ANTİK DÖNEMDE AKDENİZ'DE KIRSAL VE KENT

Sempozyum Bildirileri
4-7 Nisan 2016, Mersin, Türkiye

RURAL SETTLEMENTS AND URBAN CENTERS IN MEDITERRANEAN DURING ANTIQUITY

Symposium Proceedings
4-7 April 2016, Mersin, Turkey

Editör - Edited by
Ümit AYDINOĞLU - Ahmet MÖREL



ANTİK DÖNEMDE AKDENİZ'DE KIRSAL VE KENT

RURAL SETTLEMENTS AND URBAN CENTER IN MEDITERRANEAN DURING ANTIQUITY

Sempozyum Bildirileri
04-07 Nisan 2016
Mersin, Türkiye

Symposium Proceedings
04-07 April 2016
Mersin, Turkey

Editör-Edited by

Ümit AYDINOĞLU-Ahmet MÖREL

MERSİN, 2017

Mersin Üniversitesi Kilikia Arkeolojisini Araştırma Merkezi
Mersin University Research Centre of Cilician Archaeology

Antik Dönemde Akdeniz'de Kırsal ve Kent Sempozyum Bildirileri

Rural Settlements and Urban Centers in Mediterranean in Antiquity Symposium Proceedings

Editör-Edited by

Ümit AYDINOĞLU-Ahmet MÖREL

MERSİN, 2017

©Mersin Üniversitesi Yayınları - 49
Kilikia Arkeolojisini Araştırma Merkezi (KAAM) Yayınları-7

Mersin University Research Centre of Cilician Archaeology Publishing

ISBN 978-975-6900-57-4

Bu yayındaki bütün makaleler hakem değerlendirmesinden geçmiştir.
All papers have been evaluated by the arbitration committee.

Tüm Hakları Saklıdır - All Rights Reserved
Yazarların ve yayıncının izni olmaksızın çoğaltılamaz ve kopyalanamaz

Baskı

MYGRAFİK
tasarım ve baskı atölyesi
Kamile AYDIN ÖZMEN
Camiişerif Mah. Mücahitler Cad.
No:38/A Akdeniz / MERSİN
Tel: 0324 237 62 00

İÇİNDEKİLER/CONTENTS

Önsöz/Foreword

AYDINOĞLU Ümit
Antik Dönemde Akdeniz'de Kırsal ve Kent Sempozyumu Üzerine Bir Değerlendirme 1

ELTON Hugh
The Roman Settlement At Alahan: An Example Of Low-Density Urbanism 5

LANGLOIS Christopher
A Temple Tomb From Dağpazarı: Monumental Architecture in Rural Rough Cilicia 15

AŞKIN Ercan - KURT Mehmet
Isauria Bölgesindeki Sbide (?) Antik Kenti: Bölgesel Yerleşim Düzenlemesi Açısından Bir İnceleme 29

AŞKIN Ercan
Isauria'daki Bölgesel Yerleşim Düzenlemesine Bir Kent Örneği: Sinabıç (Dalisandos?) 49

AYDINOĞLU Ümit
Dağlık Kilikia'da Kırsal Yerleşimlerde Kentsel Mimari: Işıkkale ve Karakabaklı Örnekleri 61

AYDIN Ayşe
Dağlik Kilikia Bölgesi Geç Antik Dönem Kırsal Yerleşimlerindeki Hıristiyan Dini Yapıları ve İşlevleri 78

MÖREL Ahmet
Doğu Dağlık Kilikia Bölgesi'nde (Isauria) Bir Liman Yerleşimi: Akkale 95

MİMAROĞLU Sinan - AYDINOĞLU Ümit
Dağlık Kilikia'da Geç Antik Dönem Kırsal Yerleşim Düzenlemesi, Öküzlü Örneği 122

TÜLEK Füsun
Kilise Merkezli Bir Tarımsal Üretim Yerleşimi: Sazaklı 142

OĞUZ-KIRCA E. Deniz - TUNA Numan - LIRITZIS Ioannis
Khora in the Khora 151

HÜRMÜZLÜ Bilge - ÇELİK Çağatay - HECEBİL Uygar
Kuzeybatı Pisidia Bölgesi'ndeki Apollonia Antik Kenti ve Kırsal Yerleşimleri 173

KOÇYİĞİT Oğuz
Assos'da Geç Antik Konutlar Işığında Kentsel Değişim ve Dönüşüm 187

AKKURNAZ Sedat
Alabanda Territoriumunda Kırsal–Kent İlişkileri ve Günümüz Yansımaları 200

DURUGÖNÜL Serra - TEPEBAŞ Ulus
Kırsalda Sürdürülebilir Tarım, Kentte Süregiden Zenginlik: Sicilya Örneği 221

KORKUT Taner - UYGUN Çilem
Tlos Antik Kenti Şehircilik Anlayışı 236

LOTZ Helmut - SEYER Martin
Survey on Toçak Dağı in the territory of Limyra (Lycia) 249

ÖZDİLEK Banu – TIBIKOĞLU H. Onur
Bey Dağları Onobara Yerleşimi Çevresindeki Gedeller ve Yalnız Mezar Çiftlikleri 260

ONUR Fatih
Patara Yol Anıtı Çerçevesinde Kentler, Kırsal ve Yol Ağı 282

UZUNOĞLU Hüseyin
Küçük Asya Kırsal Yerleşmelerinde Su ve Su Yapıları: Epigrafik Bir İnceleme 302

AKTAŞ Arzu - GÜL Melike
Demre'nin Antik Dönemdeki Dağlık Kırsal Yerleşimlerinin Tespiti ve Korunması Çalışmaları 317

PATARA YOL ANITI ÇERÇEVESİNDE KENTLER, KIRSAL VE YOL AĞI

Fatih ONUR

Abstract

The Cities, Countryside and Road Network within the Scope of "the Monument of Roads" at Patara.

Roads served a vital function in connecting the city to its territory in antiquity, as remains the case today, and were necessary for mobility in the lands of the city and between cities. The classical concept of the polis was based upon the relationship between the town zone (*gē politikē*) and the rural area (*khōra*). Even though during the Roman imperial period, this concept of polis was preserved amongst the cities, the cities were themselves administered under the provinces, being subjected to Roman central administration. Within this concept the increase in the facility of mobility was basically provided through improving the roads. Improved-renovated roads and state routes such as the *cursus publicus* remained one of the most important factors in terms of state administration, military mobility, economic development, socio-cultural interaction, religion and the increase in the local or common welfare. The Monument of Roads found at Patara carries the most detailed information, especially in terms of provincial administration, to have survived to the present day. The roads recorded on this monument contain hints not only in respect to the above matters, but also in respect to the cities' neighbourhood and its territories. It is possible to conclude from the information provided by this inscription that the cities had some rights over the roads passing through their territory. In this contribution, some parts of the two routes from Ksanthos and Tlos reaching the Mylias of Lycia, are given. In the first are presented some conclusions concerning the start and end points employed for the measurement of the roads. These were most probably the city gates, namely the place where the suburb, which provided the pass towards the territory, begun. This is also supported by the milestones. In the second, two roads from Tlos, to Oinoanda and to Kastabara, are investigated with the new observations made in the course of the field surveys and the proposals concerning the location of the settlement called Plata[..], which is recorded on the route of the road to Oinoanda on the monument, are discussed.

Keywords: Lycia, Stadiasmus Patarensis, *gē politikē,* khōra

Özet

Yolların tıpkı günümüzde olduğu gibi antik dönemde de kent ve kırsalı birbirine bağlayan hayati bir işlevi bulunmaktaydı ve hem bir *polis* toprakları içerisindeki hem de kentler arası tüm hareketliliğin temel gereksinimiydi. Klasik polis modeli 'kentsel alan' (*gē politikē*) ile 'kırsal alan' (*khōra*) arasındaki ilişki temelinde kuruluydu. Roma İmparatorluk Dönemi ile birlikte bu polis modeli kentler arasında korunabilmiş olmakla birlikte, temel olarak Roma merkezi hükümetine bağlı şekilde eyaletler altında yer almışlardı. Bu yeni yapılanmada dolaşım rahatlığının artırılması temel olarak yolların geliştirilmesiyle sağlanmıştır. Roma Dönemi'nde yenilenen yollar veya *cursus publicus*

gibi bir ulaştırma alt yapısı oluşturan devlet hatları, devlet idaresi, askeri hareketlilik, ekonomik gelişim, sosyo-kültürel etkileşim, din ve yerel ya da genel refahın artması açısından temel unsurlar arasında yer almıştır. 1993 yılında Patara'da bulunan Yol Anıtı (Stadiasmus Patarensis), yolların yukarıda bahsi geçen hususlar açısından, özellikle eyalet idaresi kapsamındaki önemini ortaya koyan günümüze ulaşabilmiş en somut belgedir. Bu anıtta verilen yollar sadece bu hususlarda değil, aynı zamanda kentlerin komşuluk durumu ve teritoryumları hakkında da ipuçları taşımaktadır. Yazıttan kentlerin, topraklarından geçen yolların kullanımı ile ilgili çeşitli tasarruflar sağlayabildiği çıkarılabilir. Makalede Lykia'nın Mylias Bölgesi'ne batıdan, Ksanthos ve Tlos üzerinden ulaşan iki hattın bazı kısımları konu edilmiştir. İlkinde, Ksanthos ve Neisa arasında verilen yolun arazideki tespitine göre, anıtta geçen yolların ölçüm başlangıç ve bitiş noktalarının büyük ihtimalle kent kapıları, yani kent merkezinin bitip teritoryuma geçişi sağlayan kenar mahallelerin başladığı noktalar olabileceğine yönelik sonuçlar sunulmuştur. Bu durum miltaşları ile de destek bulmaktadır. İkincisinde ise, Tlos kentinden Oinoanda ve Kastabara'ya verilen iki yol, yüzey araştırmalarında elde edilen yeni verilerle değerlendirilmiş ve anıtta Oinoanda yolu üzerinde olduğu verilen Plata[..] adlı yerleşimin yeri ile ilgili önerileri değerlendirilmektedir.
Anahtar Kelimeler: Lykia, Stadiasmus Patarensis, *gē politikē,* khōra

Kentler ve onlara bağlı kırsal bölgelerin birbirine olan bağımlılığı aşağıda dile getirildiği üzere kaçınılmaz bir durumdur. Bu ilişkinin en önemli unsuru yollar ve bu yolların güvenliğini sağlamaktı. Zira kent ve kırsal arasındaki seyahat ve ticaret akışının sürekli kılınması; sosyal, idari ve ekonomik açıdan sistemin devamlı çalışır olması gerekmekteydi. Dağlık kırsal bölgelerde üretilen ürünlerin kentlere ve limanlara ulaştırılması, ithalat ve ihracatın iç kesimlerle olan bağlantısının kurulması, kolluk güçlerinin hareketliliğinin hızlı ve kolay kılınması, insan dolaşımının sağlanması gibi temel ihtiyaçlar bu gerekliliğin en önemli unsurları arasında sayılabilir. Fakat tüm bunlardan önce, konu itibariyle, kullanılan terminoloji hakkında bir ön bilgi verilmesi faydalı olacaktır. Zira günümüz Eskiçağ bilimcilerinin çoğunlukla bir önceki kuşaktan doğrudan aldığı ve pratik açıdan ciddi sorunlar çıkarmadığı düşünülerek üzerinde çok da kafa yormadan kullandığı terminoloji ile gerek terimin kendisinin asıl anlamı gerekse Antik Dönemde kullanılan terminoloji arasında zaman zaman farklar ortaya çıkabilmektedir.

Günümüzde sıkça kullanmakta olduğumuz Latince kökenli "teritoryum" (*territorium*) sözcüğünün, Yunanca *khōra* ile ne kadar özdeşleştiği ve bunların diğer ilgili terimlerle semantik ilişkisi özetle şu şekildedir. LSJ *khōra* için en genel olarak "bir şeyin içerisinde bulunduğu alan", "kısmen iskân edilmiş alan" olarak anlam sunarken, daha özel olarak da "toprak; ülke", "arsa; gayrımenkul" gibi, bir yeri ya da bölgeyi içine alan alanları, ayrıca *polis*'in kentsel alanının (*gē politikē*) dışında kalan "kırsal" bölgenin karşılığı olarak sunmaktadır[1]. Aynı anlam *agros* sözcüğü için de verilmekle birlikte *khōra*'ya nazaran daha az kullanılmıştır[2]. Latince terminolojide bu ifadeye en yakın sözcükler olarak *ager* ve *territorium* ifadeleri ele alınabilir. *Ager* sözcüğü bir yere ait tüm toprağı tanımlamakla birlikte, genel olarak tarla ve araziler için de kullanılmaktadır[3]. *Territorium* sözcüğü ise benzer bir anlamda, fakat daha çok yasal çerçevede yerleşimin sınırları içerisinde kalan tüm toprakları ifade eden bir içeriğe sahiptir. Örn. Pomponius tarafından aktarılan bir yasada "*territorium* bir kentin sınırları içerisindeki tüm arazilerdir; zira o yerin idarecileri o sınırlar içerisinde 'korkutma hakkı'na (*ius terrendi),* yani 'halkı yönetme hakkı'na *(ius summovendi*) sahiptirler" ifadesi bulunmaktadır[4]. Codex

[1] LSJ, s.v. χώρα: "A.= χῶρος, *space* or *room in which a thing is, defined as partly occupied space* ... 3. *the position, proper place* of a person or thing ... II. *land*, viz., 1. *a land, country ... 3. the country,* opp. to the town*,* "ἡ πόλις καὶ ἡ χ." Lycurg. 1."; Kent ve teritoryum ayrılığını ifade eden diğer antik kaynaklar için bkz. Leveau 1993, 460-461.

[2] LSJ, s.v. ἀγρός: "A. field, mostly in pl., fields, lands … 2. country, opp. town."

[3] LSD, sv. ager: "I. In an extended sense, territory, district, domain, the whole of the soil belonging to a community (syn.: terra, tellus, arvum, solum, rus, humus; opp. terra, which includes many such possessions taken together) … II. In a more restricted sense. A. Improdued or productive land, a field, whether pasture, arable, nursery ground, or any thing of the kind … B. The fields, the open country, the country (as in Gr. ἀγρός or ἀγροί), like rus, in opp. to the town, urbs (in prose writers generally only in the plur.)"

[4] Dig. L, 16.239 § 8: *Territorium est universitas agrorum intra fines cujusque civitatis ; quod magistratus eius loci intra eos fines terrendi id est summovendi lus habent.* Krş. Rudorff 1852, 250-252, Leveau 1993, 465-466 ve Riess 2016, 17-18.

Theodosianus'ta sözcük hem kente[5] hem de eyalete[6] ait toprakların her ikisi için de kullanılmıştır. Bunlarla birlikte *territorium* sözcüğü yazıtlarda çok az kullanılmaktadır[7]. Atina dışında kullanımı yaygın olmayan *asty* sözcüğü ise kent merkezini tanımlamakta ve Attika'da *agros*'un karşıt anlamı olarak görünmektedir[8].

En genel tanımlamayla kent (*polis)*, F. Kolb'un *Chora und Polis* kitabındaki girişte belirttiği gibi[9] tüm teritoryumu da içine alan idari ve vatandaşlık temelinde bir ifade olarak görülebilir. Bu bağlamda kent ve kırsal sözcüklerinin ifade ettiği alanlar farklı olmakla birlikte bir bütünün iki temel parçalarıdır. Genellikle Atina'da eğer sadece kent merkezi kastedilecekse *asty* tercih edilmekteydi. Küçük Asya'da *polis* kelimesi doğrudan kent merkezini ifade edecek şekilde de kullanılmaktadır[10]. Kentsel alan (*gē politikē*) yerleşim merkezinin yakın çevresini kapsarken, kırsal ya da teritoryum (*khōra)* temel olarak kentsel alanının bittiği yerden teritoryum sınırlarına kadar uzanan kısmı ifade etmektedir. Klasik *polis* modeli kent merkezi (*asty*) ve kırsal alan (*khōra*) arasındaki ilişki temelinde kuruluydu. Artistoteles *polis*'in esas niteliğini anlamaya yönelik olarak *Politika* adlı eserinde yaptığı tartışmada, *polis*'in pek çok parçadan oluşup, sözcüğün birden çok anlamı olduğuna dikkat çekmektedir[11]. Tartışmasının temelini *polis*'i oluşturan yasal yapı üzerinde götüren Aristoteles'in üstünde durduğu meselelerden bir tanesi sözcüğün anlamları arasında hem "kent" hem de "devlet"in bulunmasıydı. Modern terminolojide günümüz tarihçilerinin kullandığı "kent-devlet" tanımlaması da benzer bir geleneğin takipçisidir. Hellenistik Dönemin sonu ile birlikte *polis*'in "vatandaş topluluğu" anlamındaki klasik tanımlamasını kaybettiği, çok daha büyük olan imparatorluk toprağı içerisinde bir "kent"e dönüştüğü kabul edilmektedir[12]. Klasik *polis*'in kuruluşu ve evreleri pek çok yayında fazlasıyla ele alınmış durumdadır[13]. Roma, İmparatorluk Döneminde Klasik Yunan dünyasından çok daha farklı bir politikaya sahipti. Çok daha açık bir toplum yapısı, fethedilen yerlerin ve yeni vatandaşların entegrasyonundaki başarı, gerek ordu için gereken asker ihtiyacını gerekse diğer her türlü alandaki insan ihtiyacını sürekli bir şekilde elde edebilmekteydi[14]. Doğu'da çoğunlukla zaten mevcut olan *polis* modeli Roma Döneminde geliştirilmişken, Batı'da çoğu zaman kentler *polis* biçimde sıfırdan kurulmuş ya da mevcut şehirleşme düzeni *polis* modeline dönüştürülmüştür. Dio Cassius, Roma İmparatorluğu'nu büyük bir *polis*, onun kent merkezini (*asty*) Roma, imparatorluktaki diğer bütün yerleri ise Roma'nın teritoryumu (*khōra*) olarak görmekteydi[15]. Dio, Agrippa ve Maecenas'ın ideal devlet, süreklilik ve değişim hakkında MÖ 29 yılında Augustus'a verdiği tavsiyeleri aktarırken, Maecenas'ın "Öyle ki, bundan (= *devlet idaresinden) eşit oranda pay alarak bize sadık müttefikler olabilsinler, sanki sadece tek bir kent olarak bizim kentimizde yaşıyorlar gibi, bu kenti gerçekten kendilerine ait, kendi kentlerini de onun tarlaları ve köyleri olarak*

[5] Örn. Cod. Theod. 5.14.30 (MS 386, kentsel ve kırsal gayrimenkullerle ilgili): *illud speciali observantia procurans, ut primum vicinas et in eodem territorio sortiatur, ...* ("fakat özel bir ilgi göstererek, ilkin komşu ve aynı teritoryumdaki bölgeleri seçmelidir …").

[6] Örn. Cod. Theod. 11.28.12 (MS 418, eyalet vergileri ile ilgili): *Praeter censuales functiones Campania, quam et vetustatis gravior onerat adscriptio et post hostium vastavit incursio, peraequatis territoriis nonam partem tantummodo praeteriti assis publicarum toleret functionum.* (Campania, topraklarını vergi eşitlenmesine tabi tutacaktır, önceki dönemlerin oldukça ağır olan vergi matrahı teritoryumunu yük altına soktuğundan ve düşman istilasıyla harap edildiğinden, vergi borçları dışında, ödemelerin geçmiş miktarının sadece dokuzda birini devlete ayıracaktır.).

[7] Leveau 1993, 466 dn. 51 ile birlikte.

[8] LSJ, s.v. ἄστυ: "A. … *town ... 2. lower town,* opp. acropolis … II. in Attica, *town* (i.e. Athens), opp. ἀγρός (*country*) … III. *town* in the material sense, opp. πόλις (*the civic body*)".

[9] Kolb 2004, ix.

[10] Örn. SEG 2, 580 Sat. 5-6 (Teos, ... κ[τῆ|μα] ἔγγεον ἐν τῆι πόλει ἢ τῆι χώραι ...), ayrıca bkz. Schuler 1998, 20.

[11] Aristot. *Pol*. 3.1247b, 34-40: τῷ περὶ πολιτείας ἐπισκοποῦντι ... σχεδὸν πρώτη σκέψις περὶ πόλεως ἰδεῖν, τί ποτέ ἐστιν ἡ πόλις ... ἐπεὶ δ᾽ ἡ πόλις τῶν συγκειμένων, καθάπερ ἄλλο τι τῶν ὅλων μὲν συνεστώτων δ᾽ ἐκ πολλῶν μορίων, δῆλον ὅτι πρότερον ὁ πολίτης ζητητέος: ἡ γὰρ πόλις πολιτῶν τι πλῆθός ἐστιν; Aristot. *Pol*. 3.1276a, 20: ... πολλαχῶς γὰρ τῆς πόλεως λεγομένης, ἐστί πως εὐμάρεια τῆς τοιαύτης ζητήσεως.("Devlet idaresi hakkında araştırma yapan birisi için ... konuyu değerlendirmek üzere (sorulacak) hemen ilk soru *polis* hakkındadır: *Polis* tam olarak nedir? ... *polis* çeşitli bileşenlerden oluşur, tıpkı bütün olanlar arasındaki başka herhangi bir şeyin pek çok parçadan oluşması gibi, bu nedenle öncelikle *polites*'in (vatandaş) incelenmesi gerektiği açıktır, zira *polis polites*'ler topluluğudur...; *polis* sözcüğünün farklı anlamları olduğundan, böylesi bir incelemenin kolaylığı vardır.").

[12] İlgili referanslar için bkz. Morris 1991, 25-27.

[13] Bu çalışmalar için bkz. Hansen 2003, 257-259; Hansen 2006, 193-214 (Bibliyografya); Vlassopoulos 2007, 241-283 (Bibliyografya); ayrıca *polis* ve *kōmē* temelinde ayrıntılı bir inceleme için bkz. Schuler 1998, 17-32; Konu ile ilgili seçme antik kaynaklar için bkz. Rhodes 2007.

[14] Raaflaub 1991, 578.

[15] De Blois 1998, 361-362.

düşünebilsinler"[16] dediğini belirtmektedir. Dio'nun bu ifadesi acemice bulunup Maecenas'a yakıştırılamamış ve tüm tartışmanın Dio'nun yaşadığı 3. yüzyıl perspektifinde Roma idaresi ve toplumuna teorik bir bakışı içerdiği düşünülmüş olmakla birlikte[17], Dio'nun imparatorluğun kuruluş yıllarında ve imparatorluğun kurucularına atfettiği bu anlayış, genel anlamda bir ana *polis* olarak kent Roma'nın imparatorluk içerisindeki diğer tüm '*polis*'ler nezdindeki algılanışını göstermektedir. Bu bağlamda Roma anlayışında diğer kentlerin hepsi aslında Roma kentine bir şekilde bağlı kabul edilip, sadece kendi bölgesi içerisindeki idare ve kendi iç işleri açısından bağımsız sayılabilecek birer *polis* gibidirler.

Corbier, Roma İmparatorluğu'nun ilk üç yüzyılının üç genel özelliğini, ayrıcalıklı bir alan olarak Roma ve İtalya ile çevrenin ve eyaletlerin arasında belli bir ayrım bulunması, nehirler ve çeşitli yol rotalarının geliştirilmesiyle kendisini gösteren bir dolaşım ve değişim yapısına sahip olması ve daha yerel bir seviyede, kent ve bağlı teritoryum çerçevesindeki *polis*/*civitas* idari modeli olarak göstermektedir.[18] Roma eyalet yapılanması ayrıca ekonomik çerçevede ve vergilerin toplanabilmesi için de tasarlanmıştı. İlgili *polis*'e bağlı tüm teritoryumdaki yaşayanların vergileri kent merkezindeki kasada toplanacak, kentlerden de – zaman zaman Lykia örneğinde olduğu gibi yerel bir birlik aracılığıyla – bağlı bulundukları eyaletin merkezi idaresine, Roma'ya ödenecek olanlar da nihayetinde de Roma merkezi kasasına ulaşacaktı. Bununla birlikte tam olarak kent teritoryumu içerisinde sayılmayan araziler de mevcuttu. Kendi yönetim biçimine sahip imparatorluk arazileri, özel ayrıcalıklara sahip tapınak toprakları, hatta bazı zenginlerin özel bir statüde bırakılan bazı çok büyük arazileri bunlar arasında sayılabilir[19]. Gregory, kırsal alanı 5 ana kategoriye ayırmaktadır: 1. Kent toprakları ve teritoryumu, 2. Kent teritoryumundaki özel mülkler, 3. Helenistik krallara, hanedanlara ait olan topraklar ve Roma Dönemi imparatorluk arazileri, 4. Tapınak arazileri, 5. Köylerin kendilerine ait olan araziler. Bununla birlikte köylerin her zaman ayrı bir birim olmadıklarını, çoğu zaman kendi toprakları olsa da kent teritoryumunun, özel arazilerin, ya da tapınak topraklarının bir parçası olduklarını da eklemektedir[20].

Kent ve kırsal arasındaki ilişkiyi devamlı kılan en önemli bağlantılardan birisinin yollar olduğu açıktır. Aelius Aristides, bir yerde seyahat etmenin kendi döneminde artık güvenli olduğunu belirtirken[21], diğer taraftan Roma da dâhil olmak üzere yaptığı seyahatleri aktarırken pek çok zorluktan bahsetmektedir[22]. Benzer şekilde, Hristiyanlık Döneminde de yolculuklarda pek çok risk bulunduğu aktarılmaktadır[23]. Bununla birlikte Roma Döneminde yolların geliştirildiğini belirten Gregory bu metinlerin yanıltıcı olabileceğini, durumun o kadar da kötü olmadığını belirtmektedir[24]. Bu yollar pek çok amaçla kullanılmaktaydı ve mümkün olduğunca sürekli kullanılabilir durumda kalması gerekiyordu. Hareketliliğin en önemli unsurları arasında askerler ve tüccarlar yer almakla birlikte, eğitim ziyaretleri de önem arz etmekteydi. Örneğin Philostratos, Smyrna'da yaşayan sofist Skopelianos'a (fl. MS yak. 80-115) hem karadan hem denizden Ionia, Lydia, Karia, Maionia, Aiolia, Mysia, Phrygia, Kappadokia, hatta Assyria, Mısır ve Fenike'den ve de kıta Yunanistan'dan pek çok öğrenci gelip gittiğini belirterek, yoğun bir eğitim hareketliliğine işaret etmektedir[25]. Philostratos benzer şekilde, MS 2. yüzyılda yaşayan Lykialı sofist Herakleides'in Smyrna'da kaldığı sırada yine pek çok yerden öğrencinin kendisine gelip gittiğini bildirmektedir.[26] Dolayısıyla kırsal ve kent bağlamında pek çok açıdan hayati bir işleve sahip olan yolların önemi kısaca şu şekilde özetlenebilir:

- Devlet İdaresi ve Ordu: İmparatorun tüm imparatorluğu kontrol edebilmesi; merkezi yönetim ve

[16] Dio 52.19.6.3-5: ... ἵνα καὶ ταύτης ἰσομοιροῦντες πιστοὶ σύμμαχοι ἡμῖν ὦσιν, ὥσπερ τινὰ μίαν τὴν ἡμετέραν πόλιν οἰκοῦντες, καὶ ταύτην μὲν ὄντως πόλιν τὰ δὲ δὴ σφέτερα ἀγροὺς καὶ κώμας νομίζοντες εἶναι.
[17] Ando 1999, 28; Reinhold 1988, 165; Dio'nun aktardığı Agrippa ve Maecenas'ın Augustus ile olan bu tartışması hakkında detaylı bilgi için bkz. Adler 2012 ve Kemezis 2014, 126-139.
[18] Corbier 1991, 214.
[19] Age., 215; Gregory 1997, 20.
[20] Gregory 1997, 20.
[21] Artistid., *encom*. 225.19-26.
[22] Genel olarak bkz. Aristid., *hier. log.*; Ayrıca bu seyahatlerin özeti ve tanımlaması için bkz. Mitchell 1993, I, 165-167.
[23] Örnekler için bkz. Galatariotou 1993.
[24] Gregory 1997, 269.
[25] Philost. *VS* 1.518.9-17; bu durum yazıtlarla da belgelenebilmektedir, referanslar için bkz. Mitchell 1993, II, 85-86; ayrıca bkz. Gregory 1997, 270.
[26] Philost. *VS* 2.518.

alt birimleri arasında güvenilir ve hızlı haberleşme; askerlerin ve ordu ihtiyaçlarının sevkiyatı; askeri garnizonlar arası bağlantı ve müdahale gerektiren yerlere hızlı ulaşım; vali, imparatorluk görevlileri, komutanlar gibi önemli kişilerin görev yerlerine hızlı ve güvenli ulaşımı.

• Yerel Refah: Kentlere ulaşımın kolaylaşması sonucu elde edilen, ekonomik ve sosyo-kültürel kazançlar; her bir yerleşimin dışa daha açık bir yapı kazandırılması.

• Ekonomi: Eyaletler ve kentler arası ticaret; ithalat ve ihracat ürünlerinin hızlı ve güvenli taşınması; vergilerin ve diğer gelir-giderlerin ilgili yere ulaştırılması.

• Sosyo-Kültürel İlişkiler: Seyahat kolaylığı; yerleşimlerin ve insanların birbiri ile bağlantı içerisinde olması; eğitim; resmi toplantılar; ziyaretler; kültürel ve sanatsal aktiviteler; festivallere katılım vs. gibi sivil hareketlilik.

• Din: Tapınaklara ve dini merkezlere ulaşım; özellikle geç dönemlerde belirginleşen ve sistematikleşen hac olgusu.

Tüm bunlar düşünüldüğünde yolların hareketliliğin can damarı olduğu kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Yollar hakkında pek çok çalışma yapılmış olmakla birlikte, Lykia'da ele geçen Patara Yol Anıtı, yol çalışmalarına yeni bir hareket ve farklı bakış açıları kazandırmıştır. Lykia'da kent ve kırsal ilişkisi kapsamında özellikle Kyaneai, Myra ve Limyra çevresindeki detaylı örnek çalışmalar[27] olsa da, bu ilişki yollar kapsamında detaylı olarak ele alınmamıştır. Lykia, gerek Patara Yol Anıtı gibi çok önemli bir belgeye gerekse fiziki yol kalıntılarına sahip olması, gerekse de bu bölgede 2004 yılından beri yollar hakkında yaptığımız yüzey araştırmaları[28] kapsamında elde edilen verilerin çokluğu nedeniyle, böyle bir araştırma için eşsiz bir örnek teşkil etmektedir. 2015 sezonunda yaptığımız, özellikle Tlos'un kuzey ve kuzey doğu yönlerine giden yollar hakkındaki arazi gözlemlerimizin bir kısmı bu bağlamda ele alınmaya değerdir.

Patara Yol Anıtı, keşfinin üzerinden 23 yıl geçmiş ve hakkında üç kitap[29], çoğu devam eden yüzey araştırmaları çerçevesinde olmak üzere çok sayıda makale[30] yazılmış olmasına rağmen hala pek çok yönü ile merak uyandırmaya ve bu bağlamda yeni bakış açıları oluşturmaya devam etmektedir. MS 46 tarihli bu anıtın tam olarak ne olduğu ve hangi adlandırma ile anılacağı kesin olmamakla birlikte çeşitli yayınlarda *itinerarium*[31], *miliarium*[32], *stadiasmus*[33] ve *tabellarium*[34] olarak adlandırılmıştır. Fakat bu ifadeleri kısmen içerse bile, hiç birisi anıtın fonksiyonunu tam olarak tanımlamaya yetmemektedir.

Üç yüzü yazılı olan bu anıtın ön yüzü Claudius'a ithaf yazıtı, diğer yan yüzler ise MS. 43 yılında eyalet olan Lykia bölgesinin kentleri arasındaki yolların listesini içermektedir. Bu yollar "A yerleşiminden B yerleşimine (C yerleşimi üzerinden) *x stadion*" şeklinde bir standart formül çerçevesinde verilmektedir. Yolların verilişinde kentlerin teritoryumlarının dikkate alındığına daha önceki çalışmalarda dikkat çekilmiş ve bu konu ayrıntılı

[27] Bu çalışmalara örnek olarak bkz. Kolb 2004 içerisinde: Kolb-Thomsen 2004; Schuler 2004; Hailer-Şanlı 2004; Marksteiner 2004; Wörrle 2004.

[28] Söz konusu yüzey araştırmaları, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü'nce verilen izin çerçevesinde 2004 yılından 2014 yılına kadar merhum Prof. Dr. Sencer Şahin başkanlığında devam etmiş olup, 2015 yılından itibaren de Prof. Dr. N. Eda Akyürek Şahin başkanlığında sürdürülmektedir. Çalışmalar Akdeniz Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon birimi (Proj. No.: SBA-2015-937 ve SBA-2016-1675) ile Koç Üniversitesi - Suna & İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Merkezi tarafından desteklenmektedir.

[29] Işık-İşkan-Çevik 2001; Şahin-Adak 2007; Şahin 2014.

[30] Bu makalelerden arazi çalışmaları kapsamında çıkan sonuçlar için bkz. Şahin 1994; Şahin-Adak 2004; Şahin 2008; Şahin 2009; Takmer 2010; Şahin 2010a; Şahin 2010b; Şahin 2011; Onur-Alkan 2011; Uzunoğlu-Taşdelen 2011; Alkan 2011a; Alkan 2011b; Şahin 2013a; Şahin 2013b; Takmer-Oktan 2013; Onur-Oktan 2013; Takmer-Alkan 2013; Uzunoğlu-Taşdelen 2013; Onur 2015; Onur 2016a; Onur 2016b; Onur 2016c; Akyürek Şahin *et al*. 2016.

[31] Işık 1994, 254.

[32] Işık-İşkan-Çevik 2001.

[33] Şahin-Adak 2007; Şahin 2014.

[34] Salway 2007, 195-196.

bir şekilde ele alınmıştı[35]. Buna göre yollar, sadece ilerledikleri teritoryumlar çerçevesinde sunulmuştur. Bunun en önemli kanıtı iki yerleşim arasında gösterilen üçüncü yerleşimlerin varlığıdır[36]. Bir örnek olarak, anıtta ἀπὸ Κορυδ[ά]λλων διὰ Ῥοδίας πόλεως [κ]αὶ Μαδαμυσσ[οῦ] εἰς Ἀκαλισσ[ὸ]ν στάδια ϙς΄ (C yüzü, sat. 24-25) şeklinde verilen yol bilgisi "Korydalla'dan, Rhodiapolis ve Madamyssos (teritoryumlarını) geçerek Akalissos'a (götüren yol): 96 *stadion*" olarak çevrilmeli ve yolun Korydalla kentsel alanı sınırından çıkıp Rhodiapolis ve Madamyssos arazilerinden ilerleyerek 96 *stadion* (yak. 18 km.) sonra Akalissos kentsel alanına ulaştığı şeklinde anlaşılmalıdır. Her ne kadar bu ara yerleşimlerin, ilgili yolların Claudius Döneminde yenilenmiş veya inşa edilmiş olabileceği ve aynı hattaki mevcut diğer güzergâhlardan ayırt edilebilmesi nedeniyle anıldığı ileri sürülmüşse de[37], bu durum aslında yeni bir yol güzergâhı oluşturulduğuna değil, bu ara yerleşimlerin bağımsız yapılarına ve teritoryal haklarına işaret etmektedir[38]. Yollar verilirken herhangi bir seyahat amacı güdülmediği gerek yolların belli bir "*itinera*" planına göre, yani Lykia içerisinde bir yerden bir yere nasıl gidileceğine yönelik yapılmamış ve tüm yolların verilmemiş olmasından[39], gerekse de anıtın böylesi pratik bir amaç için fiziksel açıdan kullanılabilirliğinin pek mümkün görünmemesinden anlaşılabilir. Fakat her zaman olmasa da bu yollardan dolaylı olarak çeşitli güzergâhlar (*itinera)* çıkarılması mümkündür[40].

Patara Yol Anıtı'nda ölçüleri verilen bu yolların başlangıç ve bitiş noktalarının, kentsel ve kırsal alanla doğrudan ilişki içerisinde olduğu arazide yapılan incelemelerle doğrulanabilmiştir. Bu ölçülerin her zaman yerleşimlerin kentsel alanları arasında olmadığı, bilhassa dağlık kentlerde ölçüm noktalarının ilgili yerleşimin hizasında ana yol üzerinde konumlanabilecek *mansio*'lar olduğu fikri[41], aşağıda verilecek olan arazi çalışmalarında elde edilen verilere göre geçerli görünmemektedir[42]. Polis içerisinde yer alan kentsel alanın sınırları genellikle kent surları ve merkezin hemen çevresindeki mezarlık alanlarını kapsamaktaydı ve bu alanın genişliği yerleşimin büyüklüğü ve statüsüyle ilgiliydi[43]. Ayrıca, kentlerin tarihsel süreçte büyüyüp küçüldüğü, statü değişikliklerine uğradığı göz önüne alındığında, bu alan dönemsel olarak da kuşkusuz değişkenlik göstermiş olmalıdır. Bazı çalışmalarda kentsel ve kırsal alanların sınırlarının belirlenmesinde yollar ve yol ölçüleri de kullanılmıştır. Örneğin Rodwell, *Itinerarium Antonini* üzerinde yaptığı çalışmalarda Britanya'daki güzergâhların (*itinera*) başlangıç ve bitiş noktalarının kent merkezlerinin kenarlarındaki bir yerlere denk geldiğini tespit etmiştir[44].

2015 sezonu kapsamında yaptığımız araştırmalar Patara Yol Anıtı'ndaki mesafelerin de benzer şekilde ölçüldüğü, kentsel ve kırsal alanların anıtta dikkate alındığını ortaya koymuştur. Ksanthos ve Neisa arasındaki yol hakkında yaptığımız bir çalışma bunun en belirgin örneğidir[45]. Bu çalışmaya göre, Patara Yol

[35] Onur-Alkan 2011, 69; Şahin 2014, 25; Ayrıntılı inceleme için bkz. Onur 2016a.

[36] Stadiasmus'ta beş yol örneğinde başlangıç ve bitiş noktaları arasında yerleşimler verilmektedir: 1 – Y 24 (B yüzü, sat. 32): ἀπὸ Βαλβ[ούρω]ν εἰς Κιβύραν διὰ Τριμιλίν[δω]ν στάδια ρλς΄ - "Balboura'dan Kibyra'ya Trimilinda (teritoryumundan) geçerek (götüren yol): 136 stadion", 2 – Y 25 (B yüzü, sat. 33): ἀπὸ Τλῶ εἰς Οἰνέανδα *sic.* διὰ Πλατα[...] στάδια σ..΄ - "Tlos'tan Oineanda'ya Plata... (teritoryumundan) geçerek (götüren yol): 2.. stadion", 3 – Y 51 (C yüzü, sat. 13): ἀπὸ Λυ[κ]ῶν διὰ Κολλύβων εἰς Πύγε[λα στά]δια ρ[..΄] – "Lykai'dan Kollyba (teritoryumundan) geçerek Pygela'ya (götüren yol): 1.. stadion", 4 – Y 55 (C yüzü, sat. 17): ἀπὸ Φελλοῦ εἰς [Νεῖσα διὰ Κανδύβων στάδια ..΄] – "Phellos'tan Neisa'ya Kandyba (teritoryumundan) geçerek (götüren yol): .. stadion", 5 – Y 62-63 (C yüzü, sat. 24-25): ἀπὸ Κορυδ[ά]λλων διὰ Ῥοδίας πόλεως [κ]αὶ Μαδαμυσσ[οῦ] εἰς Ἀκαλισσ[ὸ]ν στάδια ϙς΄- "Korydalla'dan, Rhodiapolis ve Madamyssos (teritoryumlarını) geçerek Akalissos'a (götüren yol): 96 stadion". Bu yollar ve adı verilen ara yerleşimler için bkz. Onur 2016a, 91-93.

[37] Salway 2007, 202.

[38] Stadiasmus'ta geçen kentlerin bağımsız olabileceğine ilişkin olarak bkz. Tietz 2003, 276 dn. 207; 292; Schuler 2007, 77; Schuler 2010, 81 dn. 79; Onur 2016a, 105-109; Lykia'da görülen yerel *demos*lar ve kült gelenekleri kısmi bir bağımsızlık ile ilişkilendirilmiştir, bkz. Zimmermann 1992, 141.

[39] Krş. Işık-İşkan-Çevik 2001, 30; Şahin 2014, 23.

[40] Onur 2016c, 573.

[41] Şahin 2014, 123.

[42] Konu hakkında ayrıca bkz. Onur 2016a, 98-101.

[43] Rodwell 1975, 76-79 ve 97-98; Corbier 1991, 215.

[44] Rodwell 1975, 98: "... it remains to consider the nature of the town-zone itself. In the case of *civitas*-capitals and towns of lesser status only the immediate environs (principally cemeteries and probably extra-mural industrial areas) are included. Hence, it is simplest to regard the boundary revealed by the *itinera* as the junction between town lands (under civic control) and the countryside (composed of private farms and estates). The extent of the town-zone was clearly related to the size and status of the settlement which it surrounded."; ayrıca bkz. yuk. dn. 43.

[45] Onur 2016b.

Anıtı'nda 176 *stadion* (yak. 32-33 km.) olarak verilen Ksanthos - Neisa yolunun, daha önceden önerilen ve toplam mesafesi 39-40 km'nin altına düşmeyen İslamlar, Köybaşı/Alacaışık Gediği üzerinden giden hat[46] olamayacağı anlaşılmıştır. Daha önce önerilen güzergâh üzerinde bulunan ve önceki araştırmacıları da söz konusu hattın Ksanthos güzergâhı olduğunu düşündüren Lengüme miltaşındaki 16 millik (yak. 24 km.) mesafenin de Ksanthos'tan değil Patara'dan verilmiş olabileceği ortaya konmuştur[47]. Daha önceden önerilen söz konusu hat üzerindeki diğer bir sorun da İslamlar ve Köybaşı civarlarındaki teritoryum karmaşasıydı. Roma Dönemi yazıtlarına göre hem batısının hem de doğusunun Patara teritoryumunda kaldığı anlaşılan[48] ve bu eski öneriye göre güneye doğru Patara teritoryumunun içerisine doğru dar bir uzantı yapan Köybaşı tepesinin Ksanthos teritoryumunda kaldığı görüşü de coğrafik açıdan sorunlu görünmekteydi. Bu çerçevede yapılan araştırmalar, Ksanthos - Neisa yolunun mümkün olduğunca doğrusal bir hatla Dumanlı Dağ üzerinden Neisa'ya ulaşması gerektiği sonucunu getirmiş ve hem mesafe hem de teritoryumlara ilişkin sorunların ortadan kalkmasını sağlamıştır. Bu araştırma kentsel alan sınırları açısından iki önemli veri ortaya çıkarmıştır. İlki, Ksanthos ve Neisa arasında tespit edilen yeni yolun başlangıç ve bitiş noktaları kent merkezleri olarak hesap edildiğinde yaklaşık 2-3 km'lik bir fazlalık göstermesidir. Bu fazlalık başlangıç ve bitiş noktalarının merkezler değil, kentsel alanın bittiği ve kırsala geçişi sağlayan kenar mahalle sınırında olması gerektiğini göstermektedir. Fakat ilgili dönemde hangi kentin ne genişlikte bir kentsel alana sahip olduğunu tespit etmek her zaman kolay olmamaktadır. İkincisi ise Lengüme miltaşındaki mesafenin Patara'dan yapılmış olması gerektiği sonucuyla, bu mesafenin çok büyük ihtimalle Patara'nın hemen kuzeyinde ya da kuzey-doğusunda kentsel alan sınırlarında bir yere (belki Mettius Modestus Takı civarlarına) kadar olması gerektiğidir. Bu tespitlerle birlikte oluşan ve veri yetersizliğinden dolayı henüz çözülemeyen diğer bir sorun da Lengüme'nin kendisinin hangi kentin teritoryumunda kaldığıdır. Stadiasmus'ta Patara ve Neisa arasında bir yol verilmediğinden, bu iki kentin arasına Ksanthos teritoryumunun girmiş olabileceğini düşünmek en makul yaklaşım gibi görünmekle birlikte, Patara ve Neisa arasında bu yolu bilemediğimiz başka nedenlerle de, Patara Yol Anıtı'ndaki listeye dâhil edilmemiş olabileceği göz ardı edilmemelidir. Örneğin, anıt Pinara ve Sidyma arasında da bir yol vermemektedir. Öte yandan bu yol, öncelikle Patara gibi liman kentleri olmak üzere güneyden ve batıdan, anıtta adı geçen üç bölgeden birisi olan ve Khoma üzerinden Milyas'a uzanan hattın üzerinde araç trafiğine uygun bir şekilde yapılmış olup *Tabula Peutingeriana*'da Patara'dan kuzeydoğu yönüne verilen ikinci yol ile büyük ihtimalle özdeştir[49]. Yolların başlangıçta askeri amaçlı şekillendirilmiş olması da bunu gerektirmektedir. Bu alt yapı aynı zamanda ticaret ve seyahat için de zemin oluşturmuştur. Bu nedenle bu yolların kırsaldaki emniyetinin sağlanması için yol üzerine belli aralıklarla güvenlik noktaları yapılmış olmalıydı. Yeni tespit edilen bu yol üzerindeki bazı bina kalıntılarının doğrudan yolla ilişkili bir takım işlevlere sahip olduğu anlaşılmaktadır. Yolun dağı aştığı geçidin her iki tarafında da antik yolun hemen kenarında büyük blok taşlarla inşa edilmiş bina kalıntıları, aynı yerde küçük bir çiftlik yerleşimine ait olabilecek yapı taşları, duvar kalıntıları ve bir adet ana kayaya oyulmuş lahit gibi antik kalıntılar bulunmaktadır.

Tlos'tan kuzey yönüne verilen iki yol bu anlamda önem arz etmektedir. Bunlardan bir tanesi Plata[...] üzerinden Oinoanda'ya (Y 25) en az 200 stadion (yak. 37 km.) olarak verilirken diğeri de (Y 26) 128 stadion (yak. 23,7 km.) olarak doğrudan Kastabara'ya verilmiştir[50]. Bu iki yolun başlangıç kısımları aynı yönde olmakla birlikte güzergâhları farklı olmak durumundadır, zira ilki Plata[...] adlı yerin topraklarından geçerken (διὰ Πλατα[...]), diğeri buraya hiç uğramadan doğrudan Kastabara'ya ulaşmıştır. Diğer bir deyişle, en azından Oinoanda ve Tlos'un arasında bir yerleşim anıldığından bu iki yerleşim Claudius Döneminde birbiriyle komşu değilken, aynı dönemde Tlos ve Kastabara sınırdaş yerleşimlerdir. Bu da anılan tüm yerleşimlerin belli bir derecede bağımsız olduklarına işaret etmektedir (bkz. dn. 38). Böyle bir durumda coğrafik olarak Plata[...] adlı

[46] Takmer-Oktan 2013, 63-65 ve 93'teki harita; Şahin 2014, 146-152 ve Orta Lykia haritası.

[47] French 1995, 3 ve 6 Res. 3. French'in tamamlamasına göre metin - - - - | [- - - - Ξανθίων] | ἡ μητρόπολ[ις] | vac. ις′ vac şeklindedir, ayrıca bkz. French 2014, 60 nr. 25; Bu tamamlama daha sonraki araştırmacılar tarafından da kabul edilmiştir, bkz. Şahin – Adak 2007, 135-136; Şahin 2014, 151; Takmer – Oktan 2013, 64; Söz konusu tamamlama mesafenin Patara'dan verilmiş olması gerektiği nedeniyle "… [Παταρέων] | ἡ μητρόπολ[ις] | vac. ις′ vac." şeklinde revize dilmiştir (Onur 2016b, 215).

[48] Onur-Alkan 2011, 66-67 no. 1; Onur – Alkan 2011, 68-69; krş. Zimmermann 1992, 57 ve Şahin 2010a, 141; Üzümlü'de (Margaz) bulunan bir mezar yazıtı da bölgenin Patara teritoryumunda kaldığını göstermektedir (bilgi: C. Schuler).

[49] Tab. Peut. X.2; French 1995, 3; krş. Şahin 2014, 146.

[50] B 33-34 (Y 25-26): ἀπὸ Τλῶ εἰς Οἰνέανδα *(sic)* διὰ Πλατα[...] στάδια σ..′ | ἀπὸ Τλῶ εἰς Καστάβαρα στάδια ρκη′.

yerleşim Kastabara ve Tlos arasındaki hatta değildir, Oinoanda yönüne giden yolun Kastabara'nın (Deliktaş, bkz. aş.) yak. batı hizasına geldiği noktalardan itibaren kuzeye ve kuzeydoğuya doğru uzanan kısımlarda olması gerektiği sonucu çıkmaktadır. Nitekim bu teorik yaklaşım, hem Plata[...]'nın yerine ilişkin yapılan önceki tahminlerle hem de aşağıda kısmen verilen arazi araştırmalarımızın sonuçlarıyla uyum içerisindedir[51]. Son yıllarda bu dağlık alanlarda T. Korkut başkanlığında yürütülmüş olan yüzey araştırmalarında da yollar açısından kullanabileceğimiz dikkate değer veriler elde edilmiştir[52].

Diğer bir örnek ise Tlos ve Oinoanda arasındaki yoldur. Patara Yol Anıtı'na bu yol "ἀπὸ Τλῶ εἰς Οἰνέανδα *(sic)* διὰ Πλατα[...] στάδια σ.." şeklinde, yani "Tlos'tan Oineanda'ya *(sic)* Plata[. . .] üzerinden 200 + ? stadion" olarak verilmiştir. Verilen sayının olası son bir ya da iki hanesi günümüze ulaşmadığından mesafe en az 200 stadion (yak. 37 km.) olmakla birlikte, bu mesafenin coğrafi koşullar göz önüne alındığında 40 km'nin üzerinde olması beklenmelidir. Anıt bu yol için ayrıca adına sadece bu anıtta rastladığımız ve son harfleri eksik olan Plata[…] isimli bir yerleşimin topraklarından geçtiği bilgisini de vermektedir. Plata[…] yerleşiminin kesin lokalizasyonu epigrafik veri eksikliği nedeniyle yapılamamakla birlikte, Tlos'un kuş uçumu yaklaşık 12-13 km. kuzeyindeki Dikmen Tepe ve Köristan kalıntıları ya da Çökek Asarı daha önceden önerilmişti[53]. Bu yerlerdeki yayımlanmış yazıtlarda[54] yerleşim adı geçmediği gibi, gerek tarafımızdan 2015 yılında gerçekleştirilen gerekse önceki yakın dönem araştırmacılar tarafından yapılmış olan yüzey araştırmalarında yerleşimin antik adını içerebilecek epigrafik bir veri henüz ele geçmemiştir. Bununla birlikte, Dikmen Tepe – Köristan kalıntıları Plata[…] için hala bir ihtimal olarak durmakla birlikte, kuş uçumu 3,5 km. güneydoğusunda yer alan Likçe bir yazıt parçasının da ele geçtiği Zindan yerleşimi, tapınaklar ve pek çok yapı kalıntısıyla daha nitelikli bir yerleşim yapısına sahiptir[55]. Bu nedenle de Plata[…]'nın Köristan ve Dikmen Tepe'deki kalıntıları da içine alacak şekilde Zindan merkezli bir yerleşim olması güçlü bir olasılıktır. Zira böylece Tlos – Oinoanda yolu Plata[…]'nın kentsel alan sınırlarına girmeden onun batı topraklarından geçmiş olacaktır. Tlos'un kuzey yönüne çıkış yapan yolun bir kısmı T. Korkut ve ekibi tarafından tespit edilmiş, bu yolun Tlos'a güney ve batıdan gelen yollarla birleştiği belirtilmiştir[56]. Günümüzde Tlos harabelerinden Köristan mevkiine ulaşım Yakaköy – Kayacık – Söğüt hattı üzerindendir. Kayacık'tan sonra Buzağıotu üzerinden Çobanlar Mevkiine ulaşan yol ikiye ayrılır. Kuzeye giden yol Köristan'a, doğuya ayrılan yol ise Cemalanı (Camialanı) üzerinden Kastabara olduğu düşünülen Deliktaş Mevkii'ne (bkz. aş.) kadar ulaşmaktadır. Köristan'a giden bu hat muhtemelen Antik Dönemde de aynıydı. Yol Anıtı'nda Plata[...] olarak verilen yerleşim Tlos ve Oinoanda arasında sanki bir tampon yerleşim olarak durmaktadır. Bu bağlamda Tlos ve Oinoanda arasına ilişkin diğer önemli bir veri de, Tloslular ve Oinoanda Termessoslular'ı arasında Hellenistik Dönemde yapılan bir sınır sözleşmesidir[57]. Bu metinde Tlos ve Oinoanda arasındaki yoldan bahsedilmekte ve bu yol üzerinde bir noktadan başlanarak henüz yeri tespit edilememiş olan Masa Dağı üzerindeki bir sınır bölgesinin ana kayalar üzerine sınır işaretleri kazınarak çevrelendiği belirtilmektedir[58].

---

[51] Bu incelemelerin ayrıntılı sonuçları araştırma başkanlığınca yayımlanacaktır. Bu sonuçların bir kısmını bu makalede kullanmamı uygun bulan yüzey araştırma başkanımız Prof. Dr. N. Eda Akyürek Şahin'e teşekkür ederim.

[52] Bu bölgelerdeki yol bağlantıları hakkında bkz. Korkut 2015a, 147-150; Korkut 2015b, 47-48.

[53] Köristan, Dikmen Tepe ve Çökek'in Plata[...] ile özdeşleştirilebileceği hakkında bkz. Şahin-Adak 2007, 177-179; Şahin 2014, 212-215; Onur 2016a, 92; Bu yerlerdeki arkeolojik kalıntılar için bkz. Yılmaz-Çevik 1996, 192-193; Courtils-Laroche 2003, 454-456; Korkut 2014, 506-510; Korkut 2015a, 176-188; Çevik 2015, 260; Korkut 2015a, 176-188; Korkut 2015b, 55-58 ve 129-132 res. 158-167.

[54] TAM II 2, nr. 712-717; Rousset 2010, 155-166 (Çökek).

[55] Yılmaz-Çevik 1996, 191-192; Courtils-Laroche 2003, 454; Korkut 2014, 511-514; Korkut 2015a, 188-197; Korkut 2015b, 58-61 ve 133-135 res. 170-177.

[56] Korkut 2015a, 118-120; Korkut 2015b, 39 ve 108 res. 93.

[57] Rousset 2010.

[58] *"[27-31] Masa Dağı Tloslıların olacaktır. Oinoanda Termessosluları ise onun otlağını ve kerestesini kullanma hakkına her zaman sahip olacaklar, ama ne inşaat, ne de ekip biçme hakları olacaktır. [31] Yukarıda adı geçen dağ çevresine, otlak kullanımı ve kereste temini amacıyla sınır işaretleri konulmuş olup, sınırlamaya Tlos'dan Oinoanda Termessos'una giden yola doğru inen vadinin son bulduğu kısımdan başladık. Burada yol üzerindeki bir taşa "HOROS" (sınır [I]) yazısını kazıdık [37]; buradan aynı yol üzerinden büyük mezarlığa (πολυανδρεῖον) kadar inerek dosdoğru "Ahşap Hermaion" diye bilinen (τὸ προσονομαζόμενον ξυλινὸν Ἕρμαιον) yol üstündeki yere [40], bu Hermaion'dan da aynı yolda yaklaşık yüz dirsek boyu (yak. 45 m) ilerleyerek, sağdan aşağı Indoi Golbanos'u diye bilinen akarsuya kadar inen bir vadiye (ulaştık) ...* (bu arada diğer sınır taşlarının kazındığı yerlerle ilgili bilgiler verilmektedir) *... bu yerden Tlos ile Oinoanda Termessos'u arasındaki geçite (διόδου), yani Tlos Bağlarına kadar [48], geçitten ise asma çubukları istikametine yönelerek ve sağdan aşağı doğru inen boğaz istikametinde ...* (bu arada diğer sınır taşlarının kazındığı yerlerle ilgili bilgiler

Bahsi geçen Masa Dağı'nın yeri, yazıtta verilen detaylı anlatımlara rağmen hala tespit edilememiştir. Bu dağ ayrıca MÖ 46 yılında Caesar ve Lykia Birliği arasında imzalanan antlaşmada Lykia'nın kuzey sınır hattının çizildiği yerde de anılmaktadır[59]. 2015 yılı yüzey araştırmalarımızda yolla bağlantılı olan ve bahsi geçen topoğrafyanın tespiti açısından oldukça önem arz eden bu sınır işaretleri de aranmıştır. Metinde sınır işaretleri arasındaki mesafeler her zaman verilmediğinden çizilen alanın genişliği de bilinememektedir. Dolayısıyla bu sınır işaretlerinin çoğunluğu dağlık kırsal alanda ve geniş bir coğrafya içerisinde kalmaktadır. Yol Anıtı'nda Tlos ve Oinoanda arasında olduğu bildirilen Plata[...] yerleşiminin Köristan'da olabileceği ihtimalinden hareketle ilk etapta bu civarlar taranmıştır. Bu incelemeler neticesinde antik güzergâh olması gereken modern berkitme yolun hemen doğusunda, Eren Tepe'nin batı eteklerinde ana kayalar üzerinde tespit ettiğimiz Yunanca harfler dikkat çekicidir. Bu harflerden ilki, bir Ϟ harfidir (fig.18), ikincisi ise bunun yak. 50 m kadar güneydoğusundaki bir kaya üzerine kazınmış olan Z harfidir (fig.20 -fig.22). Bu ikisinin arasında ise tam tanımlanamayan ve doğal olup olmadığı da tam anlaşılamayan bir başka kazımaya (digamma?) daha rastlanmıştır (fig.24). Bu harfler büyük olasılıkla rakamlar olup belli bir dizinin içerisindeki 5 (Ϟ), 6 (F)?, 7 (Z) numaralı işaretlemelerdi. Bu sayılarla olasılıkla bir yer sınırlandırılmıştır, fakat yukarıda bahsi geçen Hellenistik sınır taşları olup olmadığı tespit edebilmek maalesef mümkün değildir. Çünkü söz konusu Hellenistik metin bu sınır taşlarının yerlerini ve sınırlandırılan coğrafyayı tanımlamakta olup, bu sınır taşlarını yazıttaki verilerle uyum içerisinde bu coğrafyaya oturtmak mümkün gözükmemektedir. Ayrıca metinde bu işaretlerin *horos* olarak kazındığı belirtilmektedir. Bu bakımdan bu sözcüğün çoğunlukla olduğu üzere kısaltma olarak bu harflerin çevresinde görünmemesi de bu yönde yapılabilecek bir yoruma biraz gölge düşürmektedir. Diğer bir sınır kazıması grubu ise Oinoanda'nın güneyinde Tezli Dere'nin hemen kuzeyindeki zirvelerde tespit edilmiştir. İlk işaret Makmara mevkiinde bir kaya üzerine yatay olarak işaretlenmiş ve içerisinin sonradan yakın dönemlerde oyulmaya çalışıldığı anlaşılan bir O, yani ὅρος (*horos* / sınır) kelimesinin ilk harfidir (fig.26). Diğer işaret ise buranın yaklaşık 6-7 km. güney-güneydoğusunda Dumlu mevkiinde bir kayaya işlenmiş olup içerisinde Δ bulunan yine O şeklinde bir sınır kazımasıdır (fig.28-fig.30). Her iki O işaretinin de çapı aynıdır. Maalesef bu sınır kazımalarının da Hellenistik Dönem'de Masa Dağı üzerine işlenmiş olan işaretler olup olmadığı henüz anlaşılamamıştır. Her iki sınır yazıtı grubunda da nereyi sınırladıkları daha fazla sınır yazıtı bulunmasına bağlıdır.

Bu kırsal alanlarda çeşitli yerlerde görülen atlı kabartmaları buralardaki yol ağına işaret etmektedir (fig.32 ve fig.38).[60] Tlos – Köristan – Zindan yerleşimleri arasındaki ulaşım için gerekli olmasına rağmen, bu yolda Söğüt mevkiinde Cemalanı'na dönen kavşağa ve kavşağın 1,8 km. kadar doğusuna kadar antik bir yol izine rastlanmamıştır. Bu da muhtemelen modern yolun büyük oranda antik güzergâhı kullanmış olmasıyla ve arazilerin ekilmesiyle ilgili olmalıdır. Bununla birlikte aynı berkitme yol üzerinde Zindan mevkiinin güneyinde Kozağacı yakınlarında eski bir yol kalıntısına rastlanmıştır (fig.43)[61]. Bu kalıntılardan itibaren Cemalanı'na 3 km. kadar devam edildiğinde yolun solunda yakın dönemlerde antik mimari ögelerle yapılmış birbirine yakın mesafede bir çeşme havuzu ve Dömenni adında bir çeşme bulunmaktadır. Buradan yak. 2 km. sonra yine antik taşlar kullanılarak yapılmış bir başka çeşme vardır[62] ve çeşmenin hemen önüne dikilen mil taşı benzeri sütun dikkat çekicidir (fig.45). Çeşmenin yapı taşları ve sütun, yolun 300-350 m kadar devamında bulunan Cemalanı Yaylası'nın batı ucundan getirilmiş olabilir. Çünkü aşağıda anlatılacak olan Derbent yolu ayrımı o noktada olduğundan bir mil taşı için de uygun bir yerdir. Her koşulda bu güzergâhta bir antik yol olduğu gözlemlenebilir durumdadır. Bu yol büyük ihtimalle Deliktaş Cemalanı ve Köristan'ı bağlayan, fakat Yol Anıtı'nda içerilmeyen bir bağlantı yoluydu.

---

verilmektedir) *... buradan [- - -]kai (?κάμ]ακας Tlos Bağları ?) istikametine giden yola doğru kısa bir yürüyüşle bir başka "HOROS" (sınır [VIII]) işaretini kazıdık ...* (bu arada diğer sınır taşlarının kazındığı yerlerle ilgili bilgiler verilmektedir) *... buradan doğruca sol tarafımızda uzanan [88] ve Tlos'tan Oinoanda Termessos'una giden yola kadar inen vadiye, sınırlamaya başladığımız ilk sınır taşına (ulaştık) [91]."* Çeviri: Şahin 2014, 216-218.

[59] Mitchell (2005, 169 sat. 58; 215-216) Masa Dağı'nın Oinoanda'nın güneyi ile Girdev'in batısı (yazar yanlışlıkla doğusu yazmıştır) arasında olabileceğini belirtmektedir, ayrıca krş. Rousset 2010, 123.

[60] Bu yerlerdeki diğer atlı kabartmalar için bkz. Korkut 2015a, 184; Korkut 2015b, 54 ve 129 res. 157 (Taşkuzluk), 57 ve 131 res. 163 (Köristan).

[61] Bu yola Courtils-Laroche 2003, 454'te de işaret edilmiştir.

[62] Courtils-Laroche 2003, 454'te "fontaine antique" (antik çeşme) olarak gösterilmiştir.

Patara Yol Anıtı'nda Tlos ve Kastabara arasındaki yol "ἀπὸ Τλῶ εἰς Καστάβαρα στάδια ρκη'" şeklinde, yani "Tlos'tan Kastabara'ya 128 *stadion* (16 mp = yak. 23,7 km.)" olarak verilmektedir. Ayrıca bu yol, aşağı yukarı aynı yönde çıkış yapmasına rağmen Tlos – Oinoanda yolu gibi Plata[…] (bkz. yuk.) üzerinden gitmeyip doğrudan verilmiştir. Bu da yolun Plata[…] yerleşimi civarına uğramadığını göstermektedir. Bu nedenle eğer Köristan – Dikmen Tepe civarları Plata[…] ise yolun buralardan önce Kastabara yönüne sapmış olması gerekir. Nitekim arazi gözlemlerimizde bu yol için iki ihtimal bulmuş olmakla birlikte, her ikisinin de gerçekten de Köristan – Dikmen Tepe'ye ulaşmadan doğuya yöneldiği tespit edilmiştir. Her ne kadar kesin bir kanıt mevcut olmasa da, Kastabara'nın günümüz Darıözü-Deliktaş mevkiindeki kalıntılarla[63] özdeş olduğu kabul görmektedir. Mevcut bilgilerimize göre Tlos ve Khoma arasında olup ve anıtta verilen mesafeye uygun dikkate değer başka bir antik yerleşim alanı bilinmediğinden Deliktaş Kastabara için şimdilik en uygun aday olarak durmaktadır. Bununla birlikte, Rousset'nin de dikkat çektiği üzere[64], Kastabara için dağlık alanda henüz bilinmeyen başka yerler de ileride önerilebilecek durumdadır. Deliktaş mevkiinde bulunan yazıtlardan[65] yerleşimin Roma Dönemi içlerinde Tlos teritoryumunda kaldığı anlaşıldığından, Rousset haklı olarak, Patara Yol Anıtı'ndaki yerleşimlerin bağımsız bir statüde olduğu kabul edildiği takdirde (bkz. dn. 38) ya Kastabara'nın Claudius Döneminde Tlos'a bağlı bir yerleşim olamayacağına ya da anıttaki her yerleşimin bağımsız olmayıp Kastabara gibi ara istasyonların da anıldığına yönelik sorular sormaktadır[66]. Kendisinin de belirttiği üzere, bu yazıtlar en erken MS 2 ve 3. yüzyıllara tarihlenebilmektedir. Ayrıca yine aynı yüzyıllarda Sidyma'ya bağlı görünen Sancaklı Limanı (Kalabatia?)[67] veya Trebenna etkisine girmiş olabilecek Onobara[68] örneklerinde de izlenebildiği üzere, daha sonraki dönemlerde statü değişikliklerinin yaşanmış olması gayet olağandır.

Günümüzde Darıözü'ne ve Deliktaş'a giden berkitme yol Kayacık ve Söğüt'ten sonra Cemalanı'na gelmekte, oradan da Kuruova, Yeriçi ve Çiftlik üzerinden ilerlemektedir. Bununla birlikte bu yol Kuruova'dan sonra Kastabara olduğu kabul edilen Deliktaş mevkiine girmeden güneyinden ve doğusundan dolaşarak Tezli Deresi Vadisi'ne ve Girdev'e ulaşmaktadır. Fakat buraya ulaşan asıl antik yol, hem mesafe hem teritoryum ilişkileri hem de arazideki kalıntılar açısından, hem başlangıçta hem de Cemalanı'ndan sonra muhtemelen farklı bir güzergâhtan gitmekteydi, zira arazi çalışmalarımız bu yolun güzergâhının Tlos–Oinoanda yolunun güzergâhından büyük oranda farklı olduğunu ortaya koymuştur. Tlos'un hemen kuş uçumu yak. 4,5 km. kuzey doğusunda, Derbent Deresi'nin kenarından çıkarak, Cemalanı–Kuruova–Fırnaz–Deliktaş hattında ilerleyen bu yolun mesafesi yak. 24 km'lik uzunluğuyla anıtta geçen mesafe ile uyum içerisindedir. Dolayısıyla Cemalanı, düşünülenin aksine[69], Patara Yol Anıtı'ndaki bu güzergâhın üzerinde olmak durumdadır. Hem Hellenkemper ve Hild'in hem de Rousset'nin tahmin ettiği güzergâh da kısmen buna yakındır[70]. Bu yolun yaklaşık 470 m rakımlı Tlos'tan 1030 m rakımlı Derbent girişine kadar olan kısmı yak. 5,82 km. olup bu güzergâhta antik yola ilişkin bir kalıntı bilinmemektedir ve tarafımızdan da gözlemlenememiştir. Derbent'in bu girişinden yak. 500 m zikzaklarla dik tırmanan yak. 7 km'lik kısım yol kalıntılarının görülebildiği en iyi bölgedir. Yolun batı yarısı yeniden yapıldığı için eski yol desteklerine nadir rastlanılmakla birlikte doğu yarısında muazzam bir yol işçiliği görülmektedir (fig.10 ve 12). Günümüze kalan yol istinatları çok daha geç

[63] Yılmaz-Çevik 1996, 196-197; Akyürek Şahin-Şahin 2000, 478 dn. 11 ile birlikte; Çevik-Varkıvanç 2000, 329; Çevik *et al.* 2003, 190; Courtils-Laroche 2003, 455; Şahin-Adak 2007, 179-180; Şahin 2014, 219-220; Korkut 2015a, 152-157; Korkut 2015b, 49-51.
[64] Rousset 2010, 144.
[65] TAM II 720 (mezar cezası Tlos'a ödenmektedir) ve 722 (Tloslu mezar sahipleri anılmaktadır)..
[66] Rousset 2010, 142-143.
[67] Sidyma'dan çıkan tek yolun hedefinin Kalabatia olarak tamamlanması için bkz. Şahin-Adak 2007, 128; Şahin 2009, 102-103; Şahin 2014, 139; Takmer (2010, 113) Sidyma'da bulunmuş olup, içeriğinde belirtildiği üzere "129 yıl önce" Kalabatialıların ([Κα]-λαβατιανοί) tarafından alınmış olan bir kehaneti kaydeden MS 2. yüzyılın ilk yarısına tarihli Hieron yazıtına göre, kehanetin verildiği asıl dönem olan MS 1. yüzyılın ilk yarısında (ki bu Patara Yol Anıtı'nın dikildiği dönem olan Iulius-Claudius hanedanlığına tekabül eder) Kalabatia'nın Sidyma teritoryumunda kaldığını belirtmektedir (söz konusu yazıt için bkz. TAM II 174 sat. E1; Merkelbach 2000; Merkelbach-Stauber 2002, 31 no. 17/08/01 sat. 97). Hâlbuki atıf yapılan kehaneti alanlar olarak verilen Καλαβατιανοί ethnikonu Kalabatia'nın ilgili dönemde bağımsız olduğunu doğrudan göstermektedir, bu konu ve Kalabatia – Sidyma bağlantılı diğer sorunlar için bkz. Onur 2016a, 108-109.
[68] Heberdey-Kalinka 1897, 37 no. 47; Onur 2005, 9 ve dn. 26; Onur 2016a, 104.
[69] Korkut 2015a, 148-150; Korkut 2015b, 48.
[70] Hellenkemper-Hild 2004, I, 265; Rousset 2010, 144.

dönemlerde, hatta 20. yüzyılın ilk yarısında yapılan/onarılan orman yollarına ait olmakla birlikte, kullanılan güzergâhın çok daha eski olduğunu da göstermektedir. Zira aşağıda görüleceği üzere, tespit edilen güzergâhın uzunluğu Patara Yol Anıtı'ndaki yol ölçüsü ile oldukça uyumludur. Bir başka benzer yol da güneydoğudan muhtemelen Arsada yönünden gelmektedir. Derbent'ten çıkan bu yol yak. 1580 m rakıma ulaşmakta, buradan itibaren de az bir eğimle yak. 4,5 km. sonra yak. 1720 m rakımdaki Cemalanı'na gitmektedir. Yolun bu kısmında da Derbent'te olduğu gibi yakın dönemlerde onarılmış ve güçlendirilmiş olduğu anlaşılan destek duvarlarına rastlanmaktadır. Cemalanı yaylasının batı ucunda, yukarıda bahsi geçen ve Yol Anıtı'nda anılmayan Köristan ve Zindan'dan gelen yol (bkz. yuk. ve dn. 61) ile birleşmiş olması gerekmektedir. Cemalanı içerisinde 100 m kadarı tespit edilebilen eski yolun döşeme taşları hâlâ görülebilir durumdadır (fig.29). Burada antik yapıların[71] bulunması da antik yolun buradan geçtiğini desteklemektedir. Eski yol, günümüz araç yolu güzergâhından farklı bir şekilde, bu noktadan 1,60 km. sonra yak. 1900 m. rakımlı Kuruova'ya çıkmaktadır. Böylelikle Kuruova'nın doğu ucuna kadar toplam yak. 20 km. etmektedir. Yol Anıtı'nda verilen mesafenin tamamlanması için 3,7 km'lik bir uzunluk kalmaktadır. Eski kervan yolu olan günümüz berkitme yoldan Yeriçi–Çiftlik–Darıözü yönünde devam edildiğinde en az 8 km. sonra Deliktaş'a ulaşılabilmektedir. Ayrıca bu şekilde antik yerleşimin doğusundan giriş yapılmaktadır ki bu da yol bağlantıları bakımından ters kalmaktadır. Çünkü Deliktaş harabelerinin batısında yolu oldukça iyi kalmış olan bir giriş mevcuttur[72]. Doğu çıkışı ise Khoma'ya giden yol için olmalıdır. Yeriçi'nden hemen sonra Çiftlik mevkiine varmadan kuzey yönünde Kartal Gediği'nden geçen bir başka yol tespit edilmiştir. Bu gedikte yol geçişine işaret eden atlı kabartması bulunmaktadır (fig.38). Bu yol da gedikten sonra hafif batıya yönelerek yine Deliktaş'ın doğu girişine ulaşmaktadır. Bu yol mesafeyi kısaltsa da yak. 5,60 km. uzunluğuyla yine fazla gelmektedir. Ayrıca bu gediğin yak 4,5 km. güneyinde yine bir atlı kabartmanın bulunduğu Taşkuzluk mevkii[73] istikametine, sonrasında da muhtemelen Komba'ya (Gömbe) inmesi güçlü bir olasılıktır. Yine bu iki mevki (Kartal Gediği ve Taşkuzluk) arasında Yeriçi ve Çiftlik arasındaki geçidin üzerinde bir gözetleme kulesi kalıntıları (fig.31), buradan da 200 m kadar güneydoğuda kapağı ön tarafında kırık şekilde duran ana kayaya oyulmuş yazıtlı bir lahde rastlanmıştır (fig.32 ve 17). Yazıtta ceza ödeme birimi *fiscus* olarak okunduğundan, teritoryal bir bilgi edinilememektedir. Fakat yazıt muhtemelen 2.-3. yüzyıllardan olduğundan, bu bölge de muhtemelen aynı yüzyıllarda Tlos'un teritoryumu içerisinde kalmıştı. Dolayısıyla geriye kalan 3,7 km'lik mesafe ancak Kuruova'dan sonra kuzeydoğuya yönelerek doğrudan Fırnaz'a ve Deliktaş'a giderek tamamlanabilmektedir. Bu alanda antik yola yönelik pek bir iz kalmamıştır. Bu durum da yolun Deliktaş'ın terk edilmesinden sonra kullanılmamış olmasından kaynaklanmalıdır. Fırnaz'ın güneybatı ucundaki Kızılkaya'ya işlenen ve daha önceki araştırmacıların da gördüğü[74] semboller, alanın Antik Dönemde kullanıldığını göstermektedir. Yakın dönemlere kadar Girdev'e ulaşan ana kervan yolunun hattı günümüz Yeriçi, Çiftlik ve Darıözü'ne ulaşan berkitme yolun güzergâhıdır. Patara Yol Anıtı'nda bu yoldan sonra Kastabara'dan Khoma'ya yol verilmiştir.[75]

Telmessos ve Patara gibi büyük limanlara bağlanmış olup, yukarıda bahsi geçen Ksanthos – Neisa – Khoma yolları (bkz. yuk.) ile Tlos kentinden Khoma'ya oradan da Podalia ve Kodopa'ya verilen yollar[76] aracılığıyla Milyas'a bağlantı sağlanmış olmaktaydı. Bu yolların dikkate değer özeliklerinden birisi de araç trafiğine uygun biçimde inşa edilmiş olmalarıdır. Bu da Batı Lykia'dan Milyas'a mümkün olduğunca kısa bir şekilde ulaşmak üzere hem askeri hareketin hem de ticaretin sağlanmasının gözetildiği gözlemlenmektedir. Bu yollar, üzerlerindeki çeşitli noktalarda bulunması gereken güvenlik yapıları ve sınır geçiş noktaları ile

[71] Cemalanı yaylasındaki kalıntılar için bkz. Yılmaz-Çevik 1996, 190-191 ve 199-200 res. 4-5; Korkut 2015a, 170-173; Korkut 2015b, 53-54 ve 127-128 res. 152-155.

[72] Deliktaş'ın hemen güneyindeki bu yol kalıntıları için bkz. Yılmaz-Çevik 1996, 196-197; Çevik *et al*. 2003, 198 ve 223 fig.25; Korkut 2015a, 154; Korkut 2015b, 49.

[73] Taşkuzluk hakkında bkz. Korkut 2015a, 174-176; Korkut 2015b, 54-55 ve 129 res. 156-157.

[74] Çevik *et al*. 2003, 201-202 ve 226 fig.34-35.

[75] Elmalı müze müdürlüğünce Elmalı-Ahatlı'da tespit edilmiş olan bir miltaşı bilgisi elimize ulaşmış olmakla birlikte, taşı henüz inceleme imkânımız olmamıştır. Severuslar Dönemine ait olup MS 198-209 arasına tarihlenebilen yazıt, 7 mil (yak. 10,1 km.) mesafe kaydetmektedir. Bu miltaşının Kastabara'dan Khoma'ya ulaşan yol üzerinde olması gerekmektedir ve verilen mesafe Khoma'dan çıkışlı olmalıdır. Böylelikle Khoma teritoryumunun günümüz Ahatlı'nın bulunduğu topraklara kadar uzandığı anlaşılabilir. Miltaşı üzerindeki metin şu şekilde okunabilir: Αὐτοκράτορσιν | Καίσαρσιν Λουκίῳ | Σεπτιμίῳ Σευήρῳ | εὐσεβεῖ Περτίνα||κι καὶ Μάρκῳ Αὐ|ρηλίῳ Ἀντωνεί|νῳ Σεβαστοῖς Παρ|θικοῖς Ἀραβικοῖς | Ἀδιαβηνικοῖς με||γίστοις καὶ Ποπλίῳ | Σεπτιμίῳ Γέτᾳ Καί|σαρι υἱῷ καὶ ἀδελ|φῷ τῶν μεγάλων βασιλέων. | (μίλια?) ζ΄.

[76] Bu yollar hakkında bkz. Şahin 2014, 221-227 (Kastabara – Khoma), 227-229 (Khoma – Podalia) ve 229-230 (Khoma – Kodopa).

korunmaktaydı. Zira bu yolların sürekli kullanılır halde tutulması kent ve kırsal arasındaki ilişkinin kesintisiz sağlanması açısından hayati önem arz etmektedir. Bu yazıda sadece birkaç örnekte ele alınan konuya, devam eden yüzey araştırmalarında elde edilebilecek yeni veriler (özellikle epigrafik) ve yeni tespitler önemli katkılar sunacaktır. Böylelikle kentler ile teritoryumları arasındaki ilişkiye yönelik daha somut bilgilere ulaşılacak, kent ve kırsal arasındaki ilişkinin daha detaylı incelenmesi de mümkün kılınmış olacaktır.

Kaynakça ve Kısaltmalar

Adler 2012 E. Adler, "Cassius Dio's Agrippa-Maecenas Debate: An Operational Code Analysis", *American Journal of Philology* 133 (2012), 477-520.

Akyürek Şahin-Şahin 2000 N.E. Akyürek Şahin- S. Şahin, "Ein Meilenstein aus Tlos", *Klio* 82/2 (2000), 475-482.

Akyürek Şahin et al. 2016 N.E. Akyürek Şahin-F. Onur-M. Alkan-M.E. Yıldız, "Likya/Pamfilya Ulaşım Sistemleri Yüzey Araştırması 2015", *ANMED* 14 (2016), 226-235.

Alkan 2011a M. Alkan, "A Re-examination of the Sarcophagus Inscription at Turant Asarı", *MJH* I/1, 2011, 33-41.

Alkan 2011b M. Alkan, "Parerga to the Stadiasmus Patarensis (8): On the named places in the journeys of sacrifice recorded in the Vita of Saint Nicholas of Holy Sion", *Gephyra* 8 (2011), 99-124.

Ando 1999 C. Ando, "Was Rome a Polis?", *Classical Antiquity* 18/1 (1999), 5-34.

Cod. Theod. Codex Theodosianus

Corbier 1991 M. Corbier, "City, territory and taxation", J. Rich– A. Wallace-Hadrill (eds.), *City and the Country in the Ancient World*, Londra, 1991, 214-242.

Courtils–Laroche 2003 J.d. Courtils- D. Laroche, "Xanthos et le Létôon. Rapport sur la campagne de 2002", *Anatolia Antiqua* 13 (2003), 423-456.

Çevik–Varkıvanç 2000 N. Çevik-B. Varkıvanç, "Tlos ve Çevresi 1998 Yüzey Araştırmaları: Darıözü Yerleşimi", *AST* 17.2 (2000), 329-344.

Çevik et al. 2003 N. Çevik-B. Varkıvanç-İ. Kızgut-F.F. Gülşen, "A Settlement in Lycia: Darıözü / Kastabara", *ADALYA* 6 (2003), 189-232.

Çevik 2015 N. Çevik, *Lykia Kitabı*, İstanbul, 2015.

De Blois 1998 L. De Blois, "The World a City: Cassius Dio's View of the Roman Empire", L. A. Foresti, A. Barzanò, C. Bearzot, L. Prandi, G. Zecchini (eds.), *L'ecumenismo politico nella coscienza dell'occidente: Bergamo*, 18-21 settembre 1995, Vol. II (Roma 1998), 359-370.

Dig. *Digestae Iustiniani*

French 1995 D. French, "1994 Araştırma Döneminde Roma Yolları, Miltaşları", *AST* 13.1 (1995), 1-6.

French 2014 D. French, Roman Roads, *Milestones of Asia Minor. Vol 3 Milestones, Fasc. 3.6 Lycia et Pamphylia*, Ankara, 2014.

Galatariotou 1993 C. Galatariotou, "Travel and Perception in Byzantium", *DOP* 47 (1993), 221-241.

Gregory 1997 A.P. Gregory, Village Society in Hellenistic and Roman Asia Minor, New York, 1997, Columbia University.

Hailer-Şanlı 2004 U. Hailer-A. Şanlı, "Gehöfte und kleine ländliche Siedlungen auf dem Gebiet von Kyaneai", F. Kolb (ed.), *Chora und Polis*, Münih, 2004, 211-248.

Hansen 2003 M.H. Hansen, "Theses About the Greek 'Polis' in the Archaic and Classical Periods. A Report on the Results Obtained by the Copenhagen Polis Centre in the Period 1993-2003", *Historia* 52.3 (2003), 257-282.

Hansen 2006 M.H. Hansen, *Polis. An Introduction to the Ancient Greek City-State*, Oxford, 2006.

Heberdey-Kalinka 1897 R. Heberdey- E. Kalinka, *Bericht über zwei Reisen im südwestlichen Kleinasien*, Viyana, 1897.

Hellenkemper-Hild 2004 H. Hellenkemper-F. Hild, *Lykien und Pamphylien I-III*, Tabula Imperii Byzantini 8; Österreichische Akademie der Wissenschaften. Philosophisch-historische Klasse. Denkschriften 320, Viyana, 2004.

Işık 1994 F. Işık, "Patara 1993", *KST* 16.2 (1994), 253-282.

Işık-İşkan-Çevik 2001 F. Işık-H. İşkan-N. Çevik, *Miliarium Lyciae. Patara Yol Kılavuz Anıtı/Das Wegweisermonument von Patara (Lykia IV 1998/1999)*, İstanbul, 2001.

Kemezis 2014 A.M. Kemezis, *Greek Narratives of the Roman Empire under the Severans: Cassius Dio, Philostratus and Herodian*, Cambridge, 2014.

Kolb 2004 F. Kolb, (ed.), *Chora und Polis*, Münih, 2004.

Kolb-Thomsen 2004 F. Kolb-A. Thomsen, "Forschungen zu Zentralorten und Chora auf dem

Gebiet von Kyaneai (Zentrallykien): Methoden, Ergebnisse, Probleme", F. Kolb, (ed.), *Chora und Polis*, Münih, 2004,1-42.

Korkut 2014 T. Korkut, "Tlos Antik Kenti ve Çevresi Yüzey Araştırmaları", *AST* 32.1 (2014), 505-524.

Korkut 2015a T. Korkut, *Tlos*, İstanbul 2015.

Korkut 2015b T. Korkut, "Arkeoloji:Arkeolojik Kalıntılar", T. Korkut (ed.), *Arkeoloji, Epigrafi, Jeoloji, Doğal ve Kültürel Peyzaj Yapısıyla Tlos Antik Kenti ve Teritoryumu,* Ankara, 2015, 12-147.

Leveau 1993 P. Leveau, "Territorium urbis. Le territoire de la cité romaine et ses divisions: du vocabulaire aux réalités administratives", *Revue des Études Anciennes* 95.3 (1993), 459-471.

LSD C.T. Lewis-C. Short (eds.), *A Latin Dictionary*, Oxford, 1879.

LSJ H.G. Liddell- R. Scott-H.S. Jones-R. McKenzie (eds.), *A Greek-English Lexicon*, Oxford, 1940.

MAMA *Monumenta Asiae Minoris Antiqua*

Marksteiner 2004 T. Marksteiner, "Der Bonda-Survey: Archäologische Feldforschungen auf dem Territorium der ostlykischen Polis Limyra", F. Kolb, (ed.), *Chora und Polis*, Münih, 2004, 271-290.

Merkelbach 2000 R. Merkelbach, "Der Glanz der Städte Lykiens. Die Festrede des Literaten Hieron (TAM II 174)", *Epigraphica Anatolica* 32 (2000), 115-125.

Merkelbach-Stauber 2002 R. Merkelbach-J. Stauber, *Steinepigramme aus dem griechischen Osten IV: Die Südküste Kleinasiens, Syrien und Palaestina*, Münih-Leipzig, 2002.

Mitchell 1993 S. Mitchell, *Anatolia: Land, Men, and Gods in Asia Minor, I. The Celts and the Impact of Roman Rule, II. The Rise of the Church*, Oxford, 1993.

Mitchell 2005 S. Mitchell, "The Treaty between Rome and Lycia of 46 BC (MS 2070)", R. Pintaudi (ed.), *Papyri Graecae Schøyen* (Papyrologica Florentina 35), Floransa (2005), 164-259.

Morris 1991 I. Morris, "The early polis as city and state", J. Rich-A. Wallace Hadrill (eds.), *City and the Country in the Ancient World*, Londra (1991), 25-58.

Onur 2005 F. Onur, "Trebenna Tarihi/History of Trebenna", N. Çevik, E. Akyürek, B. Varkıvanç (eds.), *Trebenna. Tarihi Arkeolojisi ve Doğası. Its History, Archaeology and Natural Environment,* İstanbul (2005), 7-20 ve 161-166.

Onur-Alkan 2011 F. Onur-M. Alkan, "Parerga to the Stadiasmus Patarensis (6): Route 54 (Patara – Phellos) and New Inscriptions", *Gephyra 8* (2011), 64-80.

Onur-Oktan 2013 F. Onur-M. Oktan, "Parerga to the Stadiasmus Patarensis (12): The routes 56 – 57 (Phellos – Kyaneai – Myra)", *Gephyra* 10 (2013), 97-108.

Onur 2015 F. Onur, "Parerga to the Stadiasmus Patarensis (15): The Road Network around Kasaba Plain", *Gephyra* 12 (2015), 89-109.

Onur 2016a F. Onur, "Parerga to the Stadiasmus Patarensis (16): The Roads, Settlements and Territories", *Gephyra* 13 (2016), 89-118.

Onur 2016b F. Onur, "Parerga to the Stadiasmus Patarensis (17): A Correction to the Course of the Road between Xanthos and Neisa", *Gephyra* 13 (2016), 212-224.

Onur 2016c F. Onur, "Patara Yol Anıtı / «The Monument of Roads» at Patara", H. Işık-E. Dündar (eds.), *Lukka'dan Likya'ya: Sarpedon ve Aziz Nikolas'ın Ülkesi*, İstanbul (2016), 570-577.

Raaflaub 1991 K. Raaflaub, "City-State, Territory and Empire in Classical Antiquity", A. Molho, K. Raaflaub, J. Emlen (eds.), *City States in Classical Antiquity and Medieval Italy*, Stuttgart (1991), 565-588.

Reinhold 1988 M. Reinhold, *From Republic to Principate: An Historical Commentary on Cassius Dio's Roman History Books 49–52 (36–29 B.C.)*, Atlanta, 1988.

Rhodes 2007 J.P. Rhodes, *The Greek City States. A source book*, Cambridge, 2007.

Riess 2016 F. Riess, *Narbonne and Its Territory in Late Antiquity: From the Visigoths to the Arabs*, Londra-New York, 2016.

Rodwell 1975 W. Rodwell, "Milestones, Civic Territories and the Antonine Itinerary", *Britannia* 6 (1975), 76-101.

Rousset 2010 D. Rousset, *De Lycie en Cabalide: la convention entre les Lyciens et Termessos près d' Oinoanda (Fouilles de Xanthos X. Hautes études du monde gréco-romain 45)*, Cenevre, 2010.

Rudorff 1852 A. Rudorff, "Gromatische Institutionen: III. Arcifinien und Territorien", F. Blume, K. Lachmann, T. Mommsen, A. Rudorff (eds.), *Die Schriften der römischen Feldmesser*, Berlin (1852), 250-277.

Salway 2007 B. Salway, "The perception and description of space in Roman itineraries", M. Rathmann (ed.), *Wahrnehmung und Erfassung geographischer Räume in der Antike*, Mainz am Rhein (2007), 181-209.

Schuler 1998 C. Schuler, *Ländliche Siedlungen und Gemeinden im hellenistischen und römischen Kleinasien*, Münih, 1998.

Schuler 2004 C. Schuler, "Politische Organisationsformen auf dem Territorium von Kyaneai", F. Kolb, (ed.), *Chora und Polis*, Münih, 2004, 87-102.

Schuler 2007 C. Schuler, "Ein Vertrag zwischen Rom und den Lykiern aus Tyberissos", C. Schuler (ed.), *Griechische Epigraphik in Lykien. Eine Zwischenblanz. Akten des int. Kolloquiums*, München, 24-26. Februar, Viyana (2007), 51-79.

Schuler 2010 C. Schuler, "Priester πρὸ πόλεως in Lykien: Eine neue Inschrift aus dem Territorium von Patara", *ZPE* 173 (2010), 69-86.

SEG *Supplementum Epigraphicum Graecum*

Şahin 1994 S. Şahin, "Ein Vorbericht über den Stadiasmus Provinciae Lyciae in Patara", *Lykia 1* (1994), 130-135.

Şahin-Adak 2004 S. Şahin-M. Adak, "Stadiasmus Patarensis. Ein zweiter Vorbericht über das claudische Straßenbauprogramm in Lykien", R. Frei Stolba (ed.), *Siedlung und Verkehr im römischen Reich. Römerstraßen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung. Akten des Internationalen Kolloquiums zu Ehren von Heinz E. Herzig*, Bern 27-30.06.2001, Bern (2004), 227-277.

Şahin-Adak 2007 S. Şahin-M. Adak, *Stadiasmus Patarensis. Itinera Romana Provinciae Lyciae*, İstanbul, 2007.

Şahin 2008 S. Şahin, "Zwei Holzfäller und der Wald in der Kartapis bei Neisa", *Gephyra* 4 (2008), 37-46.

Şahin 2009 S. Şahin, "Parerga zum Stadiasmus Patarensis (1). Überlegungen zur Strecke 3 von Sidyma nach Kalabatia", *Gephyra* 6 (2009), 101-112.

Şahin 2010a S. Şahin, "Parerga zum Stadiasmus Patarensis (3): Die Inschrift von Köybaşı in Zentrallykien", *Gephyra* 7 (2010), 137-152.

Şahin 2010b S. Şahin, "Parerga zum Stadiasmus Patarensis (4): Mikron Oros Akarassos in Milyas", *Gephyra* 7 (2010), 153-159.

Şahin 2011 S. Şahin, "Parerga zum Stadiasmus Patarensis (5). STR 59 und Daseia von Bonda", *Gephyra* 8 (2011), 55-63.

Şahin 2013a S. Şahin, "Parerga zum Stadiasmus Patarensis (9): Kaunisch-lykische Frage", *Gephyra* 10 (2013), 32-37.

Şahin 2013b S. Şahin, "Parerga zum Stadiasmus Patarensis (10): Teimarchie aus Arneai", *Gephyra* 10 (2013), 38-49.

Şahin 2014 S. Şahin, *Stadiasmus Patarensis. Itinera Romana Provinciae Lyciae*, İstanbul, 2014.

Takmer 2010 B. Takmer, "Stadiasmus Patarensis için Parerga 2: Sidyma I. Yeni Yazıtlarla Birlikte Yerleşim Tarihçesi", *Gephyra* 7 (2010), 95-136.

Takmer-Alkan 2013 B. Takmer-M. Alkan, "Parerga to the Stadiasmus Patarensis (13): The road system in the mountainous area of Alacadağ in central Lycia and the roads indicated in the Vita of Nicholas of Sion", *Gephyra* 10 (2013), 106-120.

Takmer – Oktan 2013 B. Takmer-M. Oktan, "Parerga zum Stadiasmus Patarensis (11): Die Lykische Stadt Neisa", *Gephyra* 10 (2013), 50-93.

TAM *Tituli Asiae Minoris*

Tietz 2003 W. Tietz, *Der Golf von Fethiye*, Bonn, 2003.

Uzunoğlu-Taşdelen 2011 H. Uzunoğlu-E. Taşdelen,"Parerga to the Stadiasmus Patarensis (7): New inscriptions from the territory of Phellos", *Gephyra* 8 (2011), 81-98.

Uzunoğlu-Taşdelen 2013 H. Uzunoğlu-E. Taşdelen, "Parerga to the Stadiasmus Patarensis (14): Die Strecken 35 (Arykanda - Arneai) und 37 (Arykanda - Lesei-)", *Gephyra* 10 (2013), 121-131.

Vlassopoulos 2007 K. Vlassopoulos, *Unthinking the Greek Polis. Ancient Greek History beyond Eurocentrism*, Cambridge, 2007.

Wörrle 2004 M. Wörrle, "Ermandyberis von Limyra, ein prominenter Bürger aus der Chora", F. Kolb, (ed.), *Chora und Polis*, Münih, 2004, 291-302.

Yılmaz – Çevik 1996 H. Yılmaz-N. Çevik, "Tlos 1994", AST 13.1 (1996), 185-203.

Zimmermann 1992 M. Zimmermann, *Untersuchungen zur historischen Landeskunde Zentrallykiens*, Bonn, 1992.

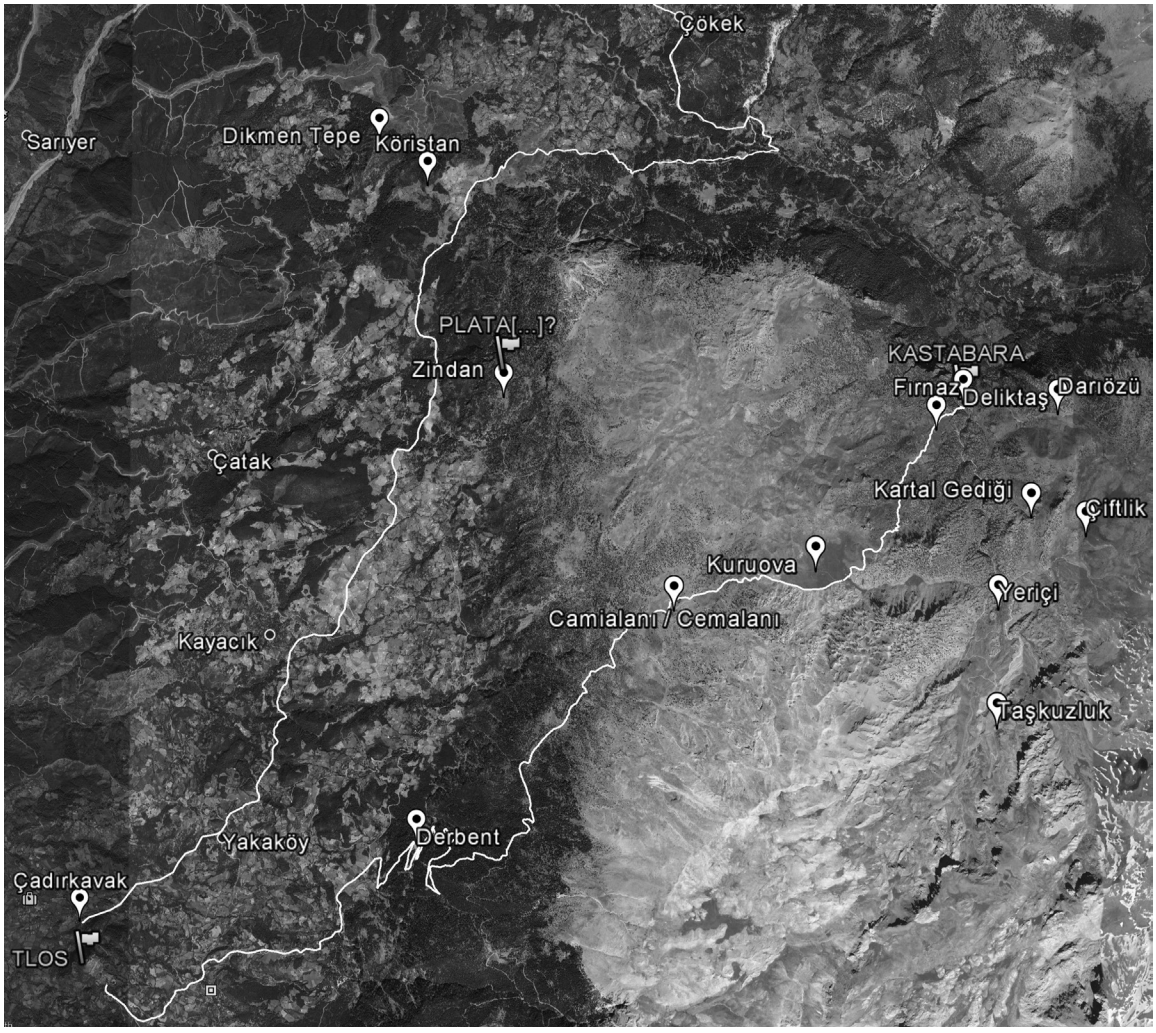


fig.1 Tlos – Oinoanda ve Tlos – Kastabara yollarının takribi güzergâhları (Google Earth)

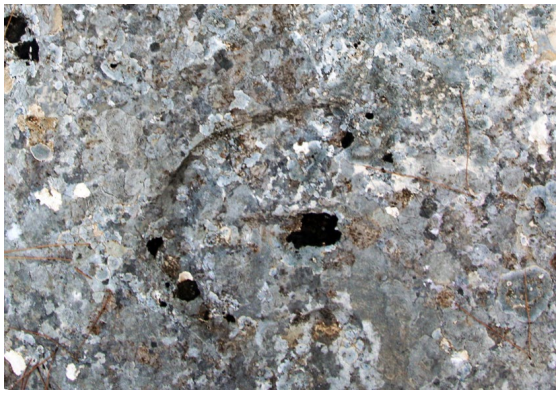


fig.2 Köristan. E harfi



fig.3 Köristan. Z harfinin bulunduğu kaya



fig.4 Köristan. Z harfi



fig.5 Köristan. F (digamma) harfi



fig.6 Makamara mevkii. Sınır işareti



fig.7 Dumlu Mevkii. Sınır işaretinin bulunduğu kaya



fig.8 Dumlu Mevkii. Sınır işareti



fig.9 Makmara yakınlarındaki atlı kabartma



fig.10 Derbent yolu



fig.11 Derbent yolu



fig.12 Derbent yolu destek duvarları



fig.13 Cemalanı yol döşeme kalıntıları



fig.14 Kartal Gediği atlı kabartması



fig.5 Yeriçi, Gözetleme kulesi



fig.16 Yeriçi lahit



fig.17 Yeriçi lahit



fig.18 Cemalanı-Zindan-Köristan arası eski yolun kalıntısı



fig.19 Dömenni Çeşmesi



fig.20 Cemalanı batı yakınındaki çeşme ve önündeki sütun