

Lukka'dan Likya'ya

Sarpedon ve Aziz Nikolaos'un Ülkesi

From Lukka to Lycia

The Land of Sarpedon and St. Nicholas

Editörler | Editors

Havva İşkan - Erkan Dündar



YARI KREDİ YAYINLARI

Lukka'dan Likya'ya

Sarpedon ve Aziz Nikolaos'un Ülkesi

From Lukka to Lycia

The Land of Sarpedon and St. Nicholas

Editörler | Editors
Havva İşkan - Erkan Dünder

Lukka'dan Likya'ya

Sarpedon ve Aziz Nikolaos'un Ülkesi

From Lukka to Lycia

The Land of Sarpedon and St. Nicholas

Anadolu Uygarlıkları Serisi'nin beşinci kitabıdır.

Bu seri Tüpraş - Yapı Kredi Yayınları işbirliği ile hazırlanmıştır.

This title is the fifth book of Anatolian Civilizations Series.

A co-publication of Tüpraş - Yapı Kredi Culture, Arts and Publishing.

Yapı Kredi Yayınları - 4681

ISBN 978-975-08-3710-4

Proje Koordinasyonu [Project Coordination](#)

Sennur Şentürk, Nihat Tekdemir

Editörler [Editors](#)

Havva İşkan, Erkan Dündar

Yayına Hazırlayan [Publicated By](#)

Nihat Tekdemir

Redaksiyon [Redaction](#)

Derya Önder, Merete Çakmak

Çeviriler [Translations](#)

Fatih Mehmet Şen

Grafik Tasarım [Graphic Design](#)

Nahide Dikel

Grafik Uygulama [Graphic Application](#)

Arzu Yaraş

Düzeltili [Proofreading](#)

Filiz Özkan

Baskı [Print](#)

Promat Basım Yayım San. ve Tic. A.Ş.

Orhangazi Mahallesi, 1673. Sokak, No: 34 Esenyurt / İstanbul

Sertifika No: 12039

1. baskı: İstanbul, Temmuz 2016

[1st Printing: Istanbul, July 2016](#)

© Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık Ticaret ve Sanayi A.Ş. 2016

Sertifika No [Certificate No](#) 12334

Bütün yayın hakları saklıdır.

Kaynak gösterilerek tanıtım için yapılacak kısa alıntılar dışında yayıncının yazılı izni olmaksızın hiçbir yolla çoğaltılamaz.

[All rights reserved.](#)

[No part of this publication may be reproduced without prior written permission from the publisher.](#)

Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık Ticaret ve Sanayi A.Ş.

Kemeraltı Caddesi Karaköy Palas No: 4 Kat: 2-3

Karaköy 34425 İstanbul

Telefon: (0 212) 252 47 00 (pbx) Faks: (0 212) 293 07 23

<http://www.ykykultur.com.tr>

e-posta: ykykultur@ykykultur.com.tr

İnternet satış adresi: <http://alisveris.yapikredi.com.tr>

Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık

PEN International Publishers Circle üyesidir.

Patara Yol Anıtı

‘The Monument of the Roads’ at Patara

FATİH ONUR*

1993 yılında Patara antik kentinde bir kundaklama sonucu çıkan yangın, daha sonra çok önemli bir anıta ait olduğu anlaşılan birçok yazılı bloğun gün yüzüne çıkmasına neden olmuştur. Bu bloklar üzerinde yapılan çalışmalar sonucunda (Şahin 1994; Işık – İşkan – Çevik 2001; Şahin – Adak 2004; Şahin – Adak 2007; Şahin 2014) blokların ait olduğu yapının Lykialıların MS 46 yılında İmparator Claudius’a ithafen diktiği büyük bir anıt olduğu anlaşılmıştır. Üç tarafı yazılı olan anıtın ön yüzünde İmparator Claudius’a ithaf yer alırken, diğer yüzlerde tüm Lykia sınırları içinde yer alan yolların ölçüleriyle birlikte bir listesi sunulmuştur. Anıt ve özellikle üzerindeki yol listesi çeşitli yayınlarda *itinerarium* (Işık 1994: 254), *miliarium* (Işık – İşkan – Çevik 2001), *stadiasmus* (Şahin – Adak 2007; Şahin 2014) ve *tabellarium* (Salway 2007: 195-196) olarak tanımlanmıştır. Bu tanımlamalar anıtın üzerinde adının ne olduğuna dair doğrudan bir veri bulunmadığından, içeriğinin, işlevinin ve mimarisinin verdiği izlenim doğrultusunda kullanılmıştır. Bu nedenle bu yazıda daha genel bir adlandırma olarak “Patara Yol Anıtı” başlığı tercih edilmiştir (Fig. 1).

Anıtın ön yüzündeki (A) ithaf yazıtında “*Roma dostu ve imparatorsever sadık müttelikler*” olarak tanımlanan Lykialılar, Claudius’un Lykia’da bir süredir devam etmekte olan iç savaşı bitirerek, anıtta ifade edildiği şekliyle kendilerini “*isyandan, kanunsuzluktan ve eşkıyalıktan*” kurtardığını ve “*dirlğe, hukuki eşitliğe ve geleneksel kanunlara*” yeniden kavuşturduğunu ifade etmektedir. Ayrıca Claudius’un Lykia’daki devlet yönetimini “*muhakeme yeteneği olmayan halk yığımindan*” alıp “*en seçkin kişiler arasından seçilen danışma meclisi üyelerine*” emanet ettiği de vurgulanmıştır. Bu tip bir meclis üyesi seçimi işlemine, Gagai kentinde ele geçen aynı dönemden bir başka yazıt da işaret etmektedir (French 1999/2000; Marksteiner – Wörrle 2002: 562-563; Şahin – Adak 2007: 43; Şahin 2014: 49). Anıt MS 43 yılında Roma eyaleti yapılan Lykia’nın ilk valisi Quintus Veranius’un oluruyla dikilmiş olup askeri açıdan oldukça tecrübeli olan bu vali Lykia’daki iç savaşın sonlandırılması ve bölgenin eya-

Due to an act of arson in 1993, a fire broke out in the ancient city of Patara, the aftermath of which revealed many inscribed blocks which were understood to belong to a very important monument. The result of research on those blocks showed that the structure, to which these blocks belonged, was a massive monument dedicated to the Emperor Claudius in 46 AD by the Lycians (Şahin 1994; Işık – İşkan – Çevik 2001; Şahin – Adak 2004; Şahin – Adak 2007; Şahin 2014). Three sides of the monument are inscribed: the front face contains the dedication to Claudius, while a list of roads is presented on the other sides at the right and the left of the dedication. The monument and especially its road list are defined as being an *itinerarium* (Işık 1994: 254), *miliarium* (Işık – İşkan – Çevik 2001), *stadiasmus* (Şahin – Adak 2007; Şahin 2014) and a *tabellarium* (Salway 2007: 195-196) in various publications. These definitions have been employed to accord with the impression provided by the inscription’s contents, function and architecture, since within the texts on this monument there is no record of the name of the monument itself. Therefore, “‘The Monument of the Roads’ at Patara” has been chosen as the title of this paper (Fig. 1).

In the dedicatory inscription on the front face (A), the Lycians are described as “Rome-loving and Caesar-loving faithful allies” recording that Claudius had ended the civil strife that had continued for some while, and had rescued them from “mutiny, lawlessness and banditry” and restored “concord, equality before the law and ancestral laws”. Further, it is emphasized that Claudius had entrusted the administration of state to the “councillors chosen from amongst the noblest men” having retrieved it from the “undiscriminating multitude”. A similar choosing of councillors is also indicated in an inscription from Gagai dating from the same period (French 1999/2000; Marksteiner – Wörrle 2002: 562-563; Şahin – Adak 2007: 43; Şahin 2014: 49). This monument at Patara was erected through the agency of

* Doç. Dr., Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Eskiçağ Dilleri ve Kültürleri Bölümü, TR-07058 Yerleşke, Antalya
fatihonur@akdeniz.edu.tr

Quintus Veranius, the first Roman Governor of the Roman province of Lycia, which was organized as a Roman province by him in 43 AD. This governor, who was quite experienced in military affairs, was commissioned by Claudius to bring the Lycian civil strife to an end and to organize the country as a Roman province and he remained in this office for five years. The Lycians earlier thanked Claudius for “the peace” he brought and for “the construction of the roads” on the Claudian monument found on Bonda Hill between Myra and Limyra, which was erected shortly before the monument at Patara (Marksteiner – Wörrle 2002). The civil strife in Lycia was also mentioned by Suetonius (*Claud.* 25.3) who described it as, “deadly intestine feuds” and by Cassius Dio (60.17.3) who stated, “they had revolted and slain some Romans”. If the dedication recorded on the front face had been found without the inscription on the side blocks, we would never have known that a road list was recorded on the faces either side of the dedicatory inscription, as the dedicatory inscription provided no indication or information concerning the road list or road construction. For these reasons, it is thought that the dedicatory inscription on the front face and the road list on the sides might not be contemporary, the road list might not have been part of the initial plan but may have been inscribed slightly later (Salway 2007: 195).

The section concerning the roads starts on side B (to the left of the front face). On top of this side, the inscription reads “Tiberius Claudius [...] made roads throughout all Lycia by the agency of Quintus Veranius, his own *legatus propraetor*, the length of which (roads) is written below” before the road list begins. This list then starts with the road from Patara to Xanthus and its length. The information concerning each road is given in a standard form: “from the settlement A to the settlement B (via the settlement C) *x stadia*”. The distances given, except for five examples, are those between adjacent settlements. The five exceptions record the towns between the origin and destination settlement. These distances record the measurement between the town centres (at least the gates), contrary to the idea (Şahin 2014: 25 and 123) that the measurement was not always between centres of settlements, but sometimes the distances recorded from/to the *mansiones* that would be aligned with the settlements on the main roads (for instance, on the roads between Phellos – Kyaneai – Myra). For the roads that did not enter into the settlement, but which passed through its territory, the settlement is prepositioned by *διά* (through; over). To provide an example, the road information “ἀπὸ Κορυθῆ(ἀ)λλων διὰ Ῥοδίας πόλεως [καὶ Μαδαμύσσο] εἰς Ἀκαλίσσο[ν] στάδια ρς” (side C, l. 24-25) can be translated as “(the road) from Korydalla to Akalissos passing through (the territories of) Rhodiapolis and Madamyssos: 96 *stadia*”, which is to be understood as recording that: the road leaving the centre (or city gate) of Korydalla led to the centre (or city gate) of Akalissos, not passing through the settlements of Rhodiapolis and Madamyssos themselves but passing through their territories. Thus it is quite probable that the settlements recorded on the monument were independent (Tietz 2003: 276, fn. 207; 292; Schuler 2007: 77; Schuler



letleştirilmesi için Claudius tarafından görevlendirilmiş ve 5 yıl bu görevde kalmıştır. Myra’nın doğusundaki Bonda Tepesi üzerinde, Patara’daki anıttan çok kısa bir süre önce dikilmiş olan Claudius Anıtı’nda da yine “*imparatorsever ve Roma dostu Lykialılar*” Claudius’a, sağladığı “*huzur ve yolların yapımı*” için teşekkür etmektedirler (Marksteiner – Wörrle 2002). Bahsi geçen şiddetli iç karışıklıklar “*ölümcül iç çatışmalar*” tanımlamasıyla Suetonius (*Claud.* 25.3) ve “*bazı Romalıları da öldürdükleri ayaklanma*” ifadesiyle Cassius Dio (60.17.3) tarafından da aktarılmaktadır. Eğer Patara yol anıtının bu ithaf yazıtı tek başına ele geçmiş olsaydı ya da yan yüzler bir şekilde elimize ulaşmamış olsaydı, anıtın üzerinde bir de yol listesi olduğunu asla bilemezdik. Zira ön yüzdeki ithaf yazıtında ne beraberindeki yol listesine ne de genel olarak yol yapımına ilişkin bir veri bulunmaktadır. Bu nedenle ithaf yazıtı ve yol listesinin aynı zamanda yazılmamış olabileceği, anıtın ilk planlandığı zaman yol listesinin planda olmayıp yan yüzlere yol bilgilerinin yazılmasının daha sonra gerçekleşmiş olabileceği gibi düşünceler de vardır (Salway 2007: 195).

Anıtın yollarla ilgili olan kısmı B yüzünde (yani anıtın ithaf yazıtına önden bakıldığında anıtın sol yan yüzünde) başlamaktadır. Bu yüzün üst kısmında, yol listesi başlamadan önceki girişte “Claudius [...] kendi *legatus propraetor*’u Quintus Veranius’un hizmetiyle tüm Lykia boyunca aşağıda ölçüsü verilen yolları yaptırdı” ifadesi yer alır ve hemen ardından Patara – Ksanthos yolu ve ölçüsü ile liste başlar. Listede her bir yol bilgisi “A yerleşiminden B yerleşimine (C yerleşimi üzerinden) *x stadion*” prensibine göre verilmektedir. Mesafeler, beş örnek hariç, komşu yerleşimler arasındadır. Bu beş yol örneğinde ise, başlangıç ve bitiş noktaları arasında bulunan yerleşim-

Fig. 1: Yangının bloklar üzerinde yaptığı tahribat
© Patara Kazı Arşivi

The damage caused by fire on the blocks
© Patara Excavation Archive



Fig. 2:
Yol Anıtı bloklarının ortaya
çıktığı alan, kazı öncesi, Patara
© Patara Kazı Arşivi

The area where the Roads
Monument blocks emerged,
before excavation, Patara
© Patara Excavation Archive

ler de verilmektedir. Yolların her zaman kent içlerine kadar değil, bazı durumlarda (örn. Phellos – Kyaneai – Myra) ana yolun üzerinde ilgili yerleşimin hizasına denk gelen bir noktada olabilecek *mansio*'lara kadar ölçüldüğü fikrinin aksine (Şahin 2014: 25 ve 123), mesafeler doğrudan yerleşim merkezleri (en azından kent kapıları) arasındaki ölçüm işini yansıtmaktadır. Kent merkezlerine uğramayıp bir yerleşimin teritoryumundan geçen yollarda o yerleşim *διά* ("üzerinden"; "arasından") edatı ile verilmektedir. Yani, anıttan bir örnek olarak *ἀπὸ Κορυθαῖλλων διὰ Ροδίας πόλεως* [καὶ Μαδαμυσσοῦ] εἰς Ἀκαλισσοῦν στάδια ρς' (C yüzü, sat. 24-25) yol bilgisi "Korydalla'dan, Rhodiapolis ve Madamyssos (teritoryumlarını) geçerek Akalissos'a (götüren yol): 96 *stadion*" olarak çevrilip, yolun Korydalla kent merkezinden çıkıp Rhodiapolis ve Madamyssos arazilerinden ilerleyerek 96 *stadion* (yak. 18 km) sonra Akalissos kent merkezine ulaştığı anlaşılabilir. Bu nedenle anıtta adı geçen yerleşimlerin bağımsız kentler olma ihtimali oldukça yüksektir (Tietz 2003: 276, dn. 207; 292; Schuler 2007: 77; Schuler 2010: 81, dn. 79). Yollar bu düzende her biri diğerinden bağımsız bir şekilde, belli bir "itineraria" (güzergâh) planı gözetilmeden ölçülüp sıralanmıştır. Örneğin ilk kısımlar, Patara'dan Ksanthos'a, Ksanthos'tan Sidyma'ya, Sidyma'dan ismi günümüze ulaşmamış bir başka yere (Kalabatia?) giden yolları sıralarken, sonrasında tekrar Ksanthos'a geçip Pinara'ya ve Tlos'a ulaşan yolları vermektedir. Devamında tekrar Ksanthos'tan bu sefer doğuya yönelip Neisa'ya oradan da Mylias yönüne Khoma'ya

2010: 81, fn. 79). The roads are listed in this order independent from each other, disregarding a plan for "itineraria" (routes). For example, the first parts which record the roads from Patara to Xanthus, from Xanthus to Sidyma, from Sidyma to a place, the name of which did not survive (possibly Kalabatia), returns to Xanthus, from where the list gives the roads to Pinara and Tlos. Then, the list records the roads from Xanthus to Neisa, from there to Khoma, to the direction of Mylias, right after that, the list returns to western Lycia and records the roads from Pinara to Telemessos and Tlos. Further, following the many roads recorded in central and eastern Lycia, and just after the road of Pygela – Korydalla, the list records the roads of Patara – Phellos – Kyaneai – Myra and then the other roads in eastern Lycia. At the very end following the road from Korykos to Phaselis, there appear the lines recording Kibyra, Laodikeia and Asia. That some of the roads are not recorded, e.g. the roads around the Kasaba Plain, the connection between Mylias and Kabalia, and some urban connections such as Lesei and Idebessos, tends to limit the possible routes of travel (cf. İşkan, in: Işık – İşkan – Çevik 2001: 30; Şahin 2014: 23). The height of the monument was a minimum of 7 m and the height of the individual letters in the lines of the inscription, are 9 cm at the most, but usually ca. 5-6 cm, and this does not seem practical in terms of reading these routes on this monument to either determine travel plans or to comprehend the logic of the roads provided by the inscription. Consequently the roads recorded on this monument are not "itineraria" ("routes"). But indirectly it may be possible to produce routes from this list. The Pataran Monument of the Roads is not the same as, or similar to traditional Roman itineraries, such as the textual records of the *Itinerarium Antonini*

ni, *Itinerarium Burdigalense* or the *Milliarium Aureum* in Rome and the *Milion* in Constantinople. Further, there is no known parallel to the monument at Patara. Therefore, the road list on the monument points to a road construction/measuring program, the details of which are not well known, during the Roman quelling of the civil disturbances, "mutiny, lawlessness and banditry" and annexation of the region, and to a plan of recording these roads on this monument, rather than it serving as a guide to Lycian travel (Salway 2007: 195). Thus this list presents its reader with an inventory of the roads constructed and/or measured together with the Roman provincialization of Lycia, and it also reflects the message that the security problems, in particular mutiny, lawlessness and brigandage as is recorded on the front face, as occurring in both the cities and the rural areas were solved for the whole country, and the Roman "peace", and at the same time that the sovereignty of the Romans covered all of Lycian territory.

It is also a matter of debate if the roads recorded in the list were actually constructed. Scholars thought that Claudius did not construct these roads but made the extant Lycian roads a part of *cursus publicus* through measuring them, so Roman power was symbolized, and that the use of the words "ὁδοὺς ... ἐποίησεν" ("made ... roads") should not necessarily be taken as meaning road construction, that only measuring the roads would be sufficient to emphasize Roman sovereignty over the region and, consequently, not all the roads recorded were new constructions (Biagi 2008: 306-307; Rousset 2013: 68-70; Polla – Rinner 2009: 85-86). It does not seem reasonable, or possible to complete the construction of each of these roads within a period of three years throughout the whole country between 43 AD, when Lycia was annexed by Rome, and 46 AD, when this monument was erected (Lebreton 2010: 67-74). The verb ποιέω ("I make") of the object word ὁδοί ("roads") seem to present a general meaning. However, within the frame of the work done, there was also road construction, as can be deduced from the word κατασκευασταί ("it has been constructed") between Idebessos and Kitanaura in side C, l. 5. In the inscription on the Claudian Monument on Bonda Hill there is similarly recorded, "κατασκευῆ τῶν ὁδῶν" ("construction of roads"). Even though the measurements of each road are given with precision, these distances do not reflect the actual work of construction, because the roads listed, in many places extend over parts of the same course on the ground. For example, there are roads to Tlos, which had the most road connections in number, from Xanthus, Pinara, Telmessos and Kadyanda. But these roads are not entirely independent of each other nor do they follow totally different courses, and they should have joined somewhere before the, river Xanthus then lead to Tlos via a single road (Şahin 2014: 25; see Rinner 2009). Further, it is remarkable that not a single milestone from Lycia dating from Claudian rule has been found.

The road list records three regional names in Lycia. These are: Mylias in north, that is today around the county of Elmalı; Mnarika in the east which is ca. 10 km west of the county of Kemer and Oktapolis in west which seems to have reached ca. 20 km north to Göcek. The list also records some cities and their regional affilia-

olan yolları sıralayıp, hemen akabinde tekrar batı Lykia'ya dönerek Pinara'dan Telmessos'a ve Tlos'a olan yolları göstermektedir. Ayrıca, orta ve doğu Lykia'daki pek çok yolu saydıktan sonra C yüzünün ortalarında Pygela – Korydalla yolunu verip tekrar batıya geçerek Patara – Phellos – Kyaneai – Myra yollarıyla birlikte doğu Lykia'nın diğer kentleri arasındaki yolları sıralamaktadır. En sonda Korykos – Phaselis yolu verildikten sonra ise Kibyra, Laodikeia ve Asia ile ilgili satırlar gelmektedir. Bazı yolların verilmemiş olması da örn. Kasaba Ovası çevresi, Mylias ve Kabalia bağlantısı ile Lesei... ve Idebessos arası gibi kentsel bağlantılar, yapılabilecek seyahat planlarını kesintiye uğratmaktadır (krş. İşkan, bkz. Işık – İşkan – Çevik 2001: 30; Şahin 2014: 23). Anıtın en az 7 metreyi bulan yüksekliği ve en fazla 9 cm'yi bulan, fakat genellikle 5-6 cm boyunda harflere sahip olması da yazıtın rahatça okunabilmesi ya da seyahat amaçlı pratik kullanımı açısından pek kullanışlı görünmemektedir. Bu bağlamda verilen yollar "itineraria" değildir. Fakat bu yollardan dolayı olarak *itineraria* çıkarılabilir. İlk etapta akla *Itinerarium Antonini*, *Itinerarium Burdigalense* gibi metinler ya da Roma'daki *Milliarium Aureum* ve Konstantinopolis'teki *Milion* gibi tanıdık örnekler gelse de Patara yol anıtı geleneksel *itineraria* ile de benzeşmemektedir; bununla birlikte Patara Yol Anıtı'ndaki gibi metinlerin, daha sonraki *itinerarium*lara öncülük etmiş olması da mümkündür (İşkan, bkz. Işık – İşkan – Çevik 2001: 20; Şahin 2014: 20). Dahası, Patara Yol Anıtı'nın gerek edebi literatürde gerekse epigrafik kaynaklarda herhangi bir örneği de yoktur. Dolayısıyla bunun gibi nedenlerle anıttaki yol listesinin bir seyahat rehberinden çok (Salway 2007: 195), eyaletleştirme ve isyan bastırma sürecinde gerçekleşen ve detaylarını tam olarak bilemediğimiz yol yapımı/ölçümü programına ve bunun anıt üzerine işleniş planına işaret etmektedir. Böylelikle bu liste Lykia'nın eyaletleşmesiyle birlikte yapılan yol hizmetlerinin dökümü niteliğinde olup, ayrıca iç çatışmalarda hem kentlerde hem de kırsalda oluşan özellikle ön yüzünde belirtilen isyan, kanunsuzluk ve eşkıyalık gibi güvenlik sorunlarının da tüm ülkede çözüldüğünün, Roma "barışı"nın ve aynı zamanda egemenliğinin ülkenin tamamına ulaştığının bilgisini yansıtmaktadır.

Anıtta bahsi geçen yolların gerçekten inşa edilip edilmediği de tartışma konusudur. Bilim dünyasında Claudius'un yol inşa ettirmeyip sadece ölçüm yaparak Lykia yollarını resmi *cursus publicus*un bir parçası haline getirdiği, böylece de Roma'nın egemenliğinin sembolize edilmiş olduğu, "ὁδοὺς ... ἐποίησεν" ("yolları ... yaptırdı") kısmının da "yol inşası" olarak anlaşılması gerektiği düşünülmüş, tek başına yolların ölçümünün bile bölgede Roma egemenliğini vurgulamak için yeterli olduğu ifade edilerek her yolun yeni inşa edilmiş olamayacağı dile getirilmiştir (Biagi 2008: 306-307; Rousset 2013: 68-70; Polla – Rinner 2009: 85-86). Lykia'nın eyalet yapıldığı MS 43 ve anıtın dikildiği MS 46 yılı arasındaki 3 yıl içinde tüm ülkedeki yolların hiç yokken yapılmış olması pek mümkün gözükmemektedir (Lebreton 2010: 67-74). Yazıtta

ὁδοί (“yollar”) sözcüğü için kullanılan ποίεω (“yapıyorum”) fiili genel bir anlam ifade etmektedir. Bununla birlikte yapılan iş kapsamında, C yüzünde 5. satırda Idebessos’tan Kitanaura’ya verilen yolda geçen κατασκευασται (“inşa edilmiştir”) sözcüğünden anlaşılacağı üzere inşa faaliyetleri de bulunmaktadır (krş. İşkan, bkz. Işık – İşkan – Çevik 2001: 28-29 ve 50). Bonda Tepesi’ndeki Claudius Anıtı’nda da benzer şekilde “κατασκευῆ τῶν ὁδῶν” (“yolların inşası”) ifadesi geçmektedir. Yapılan yol ölçümleri her bir yol bazında hassas verilmiş olmakla birlikte, mesafeler genel anlamda tüm inşa işini yansıtmaz; çünkü yollar arazide pek çok yerde aynı hat üzerinde ilerlemektedir. Örneğin en çok yol bağlantısının bulunduğu Tlos’a gelen yollar ya da Tlos’tan verilen yollar arasında Ksanthos, Pinara, Telmessos ve Kadyanda yolları bulunmaktadır. Fakat bu yollar arazide birbirinden tamamen bağımsız ya da farklı güzergâhlara sahip olmayıp, büyük ihtimalle Ksanthos Nehri’nden önce birleşmekte ve sonrasında Tlos’a tek bir yol olarak ulaşmaktaydı (Şahin 2014: 25; Ksanthos Vadisi’ndeki kesişmeler için bkz. Rinner 2009). Bu da ön planda olan asıl işin ölçüm olduğunu göstermektedir. Ayrıca, Lykia’dan Claudius Dönemi’ne ait tek bir miltaşı bile bilinmemesi de dikkati çeken diğer bir durumdur.

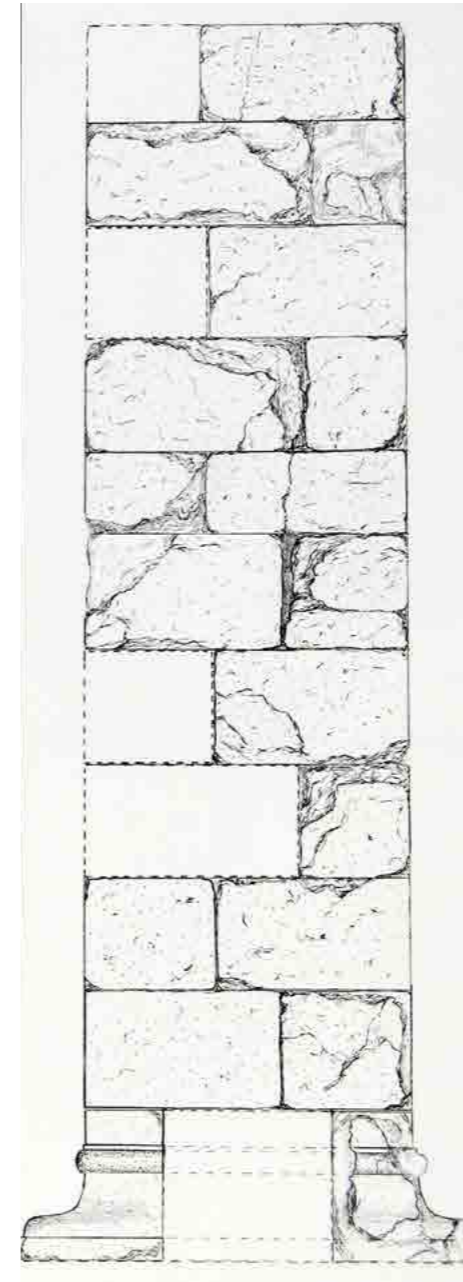
Yol listesinde Lykia’nın üç bölgesinin adı geçmektedir. Bunlar kuzeyde günümüz Elmalı ilçesinin çevresine denk düşen Mylias, doğuda Kemer ilçesinin yak. 10 km kadar batısında kalan Mnarika ve batıda merkezi Göcek’in yak. 20 km kadar kuzey kısımlarına ulaşan Oktapolis bölgeleridir. Liste Lykia dışında kalan, ama onunla bağlantılı bazı kent ve bölgelerin isimlerini de vermektedir. Yol listesi Lykia içinde doğuda son yerleşim olarak Onobara’yı göstermekte, oradan da o dönemde Galatia Eyaleti içinde kalan Pamphylia’daki Attaleia’ya yol vermektedir. Kuzeyde Asia içinde kalan Kibyra’yı (Corsten 2007) son istasyon olarak verirken, Kibyra ve Laodikeia arasında gerçekleştirilen, fakat yazıtın ilgili kısımlarının okunamamasından dolayı tanımlanamayan bir faaliyeti de kaydetmektedir. Batıda Kaunos son kent olarak görünmekle birlikte, yazıtta bu kentle birlikte herhangi bir bölgenin adının geçiyor olması, bilim dünyasında kentin Lykia’ya dahil olduğunu düşündürmüştür (Takmer 2007; Marek 2011.). Kaunos’la ilgili kısımları bu açıdan önemli olabilecek, ancak hakkında henüz sadece bir ön rapor yayımlanmış olan Andriake gümrük yazıtı (Takmer 2007) ve Patara Yol Anıtı hariç, bu tartışmada kullanılan hiçbir belge Lykia-Pamphylia eyaletinin kurulduğu Vespasianus Dönemi’nden önceye ait değildir ve Kaunos’un Claudius Dönemi’nde Lykia Eyaleti’nde olduğunu kanıtlamaya yetmemektedir. Bu ve benzeri nedenlerle kentin Lykia içinde olmadığı görüşleri de kaleme alınmıştır (Şahin – Adak 2007: 93 ve 291; Şahin 2013; Şahin 2014: 423).

Yol listesinde limanların olmaması da merak konusu olmuş ve buna bazı öneriler getirilmiştir. Bir öneriye göre, yollar ekonomik, sosyal ve kamu ihtiyaçları doğrultusunda yapılmış, bu nedenle askeri öncelik gözetilerek topoğrafya zorunlu



A Yüzü
Side A

tions. It lists Onobara as the easternmost settlement of Lycia, and from there a road is given to Attaleia in Pamphylia, which at that time was a part of the province of Galatia. While it presents Kibyra of Asia as the last station, it also records some activity between Kibyra and Laodikeia, which cannot be clearly defined due to the illegibility of the relevant section of the inscription. Though Kaunos is recorded as the last city in the west, some scholars considered Kaunos to be a city of Lycia, since it was not given with an affiliation (Takmer 2007; Marek 2011). But none of the documents presented in this debate, except for the customs inscription of Andriake, the parts of which concerning Kaunos are important for this discussion but of which only a preliminary report has been published (Takmer 2007) and the monument of roads at Patara, are not dated to pre-Claudian period and are insufficient to prove that Kaunos was in the province of Lycia during the reign of Claudius. Such reasons have led some other scholars to consider Kaunos as being a city beyond the borders of Lycia (Şahin – Adak 2007: 93 and 291; Şahin 2013; Şahin 2014: 423).



D Yüzü
Side D

Fig. 3:
Yol Anıtı A ve D yüzleri rekonstrüksiyonu
N. Çevik; Işık – İşkan – Çevik 2001

Reconstruction of the Monument of the Roads (side A and D)
N. Çevik; Işık – İşkan – Çevik 2001

The absence of some harbours or ports has also been an issue of concern and some proposals concerning this are presented. According to one idea, it was due to the military priority of these roads, which were not constructed for economic, social and civic reasons and so these roads did not lead to harbours unless the topography forced the case (Şahin 2014: 25; cf. İşkan in: Işık – İşkan – Çevik 2001: 47). Another opinion is that access to the harbours was more convenient for maritime access and this list focused on land roads not maritime routes (Mittenhuber 2009: 62; also see Polla – Rinner 2009: 85-88). A different approach suggests these places were not included as they did not possess polis status at that time (Schuler 2010: 81, fn.

kılmadıkça limanlara yol verilmemiştir (Şahin 2014: 25; krş. İşkan, bkz. Işık – İşkan – Çevik 2001: 47). Diğer bir öneride ise, limanlara ulaşım deniz yoluyla daha kolay sağlandığından kara yolu bağlantılarını vermeye gerek duyulmadığı belirtilmektedir (Mittenhuber 2009: 62; ayrıca bkz. Polla – Rinner 2009: 85-88). Daha farklı bir öneri ise, limanların anıtın dikildiği dönemde polis statüsünde olmadığı yönündedir (Schuler 2010: 81, dn. 79). Yol listesi incelendiğinde, en azından beş liman yerleşimi olduğu görülebilir: Telmessos, Patara, Gagai, Korykos ve Phaselis. Yazıtta tamamlanan Kalabatia da altıncı olabilir (İşkan, bkz. Işık – İşkan – Çevik 2001: 32; Şahin 2014: 137-141). Fakat anıtın genelinde aynı teritoryum içinde kalan iki birim arasında ya da hatta büyük ihtimalle, bir kentin teritoryumunda yer alan bir yerden başka bir yere yol hiçbir zaman verilmemiştir. Dolayısıyla bazı limanların yol listesinde gösterilmemiş olması, çoğunlukla, bu limanların zaten belki de listede yer almış başka kentlerin teritoryumunda olmasından ve yolların da limanların bağlı buldukları kentlere verilmiş olmasından kaynaklanmış gözükmektedir.

Bahsedilen yönleriyle ve burada anılamayan diğer özellikleriyle Patara Yol Anıtı, gerek ön yüzündeki ithaf yazıtı, gerekse yan yüzlerindeki yol listesi açısından eşsiz bir eser

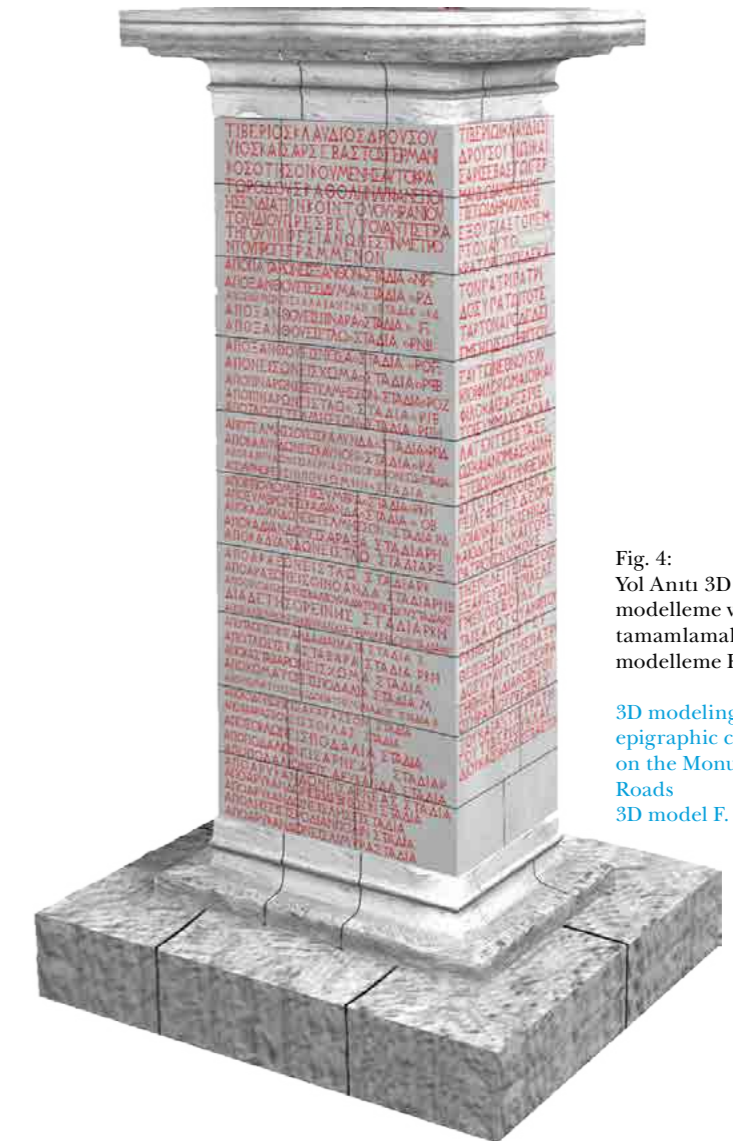


Fig. 4:
Yol Anıtı 3D
modelleme ve epigrafik
tamamlamalarıyla
modelleme F. Onur

3D modeling and
epigraphic completions
on the Monument of the
Roads
3D model F. Onur

olup epigrafi tarihi için de çok önemli bir buluntudur. Sadece Lykia'nın tarihi ve antik coğrafyası ve ayrıca Lykialıların Roma ile ilişkileri için değil, aynı zamanda Roma'nın imparatorluk ve güç politikaları ile Roma eyalet yapılanmasını anlamak için de temel bir başvuru kaynağı niteliğindedir.

KAYNAKLAR REFERENCES

- Biagi, S. 2008 "Le stadiasmos de Patara et la définition de l'espace romain dans la nouvelle province de Lycie-Pamphylie", *Res Antiquae* 5: 299-307.
- Corsten, T. 2007 "Kibyra und Lykien", C. Schuler (ed.), *Griechische Epigraphik in Lykien. Eine Zwischenbilanz (Akten des int. Kolloquiums, München, 24-26. Februar, Wien: 175-181.*
- French, D. 1999/2000 "Inscriptions of Southern Lycia", *Adalya* 4: 173-180.
- İşık, F. 1994 "Patara 1993", *Kazi Sonuçları Toplantısı* 16, 2: 253-282.
- İşık, F. – H. İşkan – N. Çevik 2001 *Miliarium Lyciae. Patara Yol Kilavuz Anıtı / Das Wegweisermonument von Patara, Lykia 6, Antalya.*
- Lebreton, S. 2010 "Les géomètres de Quintus Veranius. À propos du stadiasmos de Patara", *Dialogues d'histoire ancienne* 36, 2: 61-116.
- Marek, C. 2011 "Kaunos und Lykien", *Adalya* 14: 57-60.
- Marksteiner, T. – M. Wöhrle 2002 "Ein Altar für Kaiser Claudius auf dem Bonda", *Chiron* 32: 545-564.
- Mittenhuber, F. 2009 "Literarischer und geographischer Kontext", G. Graßhoff – F. Mittenhuber (eds.), *Untersuchungen zum Stadiasmos von Patara: Modellierung und Analyse eines antiken geographischen Streckennetzes*, Bern: 27-62.
- Polla, S. – E. Rinner, 2009 "Der Stadiasmos und das lykische Strassennetz", G. Graßhoff – F. Mittenhuber (eds.), *Untersuchungen zum Stadiasmos von Patara: Modellierung und Analyse eines antiken geographischen Streckennetzes*, Bern: 63-88.
- Rinner, E. 2009 "Implizite Informationen des Stadiasmos zur Kreuzungssituation im Xanthostal", G. Graßhoff – F. Mittenhuber (eds.), *Untersuchungen zum Stadiasmos von Patara: Modellierung und Analyse eines antiken geographischen Streckennetzes*, Bern: 167-207.
- Rousset, D. 2013 "Le stadiasmos de Patara et la géographie historique de la Lycie: itinéraires et routes, localités et cités", P. Brun et al. (eds.), *Euploia. La Lycie et la Carie antiques. Actes du colloque de Bordeaux 5, 6, 7 novembre 2009*, Bordeaux: 63-75.
- Salway, B. 2007 "The perception and description of space in Roman itineraries", M. Rathmann (ed.), *Wahrnehmung und Erfassung geographischer Räume in der Antike*, Mainz am Rhein: 181-209.
- Schuler, C. 2007 "Ein Vertrag zwischen Rom und den Lykiern aus Tyberissos", C. Schuler (ed.), *Griechische Epigraphik in Lykien. Eine Zwischenbilanz (Akten des int. Kolloquiums, München, 24-26. Februar, Wien: 51-79.*
- 2010 "Priester πρὸ πόλεως in Lykien: Eine neue Inschrift aus dem Territorium von Patara", *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 173: 69-86.
- Şahin, S. 1994 "Ein Vorbericht über den Stadiasmus Provinciae Lyciae in Patara", *Lykia* 1: 130-135.
- 2013 "Parerga zum Stadiasmus Patarensis (9): Kaunisch-lykische Frage", *Gephyra* 10: 32-37.
- 2014 *Stadiasmus Patarensis. Itinera Romana Provinciae Lyciae*, İstanbul.
- Şahin, S. – M. Adak 2004 "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. Herzog, Bern 27-30.06.2001*, Bern: 227-277.
- 2007 *Stadiasmus Patarensis. Itinera Romana Provinciae Lyciae*, İstanbul.
- Takmer, B. 2007 "Lex Portorii Provinciae Lyciae. Ein Vorbericht über die Zollinschrift aus Andriake aus neronischer Zeit", *Gephyra* 4: 165-188.
- Tietz, W. 2003 *Der Golf von Fethiye*, Bonn.



79). At least five harbour settlements are recorded in the list: Telmessos, Patara, Gagai, Korykos and Phaselis. Kalabatia might be a sixth (İşkan in: İşık – İşkan – Çevik 2001: 32; Şahin 2014: 137-141). But the road list in general never gives a road between two points within the same territory, or even probably from a place in the territory of a settlement to another settlement. Therefore, the reason for the absence of some harbours in this list may perhaps be because they are within the territories of other settlements named in the list and the roads were already given to the cities, to which these harbour settlements belonged.

'The Monument of the Roads' at Patara is, with the features mentioned above and other particulars unmentioned in this brief paper, unique, in terms of its dedicatory inscription on its front face and road list on other faces, and it has been a very important discovery in the history of epigraphy. It is an essential reference source, not only in terms of the history and ancient geography of Lycia and of the course of the relationships of the Lycians with Rome, but also in exhibiting Roman policies of imperialism and power, and also for our understanding of the system of Roman provincial organization.

Fig.5: Yol Anıtı verileri doğrultusunda Lykia'nın tarihsel coğrafya haritası Şahin – Adak 2007; Kartografi S. Aydal

Historical geography of Lycia in accordance with Road Monument's data Şahin – Adak 2007; Cartography S. Aydal