismi verilmiştir. Roma dünyasında yol boyu belirli aralıklarla *mansio*'ların inşa edilmesi eyaletler ile Roma arasındaki iletişimin güvenli ve hızlı bir şekilde sağlanması amacıyla Augustus'un İÖ 20 yılında yaptığı düzenlemeye kadar geri gider. Bir günlük yol mesafesinde inşa edilen *mansio*'ların arası genellikle 40 km kadardır. *Mansio*'lar farklı yapı birimlerinden oluşur. İstasyonda görevli askerlerin kaldığı gözetleme ve koruma amaçlı tesislerin (*milites stationarii*) yanında üst düzey memurlar için misafirhane (*praetoria*), hamam (*balnea*) ve devlet posta ulaşımı için tesis edilmiş bir servis (*angaria*) bulunur. Askeri yapılar her istasyonda değil; sadece önemli yerlerde ve gümrük noktalarında yer alırdı. Misafirhane geniş bir girişle ulaşılan avlu etrafında U-formlu sıralanmış odalardan oluşmaktaydı. Bunlar pansiyon, yemek odaları, hayvanların konduğu ahır ve arabalar için

park yeri işlevi görmekteydiler. *Mansio'*nun yöneticisi *manceps* veya *praepositus mansionis* olarak adlandırılırdı. Görev süresi 5 yıl olan bu kişi genellikle emekliye ayrılmış bir askerden veya yerel idareciler arasından seçilirdi. Yönetici dışında ortalama büyüklükte bir *mansio*'da 16-18 kişi çalışırdı. Bunlar arasında *hippocomi* veya *muliones* olarak adlandırılan işçiler ortalama 40 yük hayvanının bakımıyla ilgilenirlerdi. Bunların dışında söz konusu yapılarda arabaların bakımıyla temizlik gibi diğer işlerden sorumlu başka işçiler de bulunurdu. Bu istasyonlarda yoldan geçen tüccar veya yöre sakinlerinin dışında Augustus tarafından kurulan devlet posta teşkilatında (*cursus publicus*) görevli kişiler de kalırdı. Bu sayede posta teşkilatında görevli kuryeler yol boyu güven içinde seyahat etmişler ve merkezi idareyle yerel yönetimler arasındaki iletişimi en hızlı şekilde sağlayabilmişlerdir. İmparatorluğun idaresi açısından oldukça önemli olan bu hizmette görev alacak kişiler bizzat İmparator'un kendisi tarafından belirlenir ve bunlar güvenlik açısından genellikle yüksek rütbeli ve askeri otoriteye sahip kişiler arasından seçilirdi.





Res. 20: Bir Roma istasyonunun hayali çizimi: H. Koschik, Alle Wege führen nach Rom. Internationales Römerstraßen-kolloquium Bonn, Rhein 2004, s. 54 Abb. 11.

Res. 19: Tabula Peutingeriana'nın lejant listesi

Yukarıda bahsedilen yol boyu bu tür yapılar Roma yollarını derleyen Ortaçağ eseri Tabula Peutingeriana adlı eserin haritası üzerinde aşağıda numaralandırılan şekillerle belirtilmişlerdir:

1. Kent
2. Tahkimatlı Kent
3. Konaklama istasyonu
4. Tapınak
5. Kare Yapı (*Mansio*?)
6. Ambar veya Garaj?

Bölgede yürüttüğümüz araştırmalar sırasında Via Sebaste'nin Döşeme Boğazı istikametinde, Ketirkızıllı Mevkii'nde yukarıda değinilenlerle benzer işleve sahip olduğunu düşündüğümüz bir yapı (ölgede yürüttüğümüz araştırmalar sırasında Via Sebaste'nin Döşeme Boğazı istikametinde, Ketirkızıllı Mevkii'nde yukarıda değinilenlerle benzer işleve sahip olduğunu düşündüğümüz bir yapı (*mansio* ?) tespit edilmiştir.



Res. 21: Ketirkızıllı Mevkii'ndeki *mansio* (?) yapısı

Bu yapının hemen yakınındaki *nekropolis*'ten ise, iki mezar yazıtı ele geçmiştir. Söz konusu yazıtların çevirileri şöyledir:

"Arteimas oğlu Moles, bu mezarı sadece kendisi, eşi Elpidous ve kendilerinden olma çocukları için yaptırdı. Başka hiç kimsenin (buraya defne) izni yoktur. Buna teşebbüs eden kişi (……. kasasına …. denaria) borçlu olacaktır."

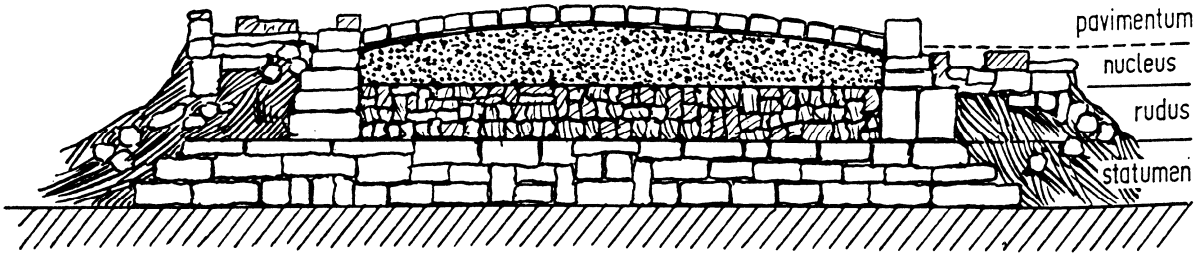
"Trokondas oğlu Aurelius Merkouris bu mezarı sadece kendisi, eşi Aurelia Demiourgia ve kendilerinden olma çocukları için henüz hayattayken yaptırdı."



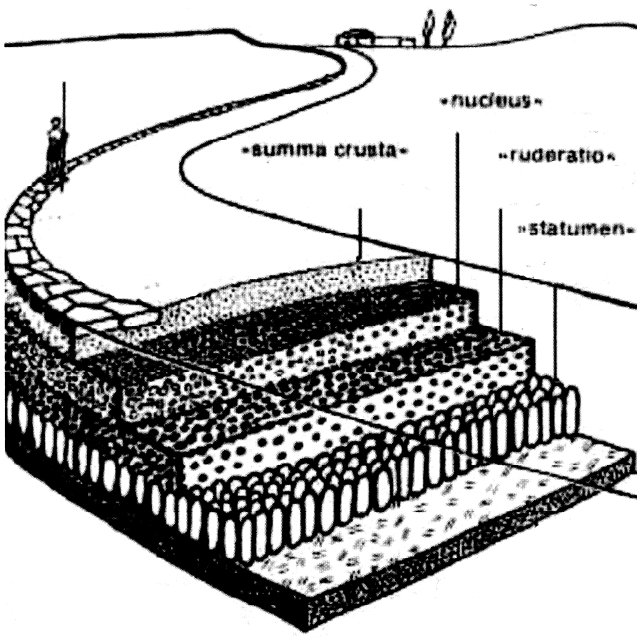
Res. 22: Ketirkızıllı Mevkii'ndeki *nekropolis* alanı

YOL YAPIM TEKNİKLERİ

Henüz İÖ 5. yüzyılın ortaları gibi erken bir tarihte 12 Levha Kanunları bir yolun genişliğini belirlemekteydi. Buna göre, yol düz yerlerde 8 (2.48 m); virajlarda ise, 16 ayak (4.96 m) genişliğindedir. Bu fark yük arabalarının yapım tekniğinin erken aşamasına dayanmaktadır. Zira, bu erken aşamada dönebilen ön aks tekniği henüz gelişmemişti. Erken Dönem Roma yolları oldukça basit bir işçilik göstermektedir. Bunlar sadece sıkıştırılmış zemin üzerine dökülen çakıllardan ibarettir. Romalılar taş döşemeyi, bu tekniği İÖ 400 yılından itibaren kullanmaya başlayan Etrüskler'den öğrenmişlerdir. Bu şekilde, İtalya'nın güneyindeki halkları pasifize etmek amacıyla İÖ 312 yılı *censor*'u Claudius Appius Caecus tarafından çakıl yol olarak yapımına başlanan Via Appia İÖ 295 yılından İÖ 123 yılına kadar taş döşemle kaplanmıştır. Bundan sonra yapılan yollar da bu örneğe göre inşa edilmişlerdir. Bununla birlikte, İS 1. yüzyıldan itibaren hüküm süren Pax Romana (Roma Barışı) ile askeri müdahale gerekliliğinin kalktığı ve özellikle yol yapımına uygun volkanik taşların bulunmadığı yerlerde çakıl taşı döşem rağbet görmüştür. Tehdit unsurunun azaldığı bu dönemde rahat bir yolculuk önem kazanmış; bu amaçla tepeler tıraşlanmış; alçak vadiler setler veya kemerlerle aşılmış; bataklıklar kurutulmuş; yeni köprüler inşa edilmiş; hatta yüzlerce metreyi bulan tüneller kazılmıştır. Yine bu dönemde yolların genişliği 6-8 metreye, hatta bazı özel durumlarda 12 metreye kadar çıkmıştır.



Res. 23: Roma Yolu'nun katmanlarını gösteren çizim (G. Radke, RE Suppl. 13 (1973), s. v. Viae Publicae Romana, s. 1439 Abb. 2).



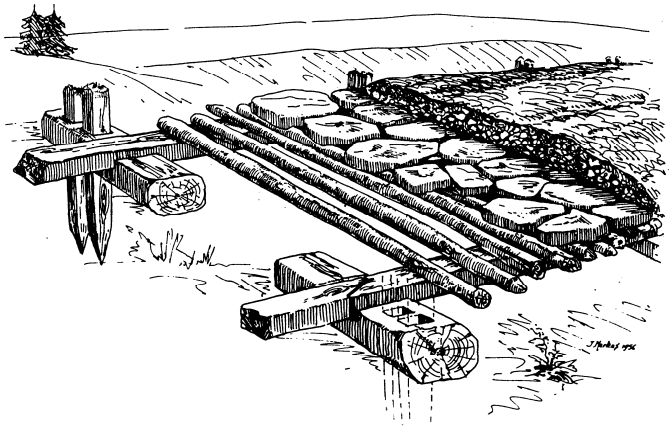
Res. 24: Lexikon der Antike Band II



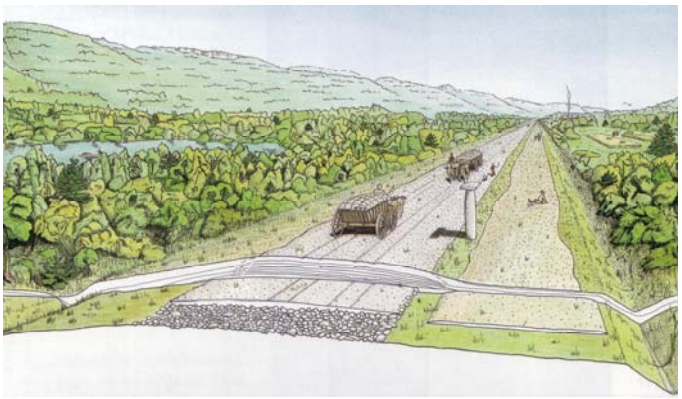
Res. 25: Dikine saplanmış taşlardan oluşan en alt tabakanın kazıyla ortaya çıkarılmış örneği H. Koschik, Alle Wege führen nach Rom. Internationales Römerstraßen-kolloquium Bonn, Rhein 2004, s. 53 Abb. 10.

Yol yapım teknikleri açısındansa, çakıl döşem için söylenecek pek fazla bir şey bulunmamakla birlikte, taş döşem oldukça karmaşık bir tekniktir. Bu tür döşeme yollar daha çok askeri amaçlara hizmet ettiğinden orduda pek çok yol teknisyeni bulunmaktaydı. Hareket halindeki bir ordu için en uygun güzergah yolun bir tepenin orta rakımını takip etmesiydi. Zira, bu sayede tepeden yamaçlara doğru yapılacak bir saldırı tehdidi bertaraf edilebildiği gibi ordunun keşif imkanları da arttırılabilmekteydi. Bu yolların genişliği askerlerin alışık oldukları altılı düzende yürüyebilmelerine; dahası iki aracın yan yana geçebilmesine imkan tanımaktaydı.

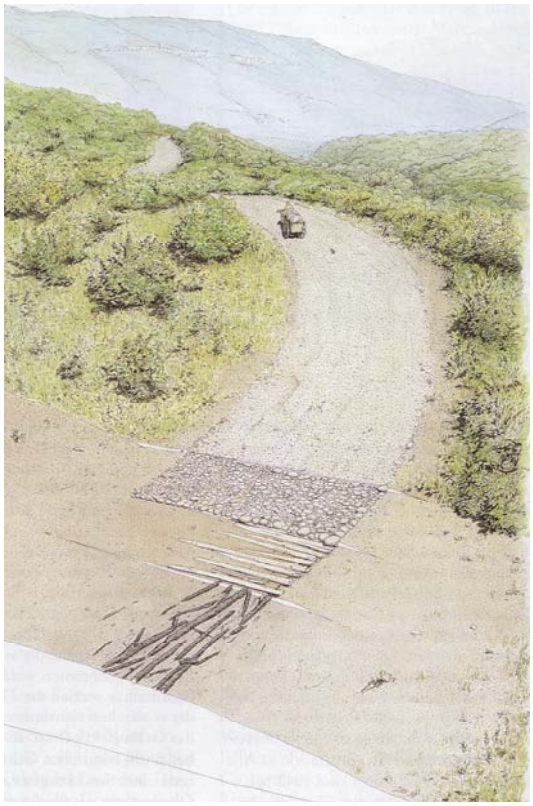
Yol yapım tekniklerine ilişkin terminoloji Vitruvius'un anlatımlarına dayanmaktadır. Buna göre, yolun yapım aşamasında ilk olarak zemin sağlam bir tabana ulaşana kadar tesviye edilir; zeminin buna imkan vermediği noktalarda da ahşap hatıllarla güçlendirilirdi. Daha sonra yolun her iki kenarı boyunca drenaj kanalları açılır ve buradan çıkan toprakla yolun korunmasını kolaylaştırmak amacıyla yaklaşık 1 metre yüksekliğinde bir set oluşturulurdu. Yolun *statumen* (destek) olarak adlandırılan ve 25-60 cm yüksekliğinde olan en alt tabakası daha çok dikine saplanan taşlardan oluşmaktaydı. Bunun üzerine daha küçük, yumruk büyüklüğünde taşlardan oluşan ve harçla sabitleştirilip *rudus* veya *ruderatio* olarak adlandırılan katman döşenirdi. Bunun da üstüne daha küçük, ceviz büyüklüğünde taşlarla kum ve sıcak kireç harcından oluşan ve *nucleus* olarak adlandırılan 30 cm kalınlığındaki tabaka gelmekteydi. En üst tabaka olarak da yaklaşık 60x60 cm ebatlarında ve 25 cm kalınlığında plaka taşlardan oluşan ve *summa curusta* (en üst tabaka) veya *pavimentum* (döşeme) ya da *summum dorsum* (en üst tümsek) olarak adlandırılan döşem yer almaktaydı. Bazı durumlarda *summa crusta*'ya araba dingillerinin genişliğinde raylar açıldığı da olurdu. Burada anlatılanlar elbette mükemmel kalitede bir yolun tasviridir.



Res. 26: Yolun ahşap kazıklardan oluşan temeli (R. Chevallier, Les Voies romaines, Paris 1972, s. 99 Fig. 14).



Res. 27: Yol boyu uzanan drenaj kanalları (H. Koschik, Alle Wege führen nach Rom. Internationales Römer-straßenkolloquium Bonn, Rhein 2004, s. 51 Abb. 8).



Res. 28: Enine ve dikine ahşap hatıllardan oluşan temel yapısı (H. Koschik, Alle Wege führen nach Rom. Internationales Römer-straßenkolloquium Bonn, Rhein 2004, s. 52 Abb. 9).

TAŞ OCAKLARI

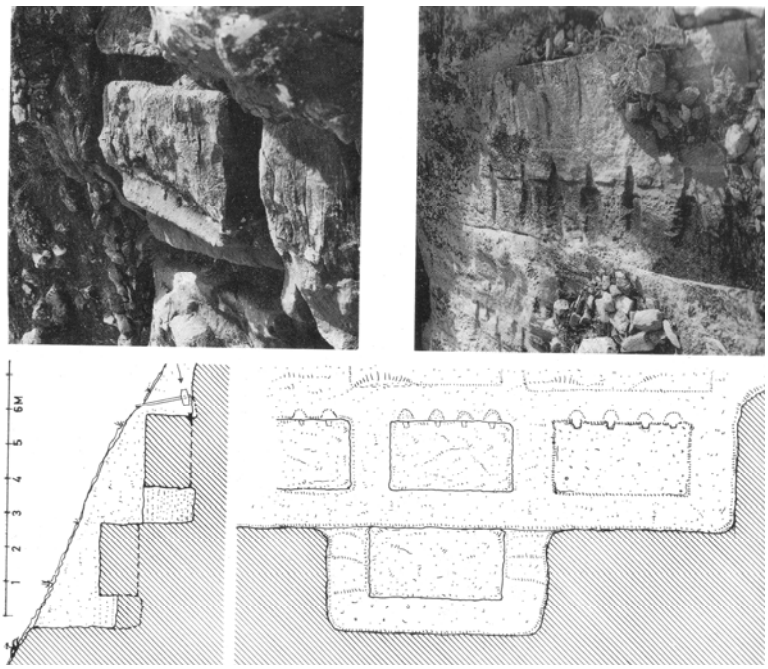


Res. 29: Hotuşlar Mevkii yakınındaki taş ocağından görünüş

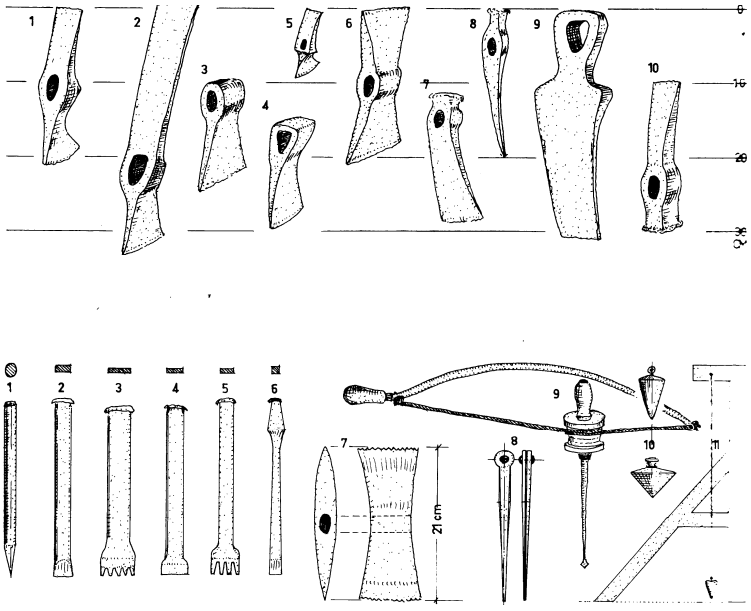
Döşeme Boğazı'ndan Perge'ye doğru devam eden Via Sebaste Hotuşlar Mevkii yakınında ana güzergahtan ayrılan ve bölgede tespit ettiğimiz taş ocaklarını dolaşan bir çok tali yola ayrılmaktadır. *Bouleuterion* (meclis binası), *theatron* (tiyatro), *agora* (pazar yeri), *balaneion* (hamam), *hieron* (tapınak) ve *stadion* (stadyum) gibi resmi binalar kent yaşamının vazgeçilmez unsurlarıydı. Dolayısıyla, bu binaların yapımında kullanılacak blokların elde edildiği taş ocakları da büyük önem taşımaktaydı. Yukarı bahsedilen taş ocakları da Pamphylia'nın *metropolis*'i (anakent) Perge'nin teritoryumunda belgelenmiş ve kente en yakın konumda bulunan ocaklardır.



Res. 30: Hotuşlar Mevkii yakınındaki taş ocağından görünüş



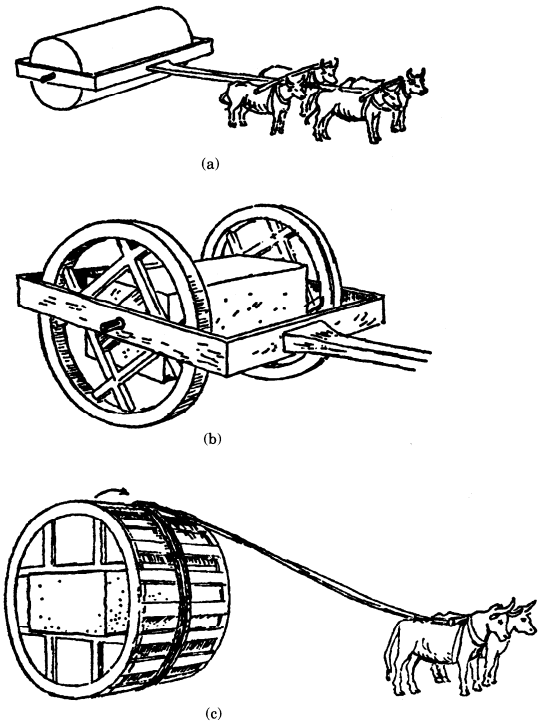
Res. 31: Taş kesimine dair şema ile Miletos ve Naksos'tan taş ocağı örnekleri (W. Müller-Wiener, Griechischen Bauwesen in der Antike, München 1988, s. 42 Res. 12.



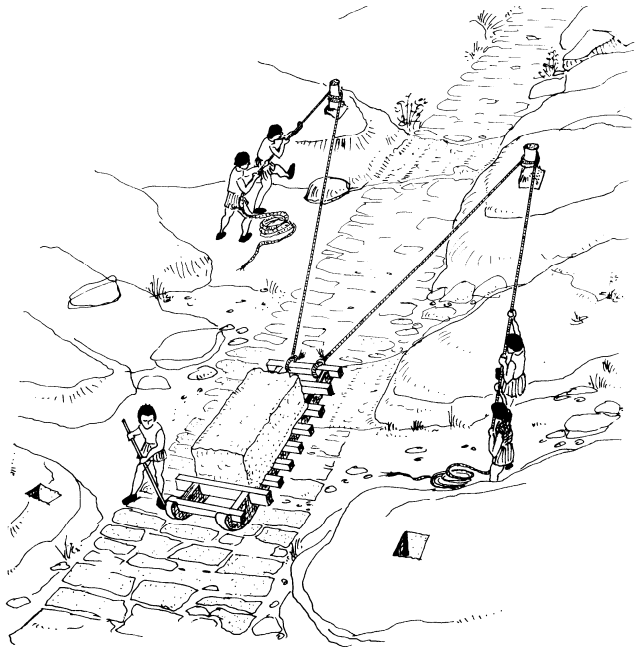
Res. 32: Taş işçiliğinde kullanılan aletler (W. Müller-Wiener, Griechischen Bauwesen in der Antike, München 1988, s. 58 Res. 20.

İÖ 6. yüzyıldan itibaren büyük yapılara geçişle birlikte, taş ocaklarından istenilen form ve büyüklükte taş kesimi de başlamış olmaktadır. Taş kesim teknikleri ve burada kullanılan alet edevat antik dönemden yeniçağa kadar hemen hemen hiç değişmemiştir. Kireçtaşı ve mermer bloklarda hava koşullarından en çok etkilenen üst yüzeyin kaldırılmasının ardından blokların kesileceği yüzey belirlenen ebatlarda çizilir. Daha sonra ana kayadan koparılacak yüzeylere 10-20 cm genişliğinde kama delikleri açılır ve bunların içine yerleştirilen ahşap hatılların ıslatılarak şişmesi beklenir. Bu şekilde şişen hatılların oluşturduğu baskıyla blok ana kayadan ayrılır. Daha küçük bloklarda ise bu işlem demir küsküler kullanılarak yapılır. Arkaik Dönem'den birkaç belge bu konuda bilgi vermektedir. Syrakusa'da (Sicilya) 6-8 metre uzunluğunda ve ortalama 2 metre çapında 35 tonluk monolit sütun tamburlarının çıkarıldığı; Delos'ta İÖ 7. yüzyılda 9 metre yüksekliğinde Apollon heykelinin yapımında kullanılacak bir bloğun çıkarıldığı; Naksos'ta ise İÖ 530 yılında Apollon tapınağında kullanılacak olan 8 metre uzunluğunda ve 22 ton ağırlığında çok büyük blokların çıkarıldığı bilinmektedir.

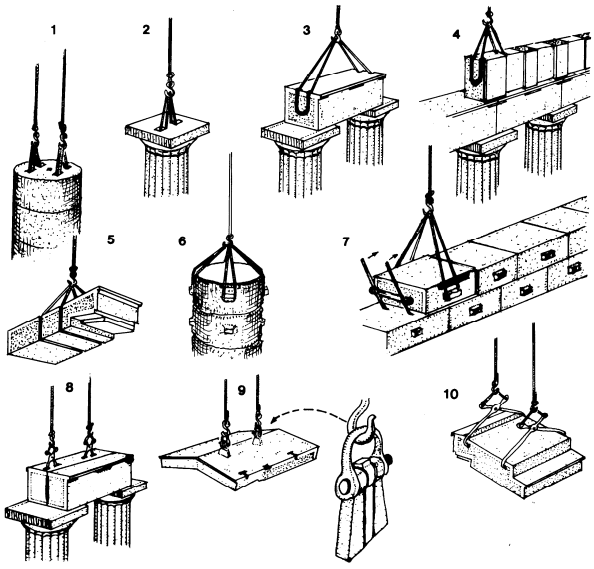
Ocaktan çıkarılan ve henüz işlenmemiş durumda bulunan kaba bloklar hemen orada keski aletleriyle taşçı ustaları/latomoi veya lithotomoi (λάτομοι, λιθότομοι) tarafından kabaca işlenirdi. Bu şekilde kabaca işlenen bloklar kullanılacakları nihai noktaya silindirler veya ahşap kızaklar üzerinde taşınırdı. 70 ton ağırlığa kadar olan blokların taşınması mümkündü. Bu tür büyük blokların taşınması sırasında 50-150 arasında öküz gerekebilmekteydi. Örneğin, İÖ 327 yılında Pentelikon'dan Eleusis'e (Yunanistan) 5-6 ton ağırlığındaki sütun tamburlarının taşınabilmesi için 27 ila 40 çift öküzün kullanıldığı bilinmektedir. Bunlar 41 km'lik bu mesafeyi 3 günde kat etmişlerdir. Öküzlerin yanında katırların da kullanıldığı bilinmektedir. Bunların çektiği arabalar tekerlek izlerinden anlaşıldığı üzere 2-2.5 metre genişliğindedir.



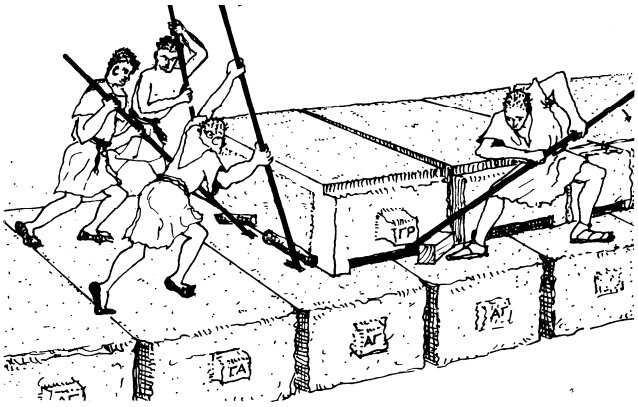
Res. 33: J. G. Landels, Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik, Ankara 1996, s. 204 Şekil 61.



Res. 34: Taş ocağından çıkarılan bir bloğun taşınması (W. Müller-Wiener, Griechischen Bauwesen in der Antike, München 1988, s. 43 Res. 13.



Res. 35: Taş kaldırma teknikleri (W. Müller-Wiener, Griechischen Bauwesen in der Antike, München 1988, s. 42 Res. 12.)

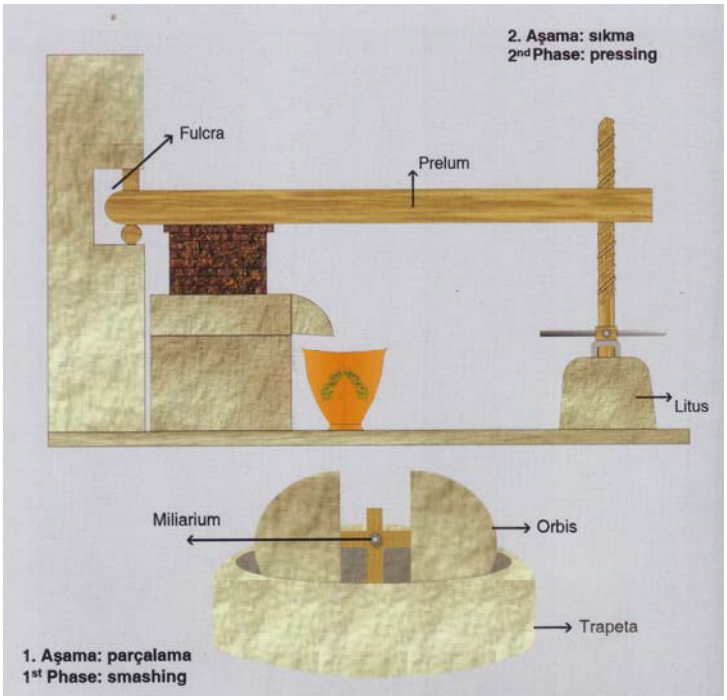


Res. 36: Blokların duvar örgüsüne oturtulması (W. Müller-Wiener, Griechischen Bauwesen in der Antike, München 1988, s. 42 Res. 12.)

KIRSAL YERLEŞİMLER

Daha önce de değinildiği gibi Pisidia Bölgesi'nde kurulan askeri kolonileri birbirine bağlayan ve daha da önemlisi Orta Anadolu'da konumlanan diğer antik yerleşimleri denize ulaştıran Via Sebaste gibi oldukça önemli bir yol ağı boyunca çokça kırsal yerleşimin bulunması şaşırtıcı değildir.

Şehir merkezlerinin uzağında, daha çok tarım arazilerinin yakınında görülen kırsal yerleşimler Antik Dönem yerleşim sisteminin önemli bir bölümünü oluşturmuşlardır. Strabon'un da dediği gibi bu tip kırsal yerleşimlerde genellikle çiftçi aileler iskan ederler ve toprağı işlerlerdi: ἄγριοι οἱ κατὰ κώμας οἰκοῦντες (çiftçiler köylerde yaşarlar). Kırsal yerleşimin iki temel tipi olarak tekil çiftlikler ve köylerden söz edilebilir. Küçük tarım arazilerinden yararlanmak amacını taşıyan tekil çiftlik örneklerine en erken dönemlerden itibaren rastlanır. Bunlar sürekli yerleşimler olabildikleri gibi sezonluk iskan da görebilirler. Sürekli iskan edilen kırsal bir yerleşimde merkezi bir binayla bunun etrafında kümelenmiş yan binalardan oluşan bir yapı grubu yer almaktadır.



Res. 37: Bir zeytinyağı presinin iki aşamasını gösterir çizim (S. Baybo, Varsak – Lyrboton Kome: Toroslar'ın Güne Bakan Yüzü, Varsak Belediyesi Kültür Yayınları I, 2007, s. 14).

Merkezi binada çiftlik sahibi ve ailesi otururken, yan binalar çalışanlar içindir. Bu nedenle mal sahibine ait merkezi bina, işçiliği ve ebatlarıyla diğerlerinden kolayca ayırt edilebilir. Bunun dışında, sürekli iskan gören çiftliklerde binaya girişi sağlayan görece daha işçilikli bir kapı sistemi bulunmaktadır. Sürekli iskan edilen çiftliklerin sezonluk yerleşimlerden bir diğer farkı da bunların aynı zamanda mezar yapılarına da sahip olmasıdır. Bu çiftliklerde tarım arazisinin tamamen kullanılmasına olanak sağlayacak teras duvarları, zeytinyağı ve şarap işlikleri gibi elde edilen ürünün işlenmesinde kullanılan işlikler ve değirmenlerin yanında hem burada yaşayan insanların hem de bu işliklerin su ihtiyacını karşılayacak sarnıçlar yer almaktadır.

Kırsal yerleşimler arasında en yaygın diğer tip de, özellikle Toroslar'da karşılaşılan ve merkezinde bir kulenin yer aldığı geniş çiftlik gruplarıdır. Geç Klasik-Erken Helenistik Dönem'e tarihlenen bu kuleler duvarla çevrilmiş bir avluyla yan yapılardan oluşurlar ve konut, işlik, ahır ve depo gibi çok amaçlı bir kullanım gösterirler. Bu çiftliklerin merkezine kule inşa edilmesinin bir amacı, her ne kadar, kent tahkimatının dışında yaşayan çiftlik sakinleriyle bunların malları için korunaklı bir mekan yaratmak olsa da, bu tesislerin savunmaya yönelik karakteri, en azından Roma Dönemi için, ikincil bir önem arz etmektedir. Burada hedeflenen asıl amaç bir iktidar simgesi yaratmaktır.

Varsak Belediyesi'nin 8 km kuzeykuzeydoğusunda, Akçalar Mahallesi'nin 7 km kuzeykuzeybatısında yer alan, 1:200.000 ölçekli Türkiye haritasında Kapaklı Kale olarak adlandırılan mevkiide yer alan ve Via Sebaste'nin her iki yakasında konumlanan yapı grubu, kuleli çiftlik niteliği taşımaktadır. Yolun güney yakasında, anakaya üzerine temellenmiş kule üç



Res. 38: Kapaklıkale Mevkii'ndeki iki kule yapısı

kata dair iz vermektedir. Birinci ve ikinci kat anakayaya oyulmuş ve 8 basamağı korunmuş bir merdivenle birbirine bağlanır. Merdivenin son bulduğu yerde bir kapı eşiği görülmektedir. Eşikten yukarıya 4 sıra daha merdiven basamağı takip edilebilmektedir. Birinci katta, yukarıda anılan kapı eşiğinin güneyinde bir başka odaya geçiş veren bir kapı eşiği daha görülebilmektedir. Bu odanın zemininde mozaik parçaları bulunmuştur. Kule içerisinde 4 oda bulunmaktadır. Yolun kuzey yakasındaki ikinci kule ise ilkine göre çok daha tahrip olmuş durumdadır.



Res. 39: Kulenin ikinci kata çıkan merdiven basamakları



Res. 40: Kule odasının mozaik zemini

Bu yapının batısında, kaçak kazılar sonrası gün yüzüne çıkmış yazıtlı bir mezar steli bulunmaktadır. Ayrıca her iki yapının temellerini oluşturan kaya kütlelerinin yamaçlarına çok sayıda mezar odası açılmıştır.



Res. 41: Mezar Yazıtı



Res. 42: Kayaya açılmış mezar odaları

Kapaklıkale Harabeleri'nin kuzeybatısında bir taş ocağı görülmektedir. Ocaktan çıkarılan yarı işli ve işsiz bloklar yüzeyde görülebilmektedir.



Bu yapının hemen kuzeyinde 6 m çapında apsisi olan yaklaşık 20 m uzunluğunda bir kilise yer almaktadır. Apsisin hemen yanında bir sarnıç vardır. Kilisenin tabanı mozaikle kaplanmıştır ve bu mozaik yer yer korunmuştur. Kilise yapısının arkasında da bir sarnıç bulunmaktadır.

Res. 43: Kilise YapısıMezar Yazıtı

Kapaklı Kale'de yer alan söz konusu çiftlik yerleşiminin güney doğusunda, Via Sebaste üzerindeki kayalık alanda yol boyu *khamosoria* ve urne tipi mezarlar görülmektedir. Bunlardan birinin kapağı hala üzerinde durmaktadır.



Res. 44: Kapağı korunmuş olan *khamasorion*.



Res. 45: Kayalık alanda görülen *khamosoria* ve urne tipi mezarlar.

Lykia Bölgesi'nde (Teke Yarımadası) yürütülen araştırmalar, bu yapı tipinin özellikle Hellenistik Dönem'de geliştiğini ortaya koymuştur. Kapaklı Kale örneği ise, Helenistik Dönem öncüllerinin tamir edilerek geç dönemde de kullanılmaya devam ettiğine dair güzel bir belgedir. Kuleli çiftlikler, genellikle limanlara ve karayolu güzergahlarına hakim bir konumda inşa edilmiş olmakla birlikte, bu açıdan pek değerlendirilmemişlerdir.



Res. 45: Kayalık alanda görülen *khamosoria* ve urne tipi mezarlar.

Gaziler Mevkii'nde ilk izlerini tespit ettiğimiz Via Sebaste, Çamlıca / Hotuşlar Köyü Köseler mevkii'nden sonra, Kapaklı Kale güzergahında güneydoğu yönelimli olarak 500 metre kadar takip edilebilmektedir. Yolun taş döşemine ait en belirgin izler Köseler mevkiinde ortaya çıkmaktadır. Yol burada 3 metre genişliğindedir ve yer yer tekerlek izlerine rastlanmaktadır. Kimi noktalarda korunan tekerlek izlerinin taş döşemle örtülmesi yolun geç dönemde geçirdiği onarıma iz vermektedir. Söz konusu yol, Kapaklı Kale Mevkii'nden sonra Döşemealtı güzergahında devam etmektedir. Fakat bu bölgede görülen yoğun tarım uygulamaları yolun geri kalanının tespit etmemizi güçleştirmektedir.

VIA SEBASTE'NİN ULAŞTIĞI ANA KENTLERDEN PERGE ve ONA BAĞLI KIRSAL BİR YERLEŞİM: LYRBOTON KOME

Via Sebaste'nin Döşeme Boğazı'ndan sonra ulaştığı ilk ana kent olan Perge Pamphylia Bölgesi'nin en eski ve en önemli kentlerinden biridir. İÖ 2 binyıl Hitit metinlerinde *Parha* olarak anılan kent özellikle Roma Dönemi'nde en görkemli çağlarını yaşamış ve İmparator Vespasianus Dönemi'nde Pamphylia Bölgesi'nin *metropolis*'i (ana kent) ilan edilmiştir. Kentin baş tanrıçası olan Artemis'in (Artemis Pergaia) dokunulmazlık hakkına (*asylia*) sahip tapınağı büyük rağbet görmüş ve kentin statüsünü yüceltmiştir. Bu denli önemli bir kent olan Perge'nin sınırları da oldukça geniştir. Çubuk Boğazı'nın biraz güneyinde bulunan Kırkgöz Han'ının duvar inşasında kullanılan bir mezar yazıtı Perge sınırlarının buraya kadar uzandığını göstermektedir.



Res. 47: Perge kent merkezinin hava fotoğrafı

Varsak yakınındaki Lyrboton Kome, Perge teritoryumuna bağlı olup, bu kentin tarımsal ihtiyacını karşılayan, özellikle de zeytinyağı üretiminin yapıldığı bir köy yerleşimidir. Bu yerleşimin ismi ören yerinden ele geçen bir kule yazıtı sayesinde saptanabilmiştir. Yerleşimin önde gelen kişilerinden Arete isimli hayırsever bir kadın, İmparator Hadrian ve Lyrbos/Lyrbota'lıların kentine bir kule yapısı inşa ettirmiştir: Αὐτοκράτορι Καίσαρι Τραϊανῷ Ἁδριανῷ Σεβαστῷ καὶ Ἀπόλλωνι Λυρβωτῶν.

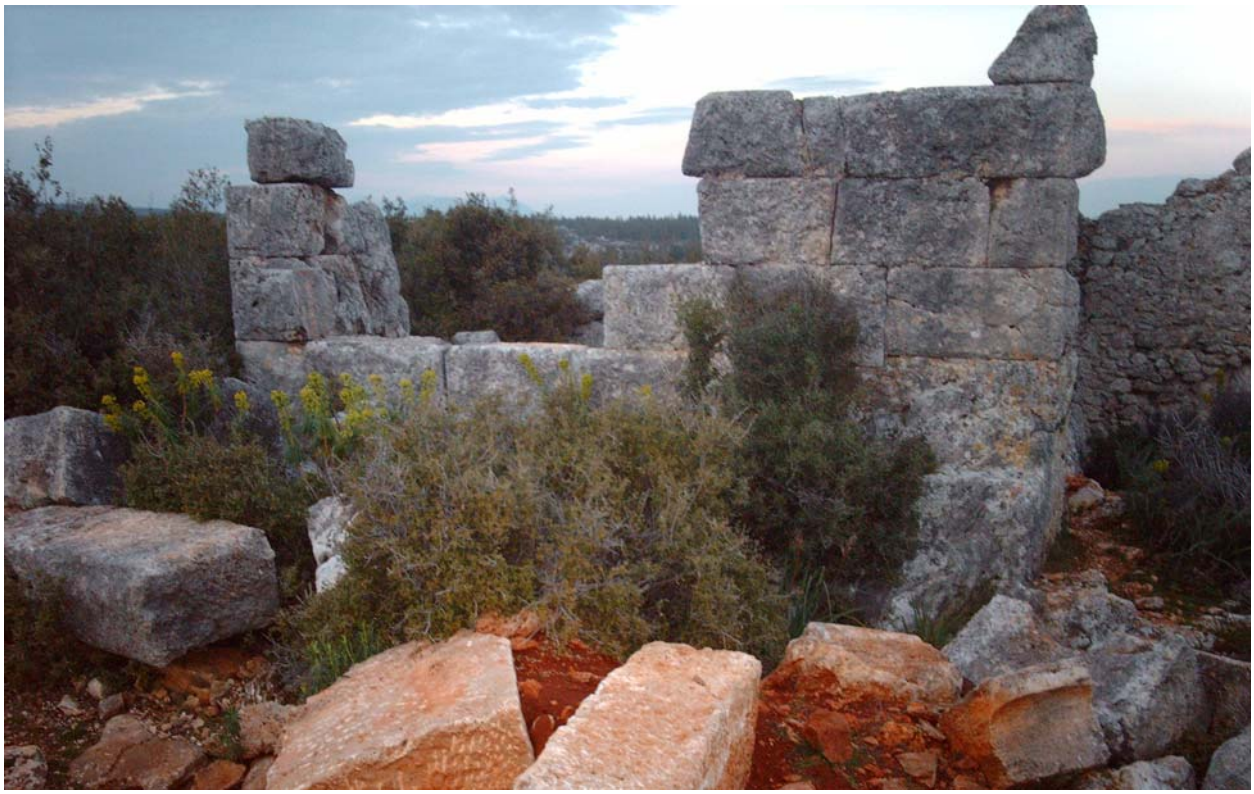
Yerleşime ait kalıntıların bulunduğu Örengediği Tepeliği'ne, Varsak Belediyesi'nin doğusundaki asfalt yoldan uzanan, tırmanışı kolay bir patikayla ulaşılır. Bu yol, tepeliği doğal bir sur gibi




Res. 48-49: Kuzeydoğu kapısının dıştan ve içten görünümü

çevreleyen kayalık yapıya yönelerek burada yörenin antik yerleşimcileri tarafından imar edilen, ana kayadan kesilmiş, tabanında hala tekerlek izlerinin görülebildiği kuzeydoğu kapısına ulaşır.

Arete tarafından inşa ettirilen kulede tespit edilen başka bir yazıtta da tanrı Apollon "köydeki Apollon olarak anılmıştır (θεῷ ᾽Απόλλωνι τῷ ἐν τῇ κώμῃ). Bu yazıtlardan buradaki yerleşimin "Lyrbos/Lyrbota'lıların Köyü" (Λυρβωτῶν κώμη) olarak adlandırıldığı anlaşılır. Perge kentinden ele geçen ve Arete'nin ailesiyle özdeşleştirilen iki kardeşin ithaf yazıtındaysa, Apollon'un *epitheton'u* (lakabı) (᾽Απόλλων ᾽Ελαιβάριος = Apollon Elaibarios) ve bir kişinin *ethnikonu* (memleketi) (᾽Ελαιβάρης= Elaibaris / Elaibara'lı) olarak anılmıştır ve bu adlandırmanın Lyrbos/Lyrbota'ya ait olabileceği düşünülmüştür. Böylelikle, Apollon Elaibarios'un bu yerleşimde saygı gören Lyrbos/Lyrbota'lıların Apollon'u ile aynı tanrı olabileceği öne sürülmüştür. Diğer yandan, ismin ἐλαίος = Zeytin) ve βᾶρις (= Çiftlik) kelimelerinin birleştirilmesinden meydana geldiği de not edilmiştir.



Res. 50: Arete'nin inşa ettirdiği kule yapısı



Res. 54: Varsak'tan Toroslar'a bakış

Güneyde Pamphylia Ovası'na (Antalya Ovası), batıda Bey Dağları'na (Masikytos) ve doğudaysa Güneybatı Toroslar'a (Tauros) bakan bu tepe üzerinde yer alan yerleşim alanı içinde, Hellenistik Dönem'e kadar inen kule yapıları, kiliseler, hamamlar, sarnıçlar ve özellikle zeytinyağı işlikleri oldukça iyi korunmuşlardır. Perge kentinin ihtiyacı olan zeytinyağının önemli bir kısmı bu yerleşimden karşılanmış olmalıdır. Düzlükte yer alan çiftliklerde yetiştirilen zeytin buradaki işliklerde sıkılmıştır. Yerleşimden ele geçen yazıtlarda, 9. ayın 3. gününde Lyrboton Kome'de zeytin hasadı ile ilişkili olan ve Apollon'a ithaf edilen bir festivalin kutlandığı öğrenilmektedir. Bu veri zeytin ve zeytinyağının, yerleşim için önemini vurgular niteliktedir. Lyrboton Kome'den günümüze gelen kalıntıların büyük bir bölümünün zeytinyağı işlikleri ve ev atölyelerden oluşması da bu önemi kanıtlamaktadır. İşlenen zeytinin her dönemde ve hayatın her alanında çok önemli bir yere sahip olması nedeniyle Roma Dönemi'nde kurulan işlikler, Bizans Dönemi sonuna kadar kullanılmış, hatta sayıları arttırılmıştır.





Res. 52-53: Zeytinyağı işliği ve ağırlık taşı

Tarihçesi ve yönetim şekli hakkında çok fazla bilgiye sahip olunamasa da bu yerleşimin İS 2. yüzyıldan itibaren bir köy muhtarı (*komarkhes*) tarafından idare edilen, Perge'ye bağlı *kome* (köy) statüsünde bir yerleşim olduğu ve Bizans Dönemi boyunca da iskan edildiği söylenebilir.



Res. 54-55: Roma Dönemi yapı öğelerinin devşirme olarak kullanıldığı geç dönem binalarına dair örnekler

TIVALAS ÇİFTLİK YERLEŞİMİ ve DÜDEN ÇAYI / KATARRAKTES

Lyrboton Kome'nin 2 km güneyinde yöre sakinlerince 'Tıvalas Harabeleri' olarak anılan ve görülmeye değer bir çiftlik kalıntısı bulunur. Antik kalıntılar bugünkü Düden Şelalesi'nin hemen yanındadır.



Res. 56: Tıvalas Harabeleri olarak bilinen çiftlik yerleşimin zeytin yağı işliklerine ait ezme ve sıkma takımları

Buradan akan Düden Çayı, Kestel Gölü'nden suyunu alarak Antalya'nın 30 km kuzeybatısında bulunan Kırkgözler ve Pınarbaşı kaynaklarına kadar yeraltından akar. Burada gün yüzüne çıktıktan sonra Bıyıklı yakınındaki düdende yeraltına batıp, 14 km yerin altından akarak Varsak'taki Kuru Düden'de tekrar gün yüzüne çıkar. Kısa bir mesafe aldıktan sonra tekrar yeraltına iner, 2 km sonra Tıvalas Harabeleri yakınındaki Düdenbaşı mevkiinde son olarak yeryüzüne çıkar. Düden Çayı, yüzeydeki akışını Lara'da 40 m yükseklikteki falezden Akdeniz'e dökülene dek sürdürür. Antik yazarlardan MÖ 4. yüzyılda Skylaks, Roma Dönemi'nde ise Strabon, Plinius, Pomponius Mela ve Ptolemaios, eserlerinde Düden Çayı'nı, Katarraktes (=Aşağı doğru akan=şelale) olarak anarlar. Skylaks, 'Periplus' (Seyrüsefer) adlı eserinde, bölgeden şu şekilde söz etmektedir: *"Ve eğer denizden yukarı (kuzeye) doğru gidilirse, Phaselis kenti ve limanı (bu bir körfezdir) ve Idyros kenti, Lyrnateia Adası, Olbia, Magydos ve Katarraktes Nehri, Perge Kenti ve Artemis Tapınağı (gelir)."* Strabon, 'Coğrafya' adlı eserinde bölge coğrafyasını şöyle aktarmaktadır: *"Phaselis'ten sonra Olbia (Kenti) gelir. (Bu), Pamphylia'nın başlangıcı olup, büyük bir kaledir; ve bundan sonra Kataraktes diye bilinen, suyu sel suyu gibi bol bir ırmak (gelir). Yüksek bir kayadan aşağı düşerken, çağıltısı ta uzaklardan duyulur."*



Res. 57: Düden Şelalesi

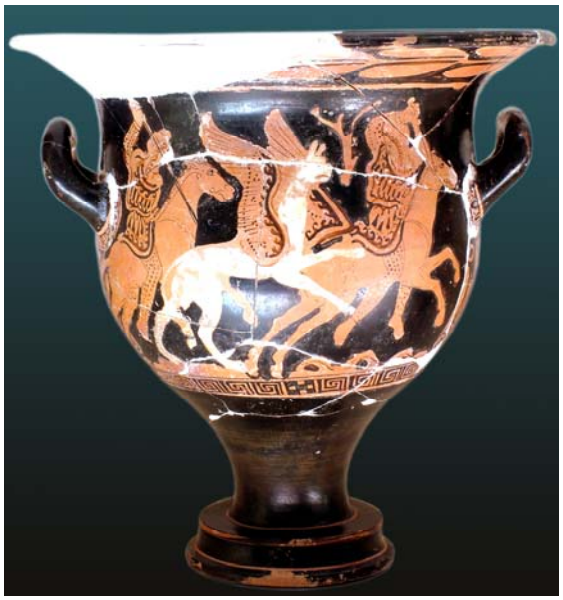
Düden Şelalesi'nin giriş aksının paralelinde kaya içine oyulmuş oda mezarların ve kayaya oygu, üzeri semerdam kapaklı lahitlerin yer aldığı Nekropol alanı bulunur. Yolun devamında zeytinyağı işliklerine ait tekne ve pres yatakları görülür. Batı seyir terası takip edildiğinde antik bir yapının podyum kalıntılarına ait büyük taş bloklar bulunmaktadır. Batı seyir terasından devam edildiğinde şelalenin alt kısmına inen bir merdiven bulunur. Bu modern merdiven alanı, duvarları ve tabanı kayaya oyulup düzleştirilmiş antik yürüme yolu üzerine konuşlanmıştır. Bu yoldan aşağı devam edildiğinde şelalenin alt alanına ulaşılır ve batı kayalığı boyunca da yer yer hatıl yuvaları gözlemlenir. Olasılıkla Antik Dönem'de bu alanda işlikler ve evler bulunmaktaydı.

Düden Şelalesinin üst kuzeybatı yanında bulunan bir mağara ve kaya galerileri ile de şelalenin alt kısmına inilebilmektedir. Bu yol açıklıklı galeri sayesinde, yukarıdan aşağıya dökülen şelaleyi arkadan izleme olanağı sunar.

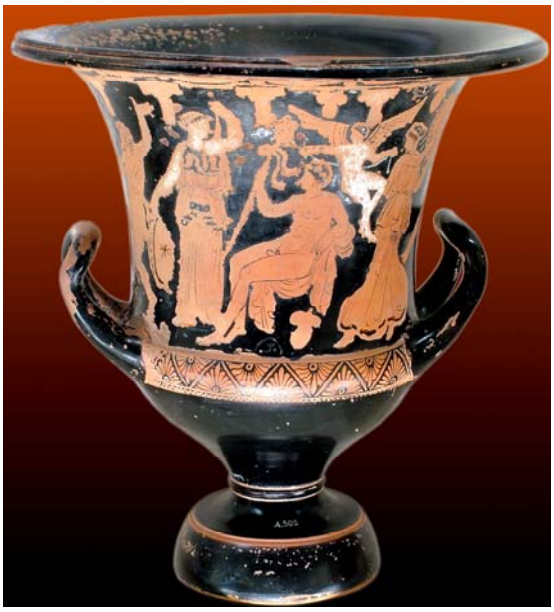


Res. 58: Kaya galerisinden Düden Çayı'na bakış

Araştırmacılar tarafından Düden'le ilişkilendirilen daha şaşırtıcı bir buluntu grubu ise Antalya Müzesi'ne satın alınma yoluyla kazandırılmış Varsak merkezli üç boyalı çömlektir. Bunlardan ilki müzeye bağışlanmış siyah figürlü bir Lekytos'tur. Eser sarımsı kilden yapılmıştır ve İÖ 5. yüzyıla tarihlenmektedir. Diğer buluntu ise, Varsaklı bir vatandaşın Düden Şelalesi *nekropolis* alanında bulduğunu söyleyerek 1927 yılında müzeye teslim ettiği bir kraterdir. Eser İÖ 5-4. yüzyıllara aittir ve ön yüzünde bir *gryphomakhia* (aslan gövdeli, kuş başlı ve kanatlı grifonların mücadelesi); arka yüzdeyse belirsiz bir sahneye sahiptir. Olasılıkla Varsak-Tıvalas merkezli bir başka eser de Antalya Müzesi'nde 505 envanter numarası ile kayıtlı kırmızı figür bir kraterdir. Eserin üzerinde Tanrı Dionysos yüksekçe bir tahtta oturmuş olarak thrysos'unu tutar biçimde resmedilmiştir. Çevresinde Menad'lar ve dans eden Satyr'ler yer alır.



Res. 59: Gryphomakhia sahnesini yansıtan krater



Res. 60: Tanrı Dionysos'u betileven krater

ANTİK DÖNEMDE HAC ve HACILAR



Res. 65: Gaziler ile Hotuşlar mevkileri arasında devam eden güzergahta anakayaya açılmış yol kalıntısı

Via Sebaste'nin Gaziler ile Hotuşlar mevkileri arasında kalan kısmında anakayaya oyulmuş yolun doğu parapetine işlenen haç işareti, güzergahın uzun süreli kullanımına işaret etmektedir. Söz konusu haç büyük bir ihtimalle yolu kullanan Hıristiyan hacılar tarafından kazınmış olmalıdır.





Res. 66-63: Yolun doğu parapetine oyulmuş haç işareti

Hacılık elbette sadece tektanrılı dinlere özgü bir kavram değildir. Dinsel bir amaçla kutsal yerlere yapılan ziyaret Antik Dönem'in pagan inancında da oldukça yaygındı. Yunan *polis*'leri (kent devletleri) dini *agon*'lara (bayramlara) katılmak, kutsal kehanet merkezlerine danışmak, antik dönemin önemli kutsal alanlarıyla tapınaklarına kent adına adakta bulunmak amacıyla bu merkezlere resmi hacılar gönderirlerdi. Bu bayramlara elbette sadece resmi hacılar değil, her bir

kentin yurttaşları da hacı olarak katılırdı. Örneğin Delos (Apollon Tapınağı) Ionia, Perge (Artemis Pergaia Tapınağı) ise Pamphylia yöresinin hacıları için çok önemli dini merkezlerdi. Roma imparatorlarının da yaptıkları hac seyahatleri bilinmektedir. Örneğin İmparator Vespasianus (İS 69-79) Aleksandreia'daki (İskenderiye/Mısısr) Serapis Tapınağı'na hac ziyareti düzenlemiştir. Yine İmparator Hadrianus'un (İS 117-138) Ana Tanrıça Kybele'nin tapınım merkezi Pessinus'a yaptığı hac ziyareti bilinmektedir. İmaparator Konstantinus'tan itibaren (İS 306-337) hacılık Hıristiyan bir kimlik kazanmaya başlamıştır. Hıristiyan hacılarının en önemli amacı kutsal toprakların İncil'de anılan kentlerini ziyaret etmekti. Söz konusu kentlerle duygusal bağın yanında, dinsel arınma, kutsal toprakların önemli dini merkezlerine fikir danışma, buralardaki bayramlara katılarak dindarlığı pekiştirme, kefaret ve sevap kazanma ve dinsel hatıratı canlı tutma gibi etmenler de hacılar için büyük güdü olmuştur. Hacılar uzun ve zahmetli bir yolculuğun sonucunda ulaştıkları bu merkezlerde kendilerini tamamen tanrının hizmetine adarlar, ayinlere katılırlar, aziz mezarlarında ortak yemek yerler, zekat verirler, kutsal mekanlara şükran adağında bulunurlar ve bu sayede sevap kazanmayı umut ederlerdi.

Via Sebaste olarak bilinen bu yol Pamphylia ve Pisidia'nın iç kısımlarında yaşayan Hıristiyan hacıların kutsal topraklara gidebilecekleri Attaleia ve Side gibi önemli Pamphylia limanlarına ulaşmalarını sağladığı için hacılar tarafından da yoğun şekilde kullanılmıştır. Nitekim Hıristiyan hacıların Via Sebaste üzerinde Perge istikametindeki yolculukları sırasında Lyboton Kome'nin hemen güneybatısındaki Obruk'u da ziyaret ettikleri bilinmektedir. Öyle ki, pagan inancından itibaren su kültüyle bağlantılı kutsal bir kimliğe sahip olan bu doğa harikası mekan kutsiyetini Hıristiyanlık Dönemi'nde de korumuştur. Obruğun içinde yer alan galeriyle tabanında yer alan ve Adalya'lıların Aziz Stephanos Kilisesi olarak adlandırdıkları yapının arkasındaki anakayada burayı ziyaret eden hacılar isimlerini kazımışlardır.



Res. 64: Hacı isimlerinin kazındığı galeri



Res. 65: Galeri duvarına kazılı hacı isimleri: (Dionysios, Dionysiodoros, Asklepiades, Moskheis ve Zotikos).



Res. 66: Galeri duvarına kazılı hacı isimleri: (Hermogenes, Menneas).

KURU DÜDEN



Res. 67: Obruk'un Hagios Stephanos Kilisesi ve Hacı isimlerinin kazındığı galeriyle birlikte genel görünüşü

Kuru Düden / Obruk, antik Lyrboton Kome'nin 2 km güneybatısında Varsak ilçe merkezinde yer alır. Obruk, yatay tabakalı kireçtaşı oluşumlarının altından geçen yer altı nehirlerinin bu tabakaları aşındırması ve zamanla üst tabakanın çökmesi ile oluşmuş derince bir çukur görüntüsü veren bir yeryüzü şeklidir. Bu çöküntü alanının oluşmasına neden olan Düden Suyu'nun yönü, Devlet Su İşleri'nin 1960'lı yıllarda kurduğu Kepez Elektrik Santrali için değiştirilmiştir. Bu düzenleme sonucunda Obruk alanının suyu kesilmiş ve düden kurumuştur. Bu nedenle yöre halkı burayı Kuru Düden olarak adlandırmıştır. Obruğun etkileyici doğa harikası görünümü yanında, obrukla organik bir bütünlük içerisinde planlanmış arkeolojik kalıntılar da bulunmaktadır.





Res. 68-69: Obruk'un içine inen antik yol



Res. 70: Obruk tabanına inen tünelin girişi



Res. 71: Kilisenin temeline ait Roma Dönemi blokları



Res. 72: Kilise duvarının geç döneme ait üst kısmı

Obruk alanının güney yanında iyi korunmuş taş döşeli bir Antik Yol 'S' formu çizerek çöküntü alanının içinde yer alan kaya odalarına ve kilise kalıntısına dek uzanır. Obruk tabanına giden diğer bir yol Antik Yol'un doğu yanında bulunan kayaya açılmış şaşırtıcı bir tüneldir. Tünel, kayaya oyulmuş basamaklarla kaya odaları ve kilise kalıntısının bulunduğu yüzeye dek iner. Tünelin ağzının batı yönünde iki kaya odası bulunur. Kaya odalarının diğer örnekleri Obruk'un doğu yönünde bulunan sarp yamaçta yer alır.

Çöküntü alanının en dikkate değer kalıntısı, Kuru Düden'in güneybatısında yaklaşık 3m yüksekliğe kadar korunmuş, birbirini kesen kuzeybatı ve güneydoğu uzanımlı iki duvar yapısıdır. Duvarın temeli Roma Dönemi yapısı özelliği gösteren büyük taş bloklardan, üst kısmı ise kırık kireçtaşları ve harçtan oluşan tipik Bizans yapısı görünümündedir. Söz konusu yapı hakkındaki bilgiler Ormerod ve Robinson'un 1910/11 baskılı 'Notes and Inscriptions from Pamphylia' adlı yayınında yer alır. Ormerod ve Robinson, Adalia'lıların (Antalyalılar) burada Hagios Stephanos olarak adlandırdıkları bir kilise binasının bulunduğunu bildirmektedirler. Kilisenin batı yanındaki kayalık ve düden suyunun yer altına indiği güney köşedeki doğal galeride bulunan Eski Yunanca grafitiler, bu alana özel bir önem gösterildiği yolunda izler taşımaktadır. Bu türden kaynak alanlarında bulunan erken dönem kaynak tapınaklarının Hıristiyanlıkla birlikte kiliseye dönüştürüldüğü ya da hemen yakınına kilise inşa edildiği bilinmektedir.

Obruk'un güney yüzüne uzanan erken dönem bloklardan oluşan teras, burada kayaya açılmış küçük ve düzensiz basamaklarla doğal bir galeriye açılmaktadır. Bu galeri güneydoğuya yönelerek ikinci bir galeriye ulaşır. Bu doğal oyuğun hemen girişinde doğu kaya duvarında 14 adet grafiti okunmuştur. Bu grafitiler, araştırmacılar tarafından Roma

Dönemi'ne atfedilerek, burayı ziyaret etmiş bulunan dindarların (hacı adaylarının) isimleri olduğu biçiminde yorumlanmıştır: Lykesis, Menneas, Dionysios, Dionysiodoros, Moles, Molesis, Asklepiades, Hermogenes, Moskheis, Mapes, Zotikos, Anthos, Patrias, Toalis.

Kuru Düden çöküntü alanı dışında, üst kısımda güney yönünde, hayli yıpranmış bir yapı kalıntısı daha bulunur. 10x20m ölçülerindeki yapının duvar işçiliği Hagios Stephanos Kilisesi'ninkiyle aynı özelliklere sahiptir. Kaba taşların, seramik parçalı harçla örülmesiyle oluşturulan duvar yapısı, tipik Bizans Dönemi işçiliğini yansıtır. Diğer yandan, iyi işçilik gösteren masif bloklardan oluşan temel yapısı devşirme ya da yerinde korunmuş Roma bloklarından teşkil edilmiştir. Yapı, ölçüleriyle Obruk alanının en büyük mimari kalıntısı görünümündedir. İşlevi bilinemeyen yapının Hagios Stephanos'u ziyarete gelen hacı adaylarının konaklaması için düzenlenmiş olabileceği
düşünülebilir.



Res. 73: Obruk'un üst kısmında yer alan yapı.