**T.C.**
**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ**
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**
**SANAT TARİHİ ANABİLİM DALI**

**DOKTORA TEZİ**

# BİZANS DEVRİNDE LİKYA BÖLGESİ LİMAN YERLEŞMELERİ

**Lale YILMAZ**
**2502000011**

**Tez Danışmanı**
**Prof. Dr. T. Engin AKYÜREK**

**2015**

T.C. İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER
1982 ENSTİTÜSÜ

# DOKTORA
# TEZ ONAYI

**ÖĞRENCİNİN**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Adı ve Soyadı | **:Lale YILMAZ** | Numarası | **:2502000011** |
| Anabilim/Bilim Dalı | **:Sanat Tarihi Anabilim Tarihi** | Tez Savunma Tarihi | **:22..05.2015** |
| Danışman | **:Prof. Dr. T. Engin AKYÜREK** | Saati | **:14:30** |
| Tez Başlığı | **:"Bizans Devrinde Likya Bölgesi Liman Yerleşmeleri"** | | |

**TEZ SAVUNMA SINAVI**, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin **50. Maddesi** uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜ'NE** OYBİRLİĞİ / ~~OYÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

| JÜRİ ÜYESİ | İMZA | KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME) |
|---|---|---|
| 1- Prof. Dr. Engin AKYÜREK | | kabul |
| 2-Prof.Dr. M. Baha TANMAN | | Kabul |
| 3-Prof. Dr. Gülgün KÖROĞLU | | Kabul |
| 4- Prof. Dr. Ahmet Kamil GÖREN | | Kabul |
| 5-Doç.Dr. Zeynep KUBAN | | Kabul |

| YDEK JÜRİ ÜYESİ | İMZA | KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME) |
|---|---|---|
| 1- Doç. Dr. Sedef ÇOKAY KEPÇE | | |
| 2- Yard. Doç. Dr. Özgü ÇÖMEZOĞLU UZBEK | | |

# BİZANS DEVRİNDE LİKYA BÖLGESİ LİMAN YERLEŞMELERİ

**LALE YILMAZ**

## ÖZ

"Bizans Devrinde Likya Bölgesi Liman Yerleşmeleri" başlığını taşıyan tez çalışması, Likya Bölgesi'nde yer alan başlıca liman yerleşmelerinde Bizans devrinde meydana gelen dönüşüm liman yapıları, buluntular ve tarihi kaynaklar kapsamında ele alınmaktadır.

Birinci bölümde Likya Bölgesi'nde liman yerleşmelerinin kurulmasını sağlayan coğrafi yapı ve bu yerleşmelerin devamını sağlayan tarihsel süreç konu edinilmiştir.

İkinci bölümde Akdeniz ticaretinin gelişimi ve ticaret rotalarının oluşum süreci üzerinde durulmaktadır. Birinci alt bölümde ticaret rotaları üzerinde yer alan Likya Bölgesi'nin konum bakımından önemi ve bu bölgeye ticari önem kazandıran üretim etkinliğine katılımı konu alınmaktadır.

İkinci bölüm içeriğinde Roma devri liman alanını oluşturan yapıların tanımlanarak Likya Bölgesi'nde yer alan liman yerleşmelerinin Bizans devrine aktarıldığı biçime ve düzene ilişkin genel görüş sağlanması amaçlanmaktadır. İkinci bölümde başlıca Likya liman yerleşmeleri de ele alınmaktadır. Bu limanların konumsal ve tarihsel değeri açıklanmaktadır. Kazı ve araştırma raporlarına dayanılarak Bizans devrinde yaşanan dönüşüm aşamaları ortaya konmaktadır.

Üçüncü bölümde önceki bilgiler ışığında Likya Bölgesi liman yerleşmeleri üzerine değerlendirme yapılmaktadır. Bu bölgede yaşanan dönüşüm doğal ve siyasal etmenler kapsamında incelenmektedir. Son bölümde ise varılan sonuçlar açıklanmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** "Likya bölgesi", "Liman", "Liman yerleşmeleri", "Bizans devri".

# LYCIAN HARBOUR SETTLEMENTS IN THE BYZANTINE ERA

**LALE YILMAZ**

## ABSTRACT

This thesis, titled “Lycian Harbour Settlements in the Byzantine Era”, examines the transformation of major harbour settlements that took place in Lycian region during the Byzantine Era within the scope of the findings and historical sources.

The first chapter addresses the geographical structure which provided the ground for the establishment of the harbour settlements in the Lycian region, and the historical process which enabled the continuation of these settlements. The third section focuses on the development of the Mediterranean trade and the formation of trade routes. The last section discusses the importance of the location of Lycia on the maritime trade routes and its participation in the productive activity which gave commercial significance to the region.

The second chapter aims to provide a general opinion about the order and the form of the harbour settlements in Lycia as they transferred to the Byzantine Era by defining the structures which formed the harbour area in the Roman Era. The second section addresses the major Lycian harbour settlements. It explains the spatial and historical values of these harbours. It presents the transformation stages that took place in the Byzantine Era on the basis of the excavation and research reports.

The third chapter makes a remark on the harbour settlements in Lycian Coast in the light of information provided in the previous chapters. It analyses the transformation that took place in this region within the context of the natural and political factors. The conclusion explains the results of this study.

**Keywords:** “Lycian region”, “Harbour”, “Harbour settlements”, “Byzantine Era”.

# ÖNSÖZ

Tez çalışmamızın kapsamını Akdeniz kıyılarında Likya Bölgesi'nin liman yerleşmeleri oluşturmaktadır. Söz konusu yerleşmeler, konumları, tarihi ve Bizans devrinde meydana gelen dönüşüm evreleri bakımından incelenmiştir. Liman yerleşmelerine ilişkin bilgi edilmesi amacıyla bölge ziyaret edilmiştir. Güncel ve tarihi yazılı kaynaklar irdelenmiş, plan, çizim ve fotoğraf gibi görsel malzemeler araştırılmış ve değerlendirilmiştir.

Anadolu'da Akdeniz kıyılarında birçok bilimsel kazı, araştırma ve tezin konusu olmuş önemli bir bölgeyi yeni bir tez konusu olarak değerlendirebilme olanağını sağlayan Tez Danışmanı Hocam Sayın Prof. Dr. T. Engin Akyürek'e, yönlendirme ve destekleri için teşekkür ederim.

Tez İzleme Kurulu ve Tez Savunma Jürisi üyeleri, Sayın Prof. Dr. M. Baha Tanman'a, Sayın Prof. Dr. Gülgün Köroğlu'na, Sayın Prof. Dr. Ahmet Kamil Gören'e ve Sayın Prof. Dr. Zeynep Kuban'a teşekkürlerimi sunarım.

Bilgi ve belge paylaşımları için Selçuk Üniversitesi Arkeoloji Bölümü'nden Araş. Gör. Dr. Erdoğan Aslan'a ve Akdeniz Üniversitesi Arkeoloji Bölümü'nden Araş. Gör. Çakır Afşin Aygün'e, Phaselis Antik Kenti fotoğrafları için Sayın Kerem Yücel'e teşekkür ederim.

# İÇİNDEKİLER

**ÖZ** ….....iii
**ABSTRACT** .....iv
**ÖNSÖZ** .....v
**KISALTMALAR LİSTESİ**.....viii
**GİRİŞ** .....1

**1. AKDENİZ HAVZASINDA LİKYA BÖLGESİ**.....4

1.1. Coğrafi Konum.....4
1.2. Tarihsel Süreç.....7
1.3. Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesi.....17
1.3.1. Akdeniz'de Ticaret ve Rotalar.....17
1.3.2. Likya Bölgesi'nin Ekonomik Önemi.....30

**2. BİZANS DEVRİNDE LİKYA BÖLGESİ LİMAN YERLEŞMELERİ**.....35

2.1. Geç Roma ve Bizans Devrinde Liman Yerleşmelerinin Yapısal Özellikleri..35
2.2. Likya Bölgesi'nin Başlıca Limanları.....42
2.2.1. Telmessos (Makri / Fethiye) .....42
2.2.2. Patara.....50
2.2.3. Antiphellos .....60
2.2.4. Kekova Bölgesi (Kekova – Simena – Teimiusa / Tristomon – Aperlae) .....65
2.2.5. Andriake .....79
2.2.6. Finike (Phoinikos).....94
2.2.7. Olympos .....100
2.2.8. Phaselis .....106

**3. LİKYA BÖLGESİ LİMAN YERLEŞMELERİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRME**.....113

3.1. Siyasal, Toplumsal Etmenler ve Nüfus .....120

3.2. Doğal Koşullara Bağlı Etmenler .....125

**SONUÇ** .....131

**KAYNAKÇA** .....137

**EKLER** .....171

**ÖZGEÇMİŞ** .....217

# KISALTMALAR LİSTESİ

| | |
|---|---|
| **AST** | Araştırma Sonuçları Toplantısı |
| **BAR** | British Archaeological Reports |
| **DOP** | Dumbarton Oaks Papers |
| **EHB** | The Economic History of Byzantium |
| **INA** | Institute of Nautical Archaeology |
| **JHS** | The Journal of Hellenic Studies |
| **JNA** | The International Journal of Nautical Archaeology |
| **JNES** | The Journal of Near Eastern Studies |
| **JRA** | The Journal of Roman Archaeology |
| **KST** | Kazı Sonuçları Toplantısı |
| **NEA** | Near Eastern Archaeology |
| **ODB** | Oxford Dictionary of Byzantium |

# GİRİŞ

Likya Bölgesi Anadolu'nun güneybatısında yarımada biçiminde geniş bir alanı kaplamaktadır. Akdeniz kıyısında oluşu ve yeryüzü şekilleri bakımından deniz ulaşımının kara yoluna göre daha elverişli olması nedeniyle bölgede çok sayıda liman kurulmuştur. Likya liman yerleşmeleri çoğunlukla iç kesimlerdeki kentlerin denize açılan bir uzantısı biçiminde kurularak ulaşım ve ticaret merkezleri olarak gelişmiştir. Yukarı kentler ya da denizden uzak diğer yerleşmeler daha çok üretim ve barınma odakları olarak şekillenmiştir. Doğal kıyı şekillerinin liman kurulması amacıyla seçilmesi veya limanların yakınında yukarı kent ile bağlantı kurulabilecek akarsuların bulunması, aynı denizin kıyısında kurulan liman kentlerinin birbirleriyle ticaret ve ulaşım ilişkisi ve giderek uluslararası ve kültürler arası bir ağ kurulması, süreci genel olarak özetler.

Likya limanlarının Akdeniz'de uzak deniz ticareti bakımından önem kazanması Roma devrinde gerçekleşmiştir. Hadrianus gibi imara önem veren imparatorların limanların ticari ve ekonomik bakımdan kullanımını destekleyecek yapıların inşasına yönelik çabaları bu bakımdan belirleyici olmuştur. Depremlerin veya başka doğal olayların zarara uğrattığı liman yerleşmelerine ait yapıların onarılmasını, yenilenmesini sağlayan imparatorların ve bağışçıların varlığı Likya Bölgesi limanlarının yerel ve deniz aşırı Akdeniz ticaret rotasında işlek limanlar olduğunun göstergesidir. Bu limanlar yalnız ticaret amacıyla değil, Roma, İtalya kıyıları, Konstantinopolis, Alexandria, Levant kıyıları, Yunanistan anakarası, Rodos, Girit, Kıbrıs gibi belirli merkezlere ulaşım bakımından da önemliydi. Aynı zamanda sedir ağacı sağlanan ormanları, mureksten elde edilen mor boya endüstrisi bölgenin Akdeniz ticaretine özgün ürünleriyle katılmasını sağlamıştır. Alexandria'dan getirilen tahılın depolandığı Patara ve Andriake'deki granarium (horrea) yapıları Likya liman yerleşmelerinin işlevi ile ilgili kanıt sağlamaktadır. Çeşitli limanlarda kalıntıları bulunan amphora, seramik, cam ve mureks atölyeleri liman yerleşmelerindeki günlük üretimin canlılığına işaret eder. Yine farklı limanlarda

rastlanan sikke buluntuları limanların ticari etkinliğinin ve kullanım süresinin belirlenmesine yardımcı olmaktadır.
Liman yerleşmelerinin kuzeyindeki plato kesiminde yetiştirilen tarımsal ürünler, ormanlardan sağlanan sedir ağacı, deniz canlılarından elde edilen mor boya gibi endüstriyel ürünler, bölgede yerel ve uzak deniz ticaretinin canlı ve sürekli olmasını sağlamıştır. Bölge nüfusunun Hıristiyanlığı kabul etmesini izleyen dönemde burada kökleşen Aziz Nikolaos kültü önemli bir hac merkezi oluşmasını sağlamıştır.
Bizans devrinde Likya'da dini yaşantıyı sağlamlaştıran Aziz Nikolaos kültü ile Myra Aziz Nikolaos Kilisesi bölgeyi Hıristiyanlık hac merkezlerinden biri durumuna getirmiştir. Bu dönemde kurulan kilise ve manastır kompleksleri Hıristiyan yaşantısıyla birlikte Roma kentlerinin Bizans kentlerine dönüşümünün kanıtıdır.

Likya liman yerleşmelerinin tarih süreci içinde geçirdiği dönüşümleri çeşitli açılardan incelemek mümkündür. Ancak bizim çalışmamızın çerçevesi bakımından öne çıkan olgular arasında şunlar bulunmaktadır: Buradaki limanların pek çoğunun kendi sınırları içindeki doğal etkenler yüzünden kullanılamaz duruma gelmelerinin yanı sıra veba salgınları, istilalar ve fetihler yerleşmelerin siyasal ve demografik durumunu etkilemiş, yerleşmelerin kullanım süreci bakımından belirleyici olmuştur.
Öte yandan Bizans İmparatorluğu'nda uygulanan askeri *thema* kuruluşları, bölgenin sınırlarını genişleterek yönetim biçimini değiştirmiş, aynı zamanda doğudan gelen istila tehdidine karşı güvenlik sağlamıştır.

Arap-Müslüman denizciliğinin gelişmesi Akdeniz ticaretinin egemenlik dengelerini farklılaştırmıştır. Ancak ana ticaret rotalarının bir kısmının değişmesine karşın, Likya kıyılarının körfez ve adalarının denizcilik haritalarında kaydedilmesi, öneriler ve tanımlar yoluyla bilgi verilmesi uğrak limanlar arasında yer aldıklarını kanıtlamaktadır. Ayrıca sualtı araştırmaları batık gemiler ve yapı kalıntıları ticaretin bu limanlarla bağlantısını önemli ölçüde aydınlatarak önemli kanıtlar sunmaktadır. Likya limanlarının Bizans devrindeki ticari etkinlikleriyle ilgili belgeler sınırlıdır. Fakat sedir ağacından elde edilen ve özellikle gemi yapımında kullanılan kerestenin ticareti yapılan önemli bir ürün olarak 19. yüzyıla kadar ulaşması yerel anlamda ticaretin varlığını göstermektedir.

Likya Bölgesi limanlarının birçoğu yarımada üzerinde bulunmaktadır. Ancak bölge kıyılarında körfez ve koy gibi çeşitlilik de görülmektedir. Bu bakımdan limanlar birbirinden ayrı özelliklere sahiptir. Ancak bölgesel bakımdan bütüncül olarak değerlendirilebilecek bir görünüm taşımaktadır.

Tez konusu olarak belirlenen Likya Bölgesi limanlarını şu noktalardan incelenmiştir: Roma devri sonrasındaki birinci evrede Bizans kimliği ve görünümü kazanması ve Bizans devrinde geçirdiği aşamalarda yaşadığı dönüşüm ve sonrasında bu limanların Türk egemenliği devrine aktarımı. Bu olguları tarihi kaynaklar ile arkeolojik buluntulara dayanılarak incelemeye çalıştık. Tezimizde, Bizans yerleşmelerinin Geç Antik Çağın sonunda çöküşünü betimleyen geleneksel görüşten ayrı olarak, çeşitli dönemlerde kesintilere uğramış olmakla birlikte Ortaçağ Bizans, Arap istilaları ve Türk döneminde Likya liman yerleşmelerinin varlığının ve işlevlerinin farklı ölçeklerde olmasına karşın devam ettiği öne sürülmektedir.

# 1. AKDENİZ HAVZASINDA LİKYA BÖLGESİ

## 1.1. Coğrafi Konum

Akdeniz kıyılarındaki limanların konumları göz önüne alınırsa çok sayıda ada ile birlikte erken devirlerden başlayarak canlı bir deniz trafiğine ve ticaret etkinliğine sahne olduğu anlaşılmaktadır. Yeryüzü biçimleri, kıyı şekilleri, dağların ve ovaların varlığı, akarsuların, flora ve faunanın çeşitliliği, toprak içeriği toplulukların yerleşme seçiminde başlıca etkenlerdir. Likya Bölgesi bu etkenlerin toplamı bakımından pek çok özelliği bünyesinde barındıran bir coğrafya alanıdır. Deniz ticareti ve ulaşımı Akdeniz havzasının bütününde, bölgesel ve bölgeler arası olarak gerçekleştirilmiştir.
Akdeniz, bir bütün olarak göz önüne alındığında, Atlas Okyanusu'na açılan Cebelitarık Boğazı'ndan, Marmara Denizi'ne açılan Çanakkale Boğazı'na kadar sınırlandırılabilecek, Ege ve Adriyatik gibi küçük denizleri de içeren, doğuda Levant sahili olarak adlandırılan bölgede Suriye, İsrail, Lübnan, güney doğuda ise Kuzey Afrika ülkeleri Mısır, Libya, Tunus, Cezayir, Fas'ın kıyılarının bulunduğu üç kıtaya yayılmış geniş bir alana sahiptir. (Resim 1) Deniz yolu sadece ulaşım ve ticaret açısından kolaylık sağlaması bakımından değil interaktif kültürlerin ve kozmopolit kentlerin doğması bakımından da önem taşımaktadır.

Anadolu yarımadasının güney batısında, günümüzde Teke Yarımadası olarak anılan bölge Eski Çağ'da Likya (Lykia) olarak adlandırılmıştır. Bu yarımada genel bir tanımla Fethiye ve Antalya körfezleri arasındaki alanı kaplamaktadır. Bölgenin batısında Fethiye Körfezi (sinus Glaucus), doğusunda Antalya Körfezi (mare Pamphylium), güneyinde Akdeniz (mare Mediterraneum) yer alır. (Resim 2) Likya Bölgesi kıyıları batıda Fethiye Körfezi'nden güneybatıya uzanan yarımadanın oluşturduğu yay biçimi, Gelidonya Burnu'ndan kuzeydoğuya, Adrasan, Çıralı (Olympos) ve Tekirova'ya (Phaselis) doğru izlenebilir.

Likya Bölgesi'nde akarsuların oluşturduğu verimli ovalar başlıca üretim merkezlerini oluşturur. Batıda Fethiye Körfezi'nin çevresinde alüvyonlu Fethiye Ovası yer alır. Eşen (Koca) Çay'ın (Xanthos Çayı) Kemer'den başlayarak denize uzanan bölümde alüvyonla oluşturduğu Eşen (Kınık) Ovası bölgenin en büyük düzlüğüdür. Demre Çayı'nın (Myros) suladığı Demre Ovası daha küçük bir alana sahiptir. Kumluca Ovası bölgenin doğusunu kaplayan en büyük alana sahip ova olup Alagir (Alakır, Limyros) ve Aykırıçay (Arykandos) akarsularına sahiptir.[1] Geçmişte olduğu gibi günümüzde de aynı alanlar yerleşim ve tarım amaçlı kullanılmaktadır. Yarımadada akarsuların taşıdığı alüvyonlar daha alçak ovaları oluşturmuştur.[2] (Resim 3)

Likya Bölgesi'nin bulunduğu Teke Yarımadası genel olarak yüksek ve dağlık bir bölge görünümündedir. Güneybatı Torosları oluşturan dağ sıraları tüm yarımadada, kıyılarda ve iç kesimlerde devam eder.[3] Bölgenin merkezindeki Elmalı Ovası ile Antalya Körfezi arasındaki alanı Bey Dağları olarak anılan sıradağlar kaplar. Bey Dağları, kıyı üzerinde birdenbire yükselen bir sıradağdır. Bölgenin dağlık oluşu kıyı yerleşmelerini ve ulaşımda deniz yolunun kullanılmasını bir anlamda zorunlu kılmıştır.

Bölgenin yeryüzü şekillerinin biçimlenmesinde önem taşıyan doğal etkenler arasında depremler de sayılmaktadır. Likya'nın özellikle orta ve batı bölümü deprem bölgesidir.[4] Roma ve Bizans devirlerinde meydana gelen ve büyük hasarlar oluşturan depremlerin ardından kentlerin önemli bir bölümü yeniden inşa edilmiştir. Bu durum kentlerin ve limanların terk edilmediğini ve üretim – ticaret zincirinde varlıklarını koruduklarını göstermektedir.

[1] Cevdet Bayburtluoğlu, **Lykia**, Ankara, Ankara Turizmi Eski Eserleri ve Müzeleri Sevenler Derneği, t.y., s. 6.
[2] Ertuğ Öner, "Likya Limanlarının Kaderi", **XV. AST**, C: I, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 1998, s. 419-440.
[3] Oktay Akşit, **Likya Tarihi**, İstanbul, İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1967, s. 20.
[4] "Teke Yarımadası", **Türk Ansiklopedisi**, Ankara, MEB, 1982, s. 35.

Coğrafyaya ilişkin bu bilgilerin esas olarak liman ve diğer yerleşimler arasındaki üretim ve ticaret bakımından değer taşıdığı için bizim çalışmamızda yer almaktadır. Örneğin, bölgede Doğu Akdeniz ülkelerinde de görülen Lübnan sedir ağaçları yarımadanın yüksek kesimlerinde, Batı Toroslar'da, Antalya, Kaş ve Elmalı çevresinde yetişmektedir.[5] Sedir ağaçları gemi yapımında kullanıldığı için tarih boyunca değer taşımıştır. Yüksek bölgelerden kesilen ağaçlar akarsulara bırakılarak gemi inşasında kullanılmak üzere bölge tersanelerine veya ihraç amacıyla Likya limanlarına nakledilmiştir.

[5] "Akdeniz Bölgesi", **Yurt Ansiklopedisi**, C: XI, Türkiye Genel, İstanbul, Anadolu Yayıncılık, 1982, s. 7916.

## 1.2. Tarihsel Süreç

Bölüm içeriğinde Likya Bölgesi sınırlarının tarihsel belgelere dayanarak belirlenmesi amaçlanmıştır. Ayrıca Roma ve Bizans devirlerine ait tarihi anahatlarıyla değerlendirilmiştir.

Likya Bölgesi'nin sınırları Strabon'dan, Plinius'a ve 19. yüzyıl gezginlerinin notlarına kadar pek çok kaynakta tutarlılık olduğu kadar farklılık da gösterir. Tarihsel olarak ele alındığında batıda Telmessos'tan (Fethiye) doğuda Phaselis'e kadar olan yarımadada yer alan bölgeden söz edilmektedir. Bölgenin özellikle doğu kıyısı için bir tartışma söz konusudur. Plinius bölgenin sınırını önce Phaselis daha sonra ise doğuda yer alan Olbia kenti olduğunu belirtmiştir.[6] Athaneus ise Phaselis'i bölgenin doğudaki son kenti olarak kaydetmiştir. Bölgenin doğusundaki Phaselis Likya kenti değil, bir Dor kolonisi olmasına karşın İÖ 2. yüzyılın başlarında Likya Birliği'ne katılmıştır.[7] Bu durumda Likya sınırlarına Phaselis dahil edilmektedir. Bölgenin batı sınırları ile ilgili olarak Stadiasmus Paterensis'de Telmessos ve Fethiye Körfezi'nin batısındaki Kaunos da Likya Bölgesi içinde sayılmıştır.[8] Likya, batısında Karia, kuzeyinde Pisidia, doğusunda Pamphylia bölgeleri ile çevrelenmiştir. Bu sınırlar Bizans devrinde farklılaşarak daha geniş bir eyalete dönüşmüştür.

İS 1. yüzyılda Plinius, önceki dönemlerde Likya Birliği'nde 70 olan kent sayısının o dönemde 36 olduğunu yazmıştır. İS 1. yüzyılda büyük ve küçük yerleşmeler ile kent birliklerinden meydana gelen bir yapıya sahip olduğu düşünülmektedir. Plinius'un kayıtlarına göre Myra, Patara, Tlos, Xanthos, Telmessos kentleri 'Lykia Ulusunun Anakenti' olarak anılmaktadır.[9]

---

[6] Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, t.y., s. 5.
[7] Akşit, **a.g.e.**, s. 120.
[8] Sencer Şahin, **Stadiasmus Patarensis Likya Eyaleti Roma Yolları**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2011.
[9] Seton Lloyd, **Türkiye'nin Tarihi**, Çev. Ender Varinlioğlu, 18. bs., Ankara, TÜBİTAK, 2003, s. 240; Plinius, **Pliny's Natural History**, XXVIII, Çev. H. Rackham, London, Harvard University Press, 2005-2006.

İÖ 1. yüzyılda korsan saldırıları meydana gelmiştir. Özellikle Doğu Likya'da İsaurialı ve Pisidialı korsanlar Mare Pamphylia'da (Antalya Körfezi) ticaret gemilerini yağmalarken bazı Likya kentlerini üs olarak kullanmaktadır. Ancak Romalılar, Zeniketes'e ve korsanlara karşı başarı kazanmıştır. Phaselis ve Olympos kentleri korsanlar tarafından üs olarak kullanıldıkları için cezalandırılmıştır. Roma devrinde İmparator Augustus, Traianus ve Hadrianus dönemleri bölgenin imar faaliyetleriyle geliştiği dönemlerdir.

Helenistik dönem ve Roma devrinde Likya kentleri *polis* konumundadır. İç işlerinde bağımsız, dış işlerinde ise vergi ödeme veya ordu sağlama gibi yükümlülükler ile ana yönetime bağlıdır. İS 43 yılında İmparator Claudius döneminde senato kararıyla Likya, Roma eyaleti ilan edilmiş ama bu karar bölgenin bağımsızlığının sonunu hazırlamıştır. Bu dönemde Pamphylia'nın kıyı ovası yeni kurulan Likya eyaleti sınırlarına dahil edilmiştir. Likya ve Pamphylia birlikte bir eyalet olarak düzenlenmiştir. Likya'nın sürdürdüğü federatif özgürlük İmparator Vespasianus dönemi ve 4. yüzyılın başlarında İmparator Diokletianus tarafından tamamen ortadan kaldırılacaktı.[10] Bu dönemde bölgenin sınırları kuzey batıya doğru genişletilmiş, Kaunos ve Kalynda da eyalete katılmıştır.[11]

İS 141 yılındaki depremden sonra Rhodiapolisli Opramoas, Kyaenaili Iason, Oinoandalı Licinius Langus gibi zenginlerin ve Roma'nın desteğiyle Likya kentleri yenilenmiştir.[12] Özellikle Rhodiapolisli Opramoas 'Euergetes' (hayırsever) olarak İS 114-153 yılları arasında, 142-143 yıllarındaki deprem sonrası imar faaliyeti de dahil olmak üzere tüm Likya kentlerine büyük yardımlarda bulunmuştur.[13] Depremler nedeniyle Likya'da bu dönemde birçok kentin nüfus kaybına uğradığı da kaydedilmiştir.

[10] Bean, **Eski Çağ'da Lykia Bölgesi**, Çev. Hande Kökten, 2. bs., İstanbul, Arion Yayınevi, 1992, s. 29-30.
[11] Bean, **a.g.e.**, s. 31.
[12] Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s. 42-44.
[13] Ebru N. Akdoğu Arca, "Lykia'lı Bir Euergetes: Opramoas", **Likya İncelemeleri I**, Ed. S. Şahin, M. Adak, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2002, s. 79-90.

Likya eyaletindeki kentlerin birbirleri arasındaki uzaklıklarının stadion değerinde kaydedildiği Stadiasmus Provinciae Lyciae (Likya Eyaleti Yol Kılavuz Anıtı) önemli veriler sağlamaktadır. Bu anıta ait 41 adet yazıtlı blok, Bizans devrine ait İS 6. yüzyıl duvar örgüsündeki devşirme parçalar arasında bulunmuştur. İmparator Claudius emriyle İS 1. yüzyılda bölgenin ilk genel valisi Quintus Veranius tarafından yaptırılmıştır.[14] Bu yazıt, ticari etkileşime işaret etmesi bakımından da önemlidir.

Likya Bölgesi'nin tarih boyunca işlek bir liman zincirine sahip olduğu, Roma devrinin son dönemlerine, İS 1. yüzyıla ait kayıtlardan da anlaşılmaktadır. Hıristiyanlığın yaygınlaşması için çalışan Aziz Pavlus, Ephesus'tan Doğu Akdeniz'e, Lübnan'ın Tyre kentine dönerken Patara limanında gemi değiştirmiş ve son gezisinde Myra'nın limanı Andriake'de İskenderiye'den gelen ve mısır taşıyan bir gemiyle Roma'ya doğru yola çıkmıştır.[15] Bu kaynaklar limanların ticari ve ulaşım amaçlı, aktarma yapılan yerler olarak kullanıldığını göstermektedir.

Roma İmparatorluğu'nun İS 395 yılında ikiye ayrılmasıyla birlikte Doğu Akdeniz ile Adriyatik Denizi'ne kadar olan bölge Doğu Roma İmparatorluğu sınırları olarak belirlenmiştir. Bizans imparatorlarının Ege Denizi, Karadeniz ve Doğu Akdeniz'de egemenlik kurmaları da bu dönemde ivme kazanmıştır. Bu durum Akdeniz'de iç ve dış ticaret ağının oluştuğu anlamına gelmektedir.

İmparator Iustinianos'un 533 yılında Kartaca'yı, 535 yılında Sicilya ve Güney İtalya'yı, 554 yılında İspanya'nın güneydoğusunu [16] ele geçirerek Bizans İmparatorluğu'nun sınırlarını genişletmesi, Akdeniz'de kontrolü ele geçirmesini de beraberinde getirmiştir. Ancak bu geniş sınırlar korunamamış, Bizans Devleti doğuda ve batıda toprak kaybetmeye başlamıştır. Özellikle 642'de Mısır'ın İslam egemenliğine geçmesi Akdeniz ticaretinde Bizans egemenliğine yönelik önemli bir

[14] Süleyman Bulut, Necdet Coşkun, "Yol Kılavuz Anıtı", Fahri Işık, "Patara 1994", **17. KST**, C: II, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 1996, s. 159-184.
[15] Martin Harrison, "Churches and Chapels of Central Lycia", **Anatolian Studies**, Vol: 13, 1963, s. 117-151, (Çevrimiçi) http://links.jstor.org/sici?sici=0066-1546%281963%2913%3C117%3ACACOCL%3E2.0.CO%3B2-B, 11.12.2012.
[16] Haldon, **a.g.e.**, s. 46-47.

darbe olmuştur. Doğu Akdeniz'de kaybedilen bölgeler Bizans Devleti'nin siyasal olduğu kadar ekonomik bakımdan da çöküşünü hazırlamıştır.

Bizans devrinde Likya nüfus yoğunluğunun fazla oluşuyla önemli bir bölgeydi. Hıristiyanlığın resmi din olmasıyla birlikte bölgede piskoposluk merkezleri düzenlenmiştir. İS 4. yüzyılda bölgenin başkentliği Patara'dan Myra'ya geçmiştir.[17] Patara Aziz Nikolaos'un doğum yeri, Myra ise görev yaptığı ve öldüğü kenttir. Diğer bir önemli aziz Sionlu Nikolaos ise Sion manastırı kurucusu, yaşamı ve mucizelerinin anlatıldığı 'vita'sıyla Likya Bölgesi'ne dair yazılı bir belgenin kaynağıdır. Diğer Likya kentlerinin piskoposları da konsil listelerinde yer almaktadır. Khalkhedon Konsili'ne Likya'dan 18 piskopos katılmıştır.[18] Likya'nın kozmopolit yapısının yarattığı iletişim Hıristiyanlığın yayılmasını, kiliseler kurulmasını sağlamış ve yerel Hıristiyan azizleri bölgenin dini merkez olarak değer kazanmasında önemli rol oynamıştır. Myra kenti İmparator II. Theodosius (408-450) döneminde sınırları yeniden belirlenen Likya eyaletinin metropolisi ilan edilmiştir.[19]

İmparator Heraklios (610-641) döneminde siyasal ve yönetsel bakımdan bir düzenleme söz konusudur. Bu dönemde imparatorluğun *thema* olarak adlandırılan askeri bölümlere ayırma kararı alınmıştır.[20] Likya, 7. yüzyıl ortalarından itibaren Anadolu'nun güney kıyılarında geniş bir alanı kaplayan Kibyrrhaioton *theması* sınırları içindedir. Öncesinde Iustinianos (527-565) döneminde Lykia Valiliği, Oriens Valiliği'ne bağlıdır. Kibyrrhaioton *thema*sının *strategos*u 734 yılına ait kayıtlarda geçmektedir. Bu birincil deniz *thema*sı, genel sınırlarıyla Karia, Likya, Pamphylia ile Isauria bölgelerinin bir bölümünü kaplamaktadır.

---

[17] Nevzat Çevik, **Taşların İzinde Likya**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2012, s. 15.
[18] Clive Foss, **Byzantine Cities of Asia Minor**, Harvard University, 1972.
[19] Clive Foss, "The Lycian Coast in the Byzantine Age", **DOP**, Vol: 48, 1994, (Çevrimiçi) http://www.jstor.org/stable/1291721., 11.11.2011.
[20] *The* sözcüğü kolordu anlamına gelmektedir. *Thema* ise askeri birliğin yerleştiği bölgenin veya eyaletin adıdır. Askeri yönetim birimleri olarak tanımlanan bu eyaletlerin başında yüksek sivil ve askeri yetkilere sahip olan *strategos* bulunmaktadır. Strategosların yanındaki *prokonsul* sivil yönetimden sorumludur. Her *thema* bölgesinde babadan oğula askerlik görevini üstlenen kimselere, asker toprağı anlamına gelen *stratiotika ktimata* dağıtılmıştır. Böylece seçilmiş askeri birlikler Anadolu'ya yerleştirilerek bu sistem kurulmuştur. "Türkiye'nin Genel Tarihi, Bizans Dönemi", **Yurt Ansiklopedisi**, C: XI, Türkiye Genel, İstanbul, Anadolu Yayıncılık, 1982, s. 8068-69.

İmparator Konstantinus Porphyrogenitus (913-959), *De Administrando Imperio* adlı yapıtında Kibyrrhaioton'un sınırlarından söz etmiştir. Kibyrrhaioton kıyılarını Telmissum, Xanthos'da Patara, büyük Aziz Nikolaos'un Myra'sı, Phoenix (Finike), Phaselis ve Pergamonlu Attalos'un kenti (Antalya) liman kentleriyle tanımlamıştır.[21]

Likya Bölgesi ve dolayısıyla Bizans İmparatorluğu, 7. ve 8. yüzyıllarda Pers, Arap istilaları ve Konstantinopolis'in Araplar tarafından kuşatılması gibi olaylarla uğraşmıştır. Bu bakımdan İmparator Heraklius (610-641) döneminde Kibyrrhaioton (Karavisionorum) *thema*sının kurulması, imparatorluğun kıyılarını bu tehditten korumaya yönelik bir çaba olarak görülebilir.

İmparator III. Leon (717-741) döneminde 710-732 yılları arasında tüm deniz kuvvetlerini kapsayan Karabisianon *thema*sı bölünmüş, Anadolu kıyıları ve adalar Kibyrrhaioton *thema*sı, Ege adaları ise sonradan *thema* olacak Aigaion Pelagos drungariosluğu (amirallik) konumuna getirilmişti.[22] Bu düzenlemeyle Kibyrrhaioton donanmasının yanı sıra Konstantinopolis'e imparatorluğun merkezi donanması yerleştirilmiştir.[23] İmparator Konstantinus Porphyrogenitus (913-959) tarafından *De Ceremoniis* kitabında 911 yılına ait askeri kuvvetlerin sayıları kaydedilmiştir. Kibyrrhaioton'da savaş gemilerindeki asker sayısının 1190 olduğunu öğrenmekteyiz.[24] 4200 askerden oluşan imparatorluk donanmasından sonra en yüksek asker sayısına sahip olan Kibyrrhaioton *thema*sının askeri gücünü 10. yüzyıla değin koruduğu anlaşılmaktadır.

İmparatorluk donanmasının Akdeniz kıyılarında tutulmasının başlıca nedeni Arap istilalarıydı. Emeviler döneminde başkent Dımışk (Şam) ve Abbasiler döneminde başkent Bağdat merkezli olarak Nisan veya Mayıs ayında başlayan 30 ila 60 günlük seferler gerçekleştirilmiştir. Bu saldırılar iki koldan ve iki ayrı güzergah üzerinden

[21] Constantinus Portphyrogenitus, **De Thematibus et de Adminstrando Imperio**, Cambridge, Massachusetts, Andover – Harvard Theological Library, MDCCCCX, s. 37.
[22] Ostrogorsky, **Bizans Devleti Tarihi**, Çev. Prof. Dr. Fikret Işıltan, 6. bs., Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2006, s. 147.
[23] Mark Whittow, **The Making of Byzantium: 600-1025**, California, California University Press, 1996, s. 167.
[24] **A.e.**, s. 185.

kıyı ve iç kesimi kapsayacak biçimde düzenlenmiştir.[25] Arap yönetiminin planlı bir biçimde ilerleyerek Akdeniz'de egemenliği ele geçirmenin yanı sıra Konstantinopolis'i fethetme girişiminde oldukları anlaşılmaktadır. Muaviye bin Ebu Sufyan'ın bu amaçla hazırladığı deniz kuvvetlerinin Likya yakınlarındaki adalara yönelmesi stratejik adımlardan sadece birini oluşturmuştur.

Bölgede Arap donanması ile Bizans donanması arasında bu dönemde meydana gelen en önemli savaşlar şöyle özetlenmiştir:
Suriye Valisi Muaviye, Halife Ömer'in ölümünden sonra donanma hazırlayarak 649 yılında ilk deniz seferini gerçekleştirerek Kıbrıs, Rodos (654) ve Kos adalarını ele geçirmiştir. [26] Halife Osman (644-656) döneminde, Abdullah bin Sa'd komutanlığındaki Arap donanması Finike açıklarında Bizans donanması ile karşılaşmıştır. 655 tarihli "Dhat-al Shawari" (Zatü's-savari, Direkler Savaşı) Arapların üstünlüğü ile sonuçlanmıştır. Bizans donanmasını komuta eden İmparator II. Konstans'ın (641-668) zorlukla kurtulduğu bu savaş, Orta Akdeniz'de Arap - Müslüman istilalarının başlangıcı olarak tanımlanmıştır.[27] Arap donanma birliği gemi yapımında kullanılan ağaçların sağlandığı Finike'ye kadar ulaşmış, diğer bir donanma bu birliğe katılmıştır. Melki Piskoposu Agapios 'El-Menbici Kitab'ül-Unvan' yapıtında Arap askerlerinin deniz savaşının ardından Finike'yi tahrip ettiklerini kaydetmiştir. Yine aynı kayıtlara göre 673-674 yıllarında Arap kuvvetleri Likya'ya deniz seferi düzenlemişlerdir. Ancak Arap donanması, Bizans gemisi tarafından ilk kez kullanılan Rum ateşi ile yakılmıştır. [28] Arap ordularının Konstantinopolis kuşatmasında malzeme sevkiyatını Likya limanlarında yapmaları[29] bölgenin deniz rotalarında önemini koruyan bir merkez olduğunu yeniden göstermektedir.

[25] Mustafa S. Küçükaşçı, "VII.-VIII. Yüzyıllarda Likya'ya Arap İlgisi", **III. Likya Sempozyumu**, C: II, Antalya, AKMED, 2005, s. 375-383.
[26] Ostrogorsky, **a.g.e.**, s. 108-109.
[27] John H. Pryor, Elizabeth M. Jeffreys, **The Age of Dromon: The Byzantine Navy ca. 500-1204**, Leiden, Boston, Brill, 2006, s. 25.
[28] Küçükaşçı, **a.g.e.**, s. 378-379.
[29] Çevik, **a.g.e.**, s. 15.

İmparator V. Konstantinos (741-775) döneminde de Arap ve Bizans donanmaları arasında savaşlar devam etmiştir. 747 yılında Kibyrrhaioton'da Arap donanması Bizans kuvvetleri tarafından yenilgiye uğratılmıştır. 750'de Halifeliğin Şam'dan Bağdat'a geçmesiyle Arap iç savaşının başlaması Bizans Devleti'nin üzerindeki Arap baskısını azaltmıştır. Yine de bu dönemde Likya'ya Arap saldırıları devam etmiştir.

İmparatorluk donanması Arap saldırılarına karşı Akdeniz'de savaşmış, İmparatoriçe Eirene (797-802) donanmayı 789-790 yıllarında Arap kuvvetleri üzerine göndermiştir. Donanma Myra'dan Gelidonya Burnu'nu geçerek Attaleia'ya gelmiştir. Arap kuvvetleri Bizans donanmasını yenilgiye uğratmış, Kibyrrhaioton generali Theophilos ise tutsak edilmiş ve öldürülmüştür.[30] 809 yılında Myra'ya Harun Reşid'in donanması saldırmış, ancak 843 yılında ise Gelidonya Burnu'nda Arap donanması batırılmıştır.[31]

Bizans'ın Akdeniz egemenliğini yeniden sağlama girişimi bakımından imparator VI. Leon (886-912) döneminde 911 yılında Girit'i Araplar'dan geri alması önemlidir. Bu tarihten başlayarak donanmanın gizlendiği yer Girit Adası olmuştur. Öte yandan 1035 ve 1043 yıllarında Bizans donanması Araplara karşı kayda değer başarılar kazanmıştır.

Makedonyalılar hanedanı döneminde (9. yüzyıl-11. yüzyıl ortaları) Bizans'ın yeniden yapılanmaya başladığı anlaşılmaktadır. Bu dönemde kilise ve manastır kompleksleri kurulmuş, Makri önem kazanmış, Myra kenti ise Kibyrrhaioton *thema*sının merkezi konumuna gelmiştir. 1034 yılındaki saldırının ardından İmparator X. Konstantinos (1059-1067) Myra'yı yeniden imar etmiştir. 1081-1185 yılları arasında Komnenos hanedanı dönemi Likya kıyı yerleşmeleri için savunma yapılarıyla gerçekleşen yeni bir biçim sağlamıştır.[32]

---

[30] Harry Turtledove, Ed., **The Chronicle of Theophanes**, Philadelphia, University of Pennysilvania Press, 1982, s. 149, bölüm 465.
[31] Harrison, **a.g.e**; Turtledove, **a.g.e**, s. 149.
[32] İlhan Erdem, "Ortaçağ Sonlarında Likya Levant Ticareti ve Türkmenler (12.-15.yy.)", **III. Likya Sempozyumu**, C: I, Antalya, AKMED, 2005, s. 243-251.

Bizans toprakları için Arap istilalarının ardından diğer büyük tehlike Türklerin Anadolu'ya göç ve fetih yoluyla yerleşmeleri olmuştur. Türklerin Anadolu'ya seferleri özellikle 1070-1080 yılları arasında etkili olmuştur. Göçebe Selçuklu boyları Batı Anadolu'ya ulaşmıştır. Oğuz ve Türkmen boyları Bizans sınırlarına saldırılarını yoğunlaştırmıştır.[33] Sultan Mesud'un (1116-1155) etkisi ve desteğiyle 12. yüzyıldan başlayarak Türkmenler kuzey Likya'ya yerleşmişlerdir. Bizans'ın göçebe Türkler ile ilgilenmediği, düzenli ordulara sahip Türk beylikleri ile savaş hazırlığında olduğu öne sürülmüştür.[34] Bu nedenle göçebe Türklerin bölgede yerleştiği ve nüfusunun arttığı söylenebilir. 1158 yılından başlayarak Türklerin fethettiği ilk yerleşmeler Khoma, Kibyra, Podalya, Balboura, Bubon olmuştur. Likya'nın kuzey yerleşmelerinde Bizans yaşantısının sanılanın aksine daha geç dönemlere kadar sürdüğü kazı ve yüzey araştırmalarında belirlenmektedir.

Türkmen topluluklarının Anadolu'da 12. yüzyıldaki yoğunluğu ile ilgili olarak Fransa kralı Philippe Augustus'un kayıtları ilgi uyandırmaktadır; kral 1191 yılında III. Haçlı Seferi'nden döndüğü sırada Likya kıyılarına ulaştığında, tepelerden aşağı inen Türkmen topluluklarıyla karşılaşmıştır.[35] Türklerin bölgede ilerleyişini sağlamlaştıran olay ise Selçuklu hükümdarı II. Kılıçarslan komutasındaki ordunun 1176 Mryokephalon'da kazandığı savaşıdır. Osmanlı fetihleri bölgede Türk nüfusun artışı ve liman yerleşmelerinin giderek küçük kıyı köylerine dönüştüğü uzun sürecin başlangıcıdır.

VIII. Mihael Palailogos (1259-1282) tahta çıktığı dönemde Türk boyları Meandr'ın (Menderes Irmağı) güneyinden başlayarak imparatorluğun topraklarında yerleşmeyi sürdürmektedir. Türk boyları daha sonra ırmağın kuzeyine geçmeye başlamıştır. Türkmenler veya diğer Türk boyları Bizans sınırını farklı bölgelerde ihlal etmiştir. Anadolu'da bu dönemde Bizans nüfusunu Ermeniler, Slavlar, Kumanlar ve Türkler

[33] Sergey Grigoreviç Agacanov, **Selçuklular**, Çev. Ekber N. Necef, Ahmet R. Annaberdiyev, İstanbul, Ötüken, 2006, s. 155.
[34] Elizabeth A. Zachariadou, **Studies in Pre-Ottoman Turkey and Ottomans**, Aldershot, Ashgate Variorum, 2007, s. 6.
[35] Erdem, **a.g.e**, s. 243-251.

oluşturmaktadır.[36] Sınırlarda doğrudan bir fetih hareketi olmaksızın 200 yılı aşan bir sürede Türk boylarının Bizans sınırlarını ihlal ederek yerel nüfusu etkilediği bu süreç, Anadolu'daki nüfus yapısını değiştirmiştir.

Selçukluların Alaaddin Keykubad döneminde (1207) Antalya ve Alanya'yı ele geçirmesi ile bu bölgede 1220-1246 yılları arasında 31 adet büyük ve önemli kervansaray inşa edilmiştir. Ancak Antalya-Burdur-Eğirdir-Akşehir yönüne uzanan kervan yolları kuzeyde Akşehir-Dinar-Denizli rotasını sürdürmektedir.[37] Bölge limanlarıyla karayolu bağlantısı bulunan bir kervansaray yapısına rastlanmamış olması bu bölgenin yeryüzü şekilleri nedeniyle karasal ticaret yollarında yer almadığını düşündürmektedir.

Likya Bölgesi sınırları içinde Menteşeoğulları Menteşe Bey'in 1269 tarihinde kurduğu bölgedeki ilk Türk beyliği olarak tanımlanır.[38] 14. yüzyılda Meğri olarak adlandırılan Telmessos (Makri, Fethiye) Menteşeoğulları'nın egemenliğindedir. Kuzeyde Eğirdir, Yalvaç, Borlu yöresi ise Hamitoğulları tarafından fethedilmiştir.[39] Bu nedenle Hamitoğulları'nın iki ayrı bölgede yönetim biriminin bulunduğu anlaşılmaktadır.

B. Üçok'un araştırmalarına göre Hamitoğulları Beyliği önce Pisidia'da kurulmuş, daha sonra Pamphylia'nın ve Likya'nın bir bölümüne egemen olmuştur.[40] Tekeoğulları adının ise bu bölgenin I. İzzeddin Keykavus tarafından 1216 yılında yeniden ele geçirdiğinde, Teke Türkmen aşiretlerinin bu yöreye yerleştirilmesi nedeniyle verildiği kabul edilmektedir. Bu nedenle bu yöre 'Teke eli' olarak adlandırılmıştır. H. İnalcık'ın belirttiği gibi bölge kıyılarında 13. yüzyıl başlarından

[36] Peter Charanis, "On the Ethnic Composition of Byzantine Asia Minor in the Thirteenth Century", **Studies on the Demography of the Byzantine Empire**, London, Varorium, 1972, s. 140-147.
[37] Doğan Kuban, **Selçuklu Çağında Anadolu Sanatı**, İstanbul, YKY, 2. bs., 2008, s. 239.
[38] Halil İnalcık, "Anadolu'ya Oğuz/Türkmen Göçleri, Anadolu Selçuklu Sultanlığı", **Devlet-i'Aliyye**, 46. bs., İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2010, s. 8.
[39] İ. H. Uzunçarşılı, **Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri**, 2. bs., Ankara, TTK, 1969, s. 62.
[40] Bahriye Üçok, "Hamitoğulları Beyliği", (Çevrimiçi) http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/37/1692/18044.pdf, 30.09.2012.

Bizans egemenliğinin zayıfladığı ve egemenlik çatışmalarının donanma sahibi Türk beylikleri ile İtalyan kolonileri arasında gerçekleştiği açıktır. [41]

Batı Anadolu ve Akdeniz bölgelerinin Türkleşmesinde beyliklerin kurduğu donanmalar da etkin bir güç olmuştur. Türk beyliklerinin deniz gücü Venedik ve Cenevizlilerin Ege ve Akdeniz adalarındaki egemenliğinde tehlike yaratmaktadır. Latin deniz devletleri ve Rodos St. Jean Şövalyeleri Makri Körfezi'nden Çukurova'ya kadar olan bölgede Meis (Kastellorizzo) Adası gibi birçok limanı işgal etmişlerdir. [42] Ancak bölge Tekeoğulları'nın egemenliğinin ardından Osmanlı topraklarına katılmıştır.

[41] Halil İnalcık, "Batı Anadolu'da Gazi Beylikler, Bizans ve Haçlılar", **Doğu Batı Makaleler**, 2. bs., C: II, İstanbul, Doğu Batı Yayınları, 2009, s. 11-44.
[42] **A.e.**, 2009.

## 1.3. Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesi

Likya Bölgesi'nin doğu-batı Akdeniz ulaşım ve ticaret yolunda elverişli bir konum sahip olduğu kadar ürünleri kapsamında da gelişmiş liman yerleşmelerine sahip oluşu canlı ve sürekli bir yaşantının varlığına işaret eder.
Bölüm içeriğinde Akdeniz ticaretinin gelişimi ve ticaret rotalarının oluşum süreci üzerinde durulmaktadır. Bu rotalar üzerinde yer alan Likya Bölgesi'nin konum bakımından önemi ve üretim etkinliğine katılımı açıklanmıştır.

### 1.3.1. Akdeniz'de Ticaret ve Rotalar

Akdeniz'de kıyı biçimlerinin ve üretim bölgelerinin çeşitliliği nedeniyle uluslararası deniz ticareti erken devirlerde başlamıştır. Deniz ulaşımı ve taşımacılığı tüm Akdeniz'de genellikle kara yolundan daha hızlı ve daha az masraflı olduğu için tercih edilmektedir. Akdeniz'in giderek uluslararası ortak bir alan durumuna gelmesi, ticari ve ulaşım gereksinimleri sonucunda denizciliğin gemi yapımı ve liman kuruluşları açısından geliştirilmesini de sağlamıştır. Akdeniz boyunca batıda İspanya'nın Katalunya, İtalya'nın Cenova ve Venedik limanlarından başlayarak Doğu Akdeniz'de Levant kıyılarına ulaşan yerel ve ülkeler arası bir ticaret etkinliğinden söz edilmelidir. (Resim 4) Genel olarak Doğu Akdeniz, Kuzey Afrika ve Anadolu'nun güney kıyılarında takas yöntemiyle başlayan ticaret, ilerleyen dönemlerde paranın kullanılması, alışverişi yapılan ürünlerin çeşitlenmesi ve gemilerin teknik bakımdan daha uzun yolculuklar gerçekleştirebilecek düzeye ulaşmasıyla sürdürülmüştür.

Anadolu'da Akdeniz kıyılarındaki sayısız batık arasında iki örnek deniz ticaretinin tarihlendirilmesi ve Anadolu kıyılarının ilk dönemlerden başlayarak stratejik önemini göstermesi bakımından önemlidir. Geç Tunç Çağı'na ait Uluburun batığı ve yine İÖ 14. yüzyıla tarihlenen Gelidonya batığına ait fildişi, keramiklerle, madeni buluntular

erken çağlarda sürekli ve canlı bir deniz ticaretini kanıtlamaktadır. [43] Akdeniz'de Geç Roma ve Erken Bizans devirlerinde de deniz ulaşımı ve deniz ticareti önemini artırarak sürdürmüştür. Bu durumu kıyı yerleşmelerinde artan ihtiyacı karşılamaya yönelik inşa edilen liman yapılarında, Roma ve Bizans devrinde dönem dönem yenilenen liman yerleşmelerinde gözlemlemek mümkündür. Ayrıca bu liman yerleşmelerinin deniz ticaretine doğrudan katıldığını gösteren üretim etkinliğine de sahiptir.

Akdeniz çevresindeki bölgelerde deniz yolu yalnız ticaret amaçlı değil, ulaşım bakımından da tercih edilmiştir. Deniz yolu söz konusu dönemde yüklerin ve yolcuların taşınması için karayoluna göre daha hızlı ve rahat sayılmaktadır. Örneğin Geç Roma - Erken Bizans döneminde bir günlük deniz yolculuğu bir haftalık karayoluna eşit olarak görülüyordu.[44] Deniz ticaretinin kara ticaretine olan üstünlüğü ise bu dönemde yaşayan Aziz Nazianuslu Gregorius'un dikkatini çekmiştir. Aziz, yazılarında kıyı kentlerinde yaşayanların ürünlere ulaşma kolaylığına karşın iç bölgelerde yaşayan halkın kıtlık ve ürün eksikliği karşısında üretim ve ithalat yapamadığından yakınmıştır.[45] Bu nedenle kıyı yerleşmelerinde ve hinterlandlarında yaşamsal düzenin gelişmiş olduğu düşünülebilir.

Deniz ticaretinin denetlenmesi ve belirli bir sisteme oturması gibi zorunluluklar oluşmuştur. Bu sistem Roma devrinden Bizans devrine aktarılmıştır. Bu durum bütün malların en yüksek derecede vergilendirilmesi ya da başlıca limanlarda kaçakçıların izlenip yakalanması için istihbarat memurları çalıştırılması gibi bazı görev ve kurumların oluşmasını sağlamıştır. Örneğin, Rodos Denizcilik Yasası (*Nomos Nautikos*), ticaret gemilerinin mürettebatı ve yolcular ile ilgili yasaları, ayrıca balıkçıların istihdamı konusundaki kuralları içermektedir. Yasanın tarihi geçmişi 6. - 7. yüzyıla dayanmaktadır. *Navicularii* ise genel olarak eyalet denizcileri loncası olarak tanımlanmaktadır. Bu kurum donanma için, ayrıca kamuda çalışanlar ve ilgili

[43] George F. Bass, "Underwater Excavation of the Ulu Burun Shipwreck", **VIII. KST**, C: II, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1987, s. 291-302.
[44] Anna Avramea, "Land and Sea Communications, Fourth-Fifteenth Centuries", **The Economic History of Byzantium From the Seventh through the Fifteenth Century**, Vol: 1, Ed. Angeliki E. Laiou, Washington DC, Dumbarton Oaks, 2002, s. 78.
[45] A.H.M. Jones, **Decline of the Ancient World**, New York, Longman, 1966, s. 312.

diğer kurumlar için ayrılan hisse miktarından veya hisse izninden, çalışanlar ve askerler için sağlanan gıda gibi düzenlemelerden sorumluydu.[46] Bu sistemin Bizans İmparatorluğu'nun son dönemlerine kadar geçerli olduğu bilinmektedir. Bu bilgiler ışığında Bizans deniz ticaretinin ve ulaşımının imparatorluğun geç dönemlerine kadar sistemli, kontrollü ve etkin olduğu sonucu çıkarılabilir.

Deniz yolu veya yolculuğu gemilerin ve limanların teknik kapasitelerinin yanı sıra doğal koşulların da dahil olduğu bir içeriğe sahiptir. Örneğin Akdeniz üzerinden yapılan ticaret etkinlikleri tüm yıl gerçekleştirilememektedir. Hava koşullarına bağlı olarak sınırlandırılan deniz ticareti Mart ayı ile Kasım ayı arasında sürmektedir. Bu tarihler dışında, gemiler kıyılarda uygun liman kentlerindeki barınaklarda çürümeye karşı koruma altındadır. Bu da kış döneminde (ortalama 10 Ekim ile 31 Mart arasındaki tarihlerde) Akdeniz'in herhangi bir limanında herhangi bir kargonun beklenemeyeceği anlamına gelmektedir. Bu aylarda sadece fırtınaların etkisi değil, rüzgarların aksi yönde esmesi nedeniyle de gemiler belirlenen rotalarda yol alamazdı.[47] Örneğin Alexandria'dan yola çıkan bir gemi rüzgarın durumuna göre öngörülenden daha kuzeye doğru ilerleyebilir, Kıbrıs'a, Pamphylia'ya veya Likya'ya yanaşmak durumunda kalabilirdi.[48]

Doğal etkenler denize açılma sezonunun, ithalat-ihracat süresinin ayrıca deniz ticareti süresince uğranacak limanların belirlenmesinde etkin olmuş ve giderek ticaret etkinliğini düzenleyen yasaların bir parçası durumuna gelmiştir. Ancak Geç Bizans döneminde *mare clausum*, yani deniz seyahatinin dört ay kadar yasaklanması kuralına bağlı kalınmadığı da bilinmektedir.[49] Bu durum Bizans'ın son dönemlerinde gemi inşa tekniklerinin hava koşullarına karşı koyacak biçimde geliştirilmesine de işaret etmektedir.

---

[46] John F. Haldon, **Byzantium in the Seventh Century**, 2. bs., Cambridge, Cambridge University Press, 1993, s. 176-177.
[47] Jones, **a.g.e.**, s. 312.
[48] Robert L. Hohlfelder, "Beyond Coincidence? Marcus Agrippa and King Herod's Harbour", **JNES**, Vol: 59, Oct. 2000, s. 241-253,
(Çevrimiçi) http://www.jstor.org/stable/545781, 09.11.2012.
[49] Avramea, **a.g.e.**, s. 57-90.

Gemilerin teknik kapasitelerinde gelişme büyük kadırgaların uzun mesafeleri kat etmesine olanak sağlamıştır. Ancak J. H. Pryor, teknik yetersizliklerin ötesinde gemilerin önemli ölçüde su ihtiyacı ve yolcuların gereksinimleri nedeniyle en az 16. yüzyıla kadar kıyı şeridini izleyerek ve gerektiğinde limanlara demir atarak seyrini sürdürdüğüne dikkat çekmiştir.[50]

Akdeniz'de ticaret rotalarının oluşumunda ve sürdürülmesinde üç ana unsur belirmektedir: Birinci etken yüklerin ve yolcuların çeşitli uzaklıktaki merkezlere taşınması, ikinci etken gemilerin uzun yol alamaması nedeniyle çeşitli limanlarda duraksamak zorunda oluşu ve üçüncü etken yolcu ve mürettebatın ikmalidir.

Gemilerin uğrayacakları limanları belirleyen ana unsur aktarımını sağladıkları ticari yüklerdi. Ticari ürünlere sahip ve büyük limanlar kurulan yerleşmelerin temel uğraklar olduğu genel bir seyir sistemi oluşmuştur. Ürünlerin ve yolcuların birbirinden farklı ve uzak kentlere taşınması zorunluluğu rotalarda başlıca liman yerleşmelerinin yer almasını sağlamıştır. Örneğin bir deniz yolculuğunda Phaselis, Rodos ve Knidos limanları, Levant sahili ve Kıbrıs'tan başlayarak Ege ve batıya uzanan deniz rotasında yer almaktadır.[51]

Rotaların oluşmasında önemli bir etken, başlangıçta gemilerin teknik yetersizlikleri nedeniyle çok uzun yol alamayışlarıydı. Gemilerin kıyılardan uzaklaşmadan yol almaya, hava koşullarına bağlı tehlikelerde sığınacakları veya konaklayacakları küçük ve büyük limanları rotaların vazgeçilmez bir parçası saymaya yöneltmiştir.

Gemilerin yolcuları ve mürettebatı için su ve yiyecek ikmali, uğranacak limanları belirleyen bir diğer bir unsurdu. Bu nedenle portolanlarda su kaynaklarının bulunduğu liman yerleşmeleri belirtilmektedir.

[50] John H. Pryor, **Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş**, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2005, s. 101.
[51] Blackman, **a.g.e.**, s. 185-211.

F. Braudel Akdeniz'de enlemler bağlamında üç ana deniz yolu olduğundan söz eder. Bu deniz yolları Fenikeli ve Yunan denizciler tarafından kullanılan ve aktarılan en eski rotalardı:

1. Kuzey kıyılarında, Yunanistan'a ve Yunan adalarına ulaşan birinci rota Korfu'ya uzanır. Bu rota Yunan denizcilerinin kullandığı bir yoldur ve Miken Çağı'ndan beri bilinmektedir. Korfu'dan yola çıkan hafif bir yelkenliyle bir gün içinde Otranto'ya ulaşmak mümkündür. İtalyan kıyı şeridi izlenerek Messina Boğazı'ndan Tiren Denizi veya Sicilya'ya varılabilmektedir.

2. Güney rotası Kuzey Afrika kıyıları boyunca Mısır ve Libya'yı kapsayarak Cebelitarık Boğazı'na ulaşmaktadır.

3. Sonuncu rotayı Akdeniz'in başlıca adaları belirlemiştir. Kıbrıs, Girit, Malta, Sicilya, Sardunya ve Balear adalarını izleyen bu rota Akdeniz'in merkezinden geçmektedir.[52] Bu adaların oluşturduğu rotanın diğer bir yönü Ege adalarını izleyerek Konstantinopolis'e ve Karadeniz'e ulaşmaktadır.

Roma devrinde Batı Anadolu kıyılarında Abydos'tan (Çanakkale) ve Adramyttion (Edremit) üzerinden, Phokaia (Foça), Smyrna (İzmir), ayrıca alüvyon etkisiyle limanlar kullanım dışı kalıncaya dek Ephesos ve Miletos başlıca merkezler arasında sayılmaktadır. Batı Anadolu'da Ege Adaları; Tenedos (Bozcaada), Mytilene (Lesbos-Midilli'nin limanı), Chios (Sakız), Samos (Sisam), Kos, rota üzerindeki diğer limanlardır.

Bizans devrine aktarılan limanlar arasında Karadeniz'de Pontus Heraklia'sı (Karadeniz Ereğlisi), Amisos (Samsun), Sinope (Sinop), Amastris (Amasra), Trapezus (Trabzon), Karadeniz'in kuzeyi ve Orta Asya'ya kadar uzanan geniş bir ticaret ağının önemli ticaret merkezleri olmuştur.

[52] Fernand Braudel, **Akdeniz: Mekan ve Tarih**, Çev. N. Erkut, İstanbul, Metis Yayınları, 1990, s. 69.

Güney Anadolu'da Roma devrinden Bizans devrine uzanan dönemde etkin olan başlıca deniz rotası Patara, Myra, Attaleia, Side, Anemourion, Seleukeia, Isauria, Korasion, Kelenderis, Korykos, Zephyrion (Mersin) gibi limanlardan oluşmuştur.[53] Bu liman yerleşmelerine Girit Adası ile birlikte Likya Bölgesi'nde, Antiphellos, Finike, Olympos ile batıda Kekova Bölgesi adaları, Telmessos da eklenebilir.
Ayrıca Doğu Akdeniz'de Levant kıyıları olarak adlandırılan bölgede Suriye ve Filistin önemli ticari limanlarıyla yer almaktadır: Laodikeia (Suriye'de), Tripolis (Trablus, Lübnan), Berytos (Beyrut, Lübnan), Sidon (Sayda, Lübnan), Tyre (Sour, Lübnan), Akka (Acre-Akko, İsrail), Caesarea (İsrail), Gaza (Filistin) ve Pelusion (Mısır).

Araştırmalara göre Roma ve Bizans devrinde Akdeniz'in doğu kıyılarından Ege Denizi'ne Kıbrıs ve Girit gibi ada duraklarıyla ulaşılabilmektedir. Ancak batıdan gelen bir geminin rüzgar ve akıntıları gözetmesi zorunludur. Böyle bir gemi, açık denizde seyir engeli nedeniyle güney Anadolu kıyılarını izleyerek Doğu Akdeniz limanlarına gelebilirdi.[54] Örneğin Roma devrinde hiciv yazarı Samsatalı Lucian, Mısır – İtalya rotasında İskenderiyeli bir tahıl gemisinin yolculuğunda Kıbrıs'ın kuzeyinden Likya'ya geldiğini kaydetmiştir.[55] Zimmermann'ın örneğine göre bir geminin Patara limanına uğramadan önce iki olası rotası bulunmaktaydı: Söz konusu gemi, Alexandria'dan Rodos'a doğrudan ulaşabilirdi, diğer bir seçenek olarak Alexandria'dan Likya kıyılarından veya Ege Adaları üzerinden, Girit ve Rodos'a varılabilirdi.[56]

[53] Avramea, **a.g.e.**, s. 74.
[54] Shelly Waschmann, **Seagoing Ships and Seamanships in the Bronze Age Levant**, Londra, Chatham, 1998, s. 297-298.
[55] W. M. Murray, "Ancient Sailing Winds in the Eastern Mediterranean: The Case for Cyprus", Ed. V. Karageorghis, D. Michaelides, **Proceedings of the International Symposium: Cyprus and the Sea**, Nicosia, 1995, s. 33-43.
[56] Martin Zimmermann, "Die lykischen Häfen und die Handelswege im östlichen Mittelmeer" **Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik**, S: 92, 1992, s. 201–217.

Akdeniz'de belirlenen bu rotaların izlenmesinde ve aktarılmasında haritaların yanı sıra denizciler için limanların fiziksel durumuna, deniz ve hava koşullarına dair açıklama ve tanımlar içeren portulan olarak adlandırılan çeşitli yazılı ve görsel kaynaklara gerek duyulmuştur. Bu bakımdan haritalar ve portulanlar farklı yüzyıllara ait olmak üzere limanlara ilişkin coğrafi değişimin ve denizcilik sürecinin anlaşılabilmesini sağlayan birer belge değeri taşımaktadırlar.

Bizans devrinde haritalar için antik örneklerin referans alındığı bilinmektedir. Çeşitli yüzyıllara ait kopyaları bulunan Ptolemaios haritası birkaç versiyonu yapılmış önemli bir örnektir. Madrid'de 10. yüzyıla ait bir elyazması kodeksinde bulunan Stadiasmus Maris Magni portulan örneği olarak, mil ve stadia biriminde uzaklıklar, kıyı tanımlamaları, bölgelere göre öneriler ve denizcilik bilgileri içermektedir.

Yer ve uzaklık bilgilerini kaydeden çalışmalar arasında İmparator VII. Konstantinos Porphyrogennetos'un (913-959) De Cerimoniis [57] başlıklı yapıtı eklenebilir. İmparator burada askeri donanmanın deniz rotasındaki uğrak limanlarını ve bunların birbirleri arasındaki uzaklıklarını kaydetmiştir. 'Stadiodromikon'[58] bölümünde Likya Bölgesi Bizans limanları ile ilgili resmi bilgilere ulaşılmıştır. Nikephoros Ouranos'un aynı döneme, 10. yüzyıla ait olan Taktika [59] adlı yapıtı, Likya Bölgesi'ni de içeren Kibyrrhaioton ve Mardaitai *strategos*'larının deneyimlerini ve önerilerini içermektedir.

İtalya'da hazırlanan portulan örneklerinde, 15. yüzyılda artık Bizans'a ait olmayan Likya Bölgesi limanları arasında Makri (Telmessos) ve Phineka veya Finica (Finike) belirtilmiştir. Pamphilia bölgesinde ise kırmızı renk kullanılarak yazılmış Satalia (Antalya) limanı, Makri (Telmessus) örneğinde olduğu gibi büyük körfezlere ait limanlar arasındadır. Portulanlarda körfezler veya büyük limanların adları kırmızı renkte yazılarak belirtilmektedir. (Resim 5-5a)

[57] Constantinus Porphyrogenitus, **De ceremoniis aulae Byzantinae**, Bonnae, Impensis Ed. Weberi, MDCCXXIX.
[58] Avramea, **a.g.e.**, s. 81.
[59] **A.e**.

İtalyan portulan ve denizcilik haritaları limanların önem taşıyan merkezler olarak Likya limanlarının varlık sürecine ilişkin önemli bir kaynaktır. Bu haritalarda ve portulanlarda Likya kıyılarına ait körfez, liman ve iskele olarak değerlendirilebilecek yerler batıdan doğuya doğru şöyle sıralanmıştır:

Makri Körfezi (Meğri, Fethiye), Caput Trachili (Trachili Burnu), Leuisi (Levisi, Kayaköy), S. Nicholaus de Liuixo (Gemile Ada), Pernixe Körfezi, Perdichias (Anticragus, Perdikiai-Kelebekler Vadisi), Sete Caui (Yedi Burun), Chalamata (Kalamata Koyu), Lapatera (Patara), Megradicum sub Patara (Cauo di Megaticho, Porto Vathy), Insula de Polcellis, Ixola Leofate (Leofate Adası), Kastel Ruzio (Kastellorizo, Megiste, Meis Adası), Strombilo (Kastellorizo Körfezi'nin karşısında), Porto San Zorzi (Porto Sevedo, Sebeda, Limanağzı, Kaş yakınları), Ghya (Asar Koyu, Aperlae?), Corenti (Insula de Corentibus, Kara Boğaz), Cacauo (Kekova), Sanctus Stephanus (San Stefano limanı, Kekova'da), Stamiro (Stamirla, Sanctus Nicolaus de Stamiris, Scamirlo, Scamirlle, Demre-Myra bölgesine işaret etmektedir, ancak Stamyra limanı Taşdibi'dir), Porto de Eno (?), Gironda (?), Finica (Finike), Sillidoni (Caput de Sillidoni, Chelidonia, Gelidonya Burnu), Cambruxa (Ixola de Cambro, Garabusa, Kramboussa, Suluada), Carsa (?), Cauo de Fermita (Adrasan), Chipascus (Kepiskos-Adrasan), Po. Zenuoese (Portus Jenuensis-Porto Genovese, Ceneviz Limanı, Olympos?), Cyprianae (Trianisia-Insulae Cypriae), Aratia (Renatia, Astelebussa).[60] Listenin devamında Satalia (Attaleia-Antalya) yer almaktadır.

Yukarıdaki listeyi oluşturan 13.-15. yüzyıla ait İtalyan portulanları, Atlas des Tammar Luxoro (13. yüzyıl), Atlas des Petrus Vesconte (1311-1313-1318-1320 yıllarına ait versiyonlar), Catalan Atlas (1375), Atlas Pinelli (14. yüzyıl) Atlas des Jacobus Giroldis (1422-1426-1443-1446 yıllarına ait versiyonlar), Karte des Gratiosus Benincasa (1461), Atlas des Gratiosus Benincasa (1461-1482 yılları

[60]Konrad Kretschmer, **Die italienischen Portolane des Mittelalters**, Hildesheim, Georg Olms Verlagbuchhandlung, 1962, s. 665-667.

arasında farklı versiyonlar), Atlas des Andreas Bianco (1436, 1448), Atlas des Petrus Vesconte Marino Sanudo tarafından (1320), Portulan Rizzo[61] gibi örneklerdir.

Erken tarihli bir belge olan 1200 yılına ait Pisa portulanında geçen Stanimuram, Stamira (Demre-Taşdibi) yerleşmesine işaret etmektedir. Thelmeso Lisie[62] olarak geçen liman ise Roma devrinde adı Telmessos olan Bizans devrinin Makri limanıdır. Olasılıkla 11. yüzyılın ait olan "Kitab Ghara'ib al-funun wa-mulah al-un" adlı anonim eserde (13. yüzyıl kopyası) Akdeniz haritası üzerinde de Likya limanları açıklamalarla birlikte kaydedilmiştir.[63] (Resim 6)

İtalyan denizcilik haritaları arasında daha geç döneme ait örneklerde Giorgio Sideri olarak da adlandırılan Callapoda da Candia (1561) haritasında, 16. yüzyılın ikinci yarısına ait anonim bir haritada ve Jocopo Maggiolo haritasında[64] Likya Bölgesi'nde yukarıdaki listeye benzer biçimde Makri (Telmessos-Fethiye), Satalia (Antalya) arasında Patara, Kekova ve Finike gibi limanlar yazılı olarak belirtilmiştir. Bu kaynaklar doğrultusunda Likya limanlarının Makri dışında bir çoğunun büyük ticari liman özelliklerini yitirdiği ancak yerleşmede yaşantının devam ettiği anlaşılabilir.

Bizans devrinin ilk yüzyıllarında Roma devri rotalarına sadık kalındığı gözlenmiştir. Ancak orta ve geç Bizans dönemlerinde bazı büyük limanlarının Bizans egemenliğini kaybetmesi ve diğer siyasal-ekonomik nedenlerle bazı kıyı bölgelerinin önem kazanması söz konusudur. Yedinci yüzyıldan başlayarak yaşanan bu değişim genel hatlarıyla şöyle özetlenebilir:

---

[61] **A.e.**, s. 106-147; Limanların eş ve yeni adları için: Arthur de Graauw, **Ancient Ports and Harbours**, Vol: 1, The Catalogue, 3rd Edition, 2013, (Çevrimiçi)http://www.ancientportsantiques.com/wp-content/uploads/pdf/AncientPortsVol-I-List.pdf, 12.08.2013.

[62] Patrick Gautier Dalche, **Carte Marine et Portulan au XII siecle, Liber de Existencia Riveriarum et Forma Maris Nostri Mediterranei**, Ecole Française de Rome, Palais Farnese, 1995, s. 131, s. 137.

[63] Emilie Savage-Smith, Yossef Rapoport, Ed., **The Book of Curiosities: A Critical Edition**, (Çevrimiçi) http://cosmos.bodley.ox.ac.uk/hms/unilister.php?show=mss_chunk&reset=1&search=1&expand=732, 728, 06.03.2013.

[64] Kollektif, **Topkapı Sarayı ve Venedik Correr Müzesi Koleksiyonlarından XIV.-XVIII. Yüzyıl Portolan ve Deniz Haritaları**, 2. bs., İstanbul, İtalyan Kültür Merkezi, 1997.

Öncelikle Anadolu'nun güney kıyılarında 7. yüzyılda ticari etkinliğin tamamen ortadan kalkmadığı, dönemsel kesintilere karşın deniz yoluyla ürün ihracatının, dolayısıyla ticaretin sürdürüldüğü söylenebilir. Bu dönemde Likya Bölgesi'ndeki ekonomik değişim, eşzamanlı olarak nüfusta belirli bir düşüşe de neden olmuştur. Bu süreç kuzeyde Ege ve Karadeniz ağırlıklı ticaret rotalarının yolunu açmıştır. Ege, Marmara ve Karadeniz kıyılarının önem kazanmasının en önemli nedeni olarak Bizans İmparatorluğu'nun Suriye, Mısır ve Afrika eyaletleri ile İtalya ve Balkan ülkelerini yitirmesi gösterilmektedir.

Akdeniz'in geneline bakıldığında ise 8. yüzyılda Bizans Devleti'nin Akdeniz ticaretindeki kontrolünün azaldığı anlaşılmaktadır. Doğu Akdeniz'de Müslüman deniz gücünün ve ticaretinin etkin olduğu bilinmektedir. Ancak Ege ve kuzey Anadolu kıyılarında durum daha farklıdır. Örneğin İmparator VI. Konstantinos (780-797) döneminde Ephesus'ta yıllık ticari fuarlar düzenlenmeye devam etmektedir.[65] Bu fuarlar hem ticari canlılığın kaydığı noktaları işaret etmekte hem de ticari limanların eksen değiştirerek de olsa Bizans döneminde kullanıldığını düşündürmektedir. Ephesus limanının yanı sıra Smyrna, Phocaea, Miletos ve Klazomenai ticari merkezler olarak sayılmaktadır.

Kuzeyde yer alan Konstantinopolis'in büyük ve çok yönlü bir liman kenti olmasının ticaret rotalarının değişimine etki ettiği ve merkezi önem kazandığı söylenebilir. İmparatorluğun başkenti Konstantinopolis 8. yüzyılın sonunda batıda, güney ve Doğu Avrupa'ya, kuzeyde ise Karadeniz'den Rusya ve İskandinavya'ya, doğuda İslam dünyasına – özellikle Mısır ve Suriye'ye ve bölgenin diğer ülkelerine, Hint Okyanusu'na ve Orta Asya bozkırlarına ulaşan bir uluslararası ticaret ağının merkezi olarak tanımlanmaktadır.[66] Bu dönemde Likya limanlarının uluslararası ticaret ağından uzaklaştığı anlaşılmaktadır.

[65] Speros Vryonis, **The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor and the Process of Islamization from the Eleventh through the Fifteenth Century**, 2. bs., Berkeley, Los Angeles, California, University of California Press, 1986, s. 10.
[66] Haldon, **a.g.e.**, s. 139-140.

Dokuzuncu yüzyılın sonuna gelindiğinde ticaret ağındaki bu rota değişiminin daha da genişlediği anlaşılmaktadır. Yunanistan'dan başlayarak Korinth, Thives, Adrianopolis, Thessaloniki, Kherson, Batı Anadolu'da Smyrna, Ephessos, Karadeniz'de Sinope, Trapezus gibi stratejik bölgelerdeki limanlar,[67] Anadolu'nun güneyine bakıldığında ise Likya Bölgesi'nin hemen yakınındaki Attalia bu dönemde gelişerek öne çıkan limanlar arasında sayılmaktadır.

Bizanslı gemi sahipleri 7. yüzyıl – 9. yüzyıl aralığında Bizans İmparatorluk sınırları içinde yerel ticarete yönelmiştir. Bunun nedeni İmparator I. Nikephorus'un (802-811) uzun yol ticareti yapan gemi sahiplerini ödemek zorunda bıraktığı vergilerdir. Bizans'ın aynı dönemde İtalya ile olan ticaretinde yaşadığı bir süreksizlik de bu vergi durumuna bağlanmaktadır. Likya ve Kilikya bölgelerinde gemi sahiplerinin Doğu Akdeniz'deki Müslümanlarla ticarete yönelmesi de İtalya ile ticaretin devam etmemesinin diğer bir nedeni olarak gösterilmektedir.[68]

Hıristiyanların 11. yüzyılda Akdeniz'i yeniden fethetmeleri Batı'da ticari canlanmayı da beraberinde getirmiştir. Ancak bizim savımız bakımından daha da önemlisi, Arapların Akdeniz'deki egemenliği sırasında bazı İtalyan kasabalarının ve Baltık Denizi'ndeki liman kentlerinin Doğu Roma'yla (Bizans) ticareti sürdürmüş olmalarıdır.[69] Ancak bu iniş çıkışın durduğu anlamına gelmemektedir. Örneğin 13. yüzyılın ikinci yarısında Haçlıların Doğu Akdeniz'deki gücünü yitirmesi nedeniyle işlek ticari yolları Azak Denizi ve Karadeniz'e geçmiştir.[70]

Diğer taraftan Akdeniz genelinde yaygınlaşan korsanlık faaliyeti Bizans denizciliğini de olumsuz yönde etkilemiştir. Bunun yanında Batılı ülkelerin ulaşımda ve nakliyede

---

[67] Archibald Lewis, "Mediterranean Maritime Commerce: A.D. 300-1100 Shipping and Trade", **La Navigazione Mediterranea Nell'Alto Medioevo**, Spoleto, Presso la Sede del Centro, 1978, s. 481-501.

[68] John H. Pryor, **Geography, Technology and War**, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, s. 148-149'da H. Ahrweiler'a atıf, Les Ports Byzantins (VII.-IX. siecles), La Navigazione Mediterranea nell'alto medioevo, C: I, s. 276.

[69] Deno J. Geanakoplos, **Medieval Western Civilization and the Byzantine and Islamic Worlds**, Lexington, Massachusetts, Toronto, D.C. Heath and Company, 1979, s. 180-181.

[70] Sergey Grigoreviç Agacanov, **Selçuklular**, Çev. Ekber N. Necef, Ahmet R. Annaberdiyev, İstanbul, Ötüken, 2006, s. 237.

sıklıkla tercih edilmesi, Bizans gemilerinin geri planda kalmasına neden olmuştur. Pryor'un altını çizdiği konu Batılı gemilerin teknik bakımdan daha üstün, hızlı ve korsan saldırılarına karşı güvenli olmasıdır.[71]

Bizans İmparatorluğu'nun son döneminde özellikle IV. Haçlı egemenliği (1204-1261) sonrasında kuzeyde Ege, Marmara, Karadeniz kıyılarında deniz ticaretinin hareketlendiği gözlenmektedir. Aynı dönemde Türklerin Anadolu'da egemenlik kurmasıyla Akdeniz'de Bizans ticaret ve ulaşımı dönüşüme uğramıştır. Özellikle Akdeniz kıyılarında Antalya ve Alanya'nın Selçukluların eline geçmesi, Akdeniz ticaretinde Bizans gücünü ortadan kaldırma yönündeki belirleyici adımlardan biridir. Ancak Alanya'nın Kıbrıs Krallığı'nın desteğiyle Selçuklu hakimiyetinden çıkması Selçukluları kuzey Anadolu limanlarına yöneltmiştir. Batı Anadolu'da kurulan Türk beylikleri arasında denizcilikte ve deniz ticaretinde en önemli rolü Menteşeoğulları oynamıştır. 13. yüzyılın sonlarından 14. yüzyıl sonlarına kadar Türk beyliklerinin Ege ve Akdeniz'de egemenlik alanlarında hem ticari hem de askeri bakımdan etkin bir denizcilik faaliyetinde bulunmuştur. Bu dönemin bir başka özelliği de Türk deniz korsanlarının aynı deniz rotalarında etkin olmalarıdır.

Paleologoslar döneminde, 14. yüzyılın sonuna kadar olan süreçte Türklerin ele geçirdiği bölgelerin artışı ile Doğu Akdeniz, ürünlerin dolaşımda olduğu bir ekonomik birlik durumuna gelmiştir. Bu ticaret rotası Yunanistan, Ege kıyıları ve adaları, Girit, Konstantinopolis ve Karadeniz ile Küçük Asya'yı kapsamakta ve Alexandria, Suriye, Kıbrıs ve Kilikya Bölgesi bu birliğin bir bölümünü oluşturmaktadır.[72] Söz konusu dönemde ticaretin kısıtlanarak sürdüğü, buna rağmen birçok önemli ürünün Batı Avrupa'ya ihracının devam ettiğini söylemek olanaklıdır.

Likya'nın ticaret rotalarındaki önemine bakıldığında, bölgenin kuzeybatıda Karia ve doğuda Kilikia bölgeleri arasında bir geçiş noktasında yer aldığı görülür. Coğrafi bakımdan kıyıların yakından izlenerek yol alınmasına ve gemilerin demirlemesine

[71] Pryor, **a.g.e.**, s. 159.
[72] Angeliki E. Laiou-Thomadakis, "The Byzantine Economy in the Mediterranean Trade System; Thirteenth-Fifteenth Centuries", **DOP**, Vol: 34/35, 1980/1981, s. 177-222, (Çevrimiçi) http://www.jstor.org/stable/1291451, 12.11.2011.

olanak sağlayan kıyı yapısına sahip oluşu bölgenin ticari rotalarda yer almasında önemli etkenlerin başında gelmiştir.

Doğu Akdeniz kapsamında Likya'nın konumu ele alındığında batıda Ege Adaları, Yunanistan kıyıları ve Konstantinopolis'e ulaşan rota üzerindedir.
Ana ticaret rotalarının başlıcası olan Mısır'dan Konstantinopolis'e Kıbrıs, Likya kıyıları, Tenedos Adası (Bozcaada) ve Abydos'u (Çanakkale) güzergahı izlenerek ulaşılmaktadır.[73] Bu rota Bizans devrinde kullanılan ana rotalar arasındaydı.

Likya Bölgesi'nin gemilerin uğraması gereken limanlara sahip olmasını destekleyen diğer unsur üretim merkezleri özelliği de taşıyan liman yerleşmeleri ile iç bölgedeki kentlerdir. Likya limanlarının uzun süre rotalarda yer almasının bir nedeni de ihraç ürünleriyle ticaret faaliyetine katılmasıdır.

[73] Angeliki E. Laiou, Cécile Morrison, **The Byzantine Economy**, Cambridge, Cambridge University Press, 2007, s. 35.

## 1.3.2. Likya Bölgesi'nin Ekonomik Önemi

Akdeniz limanlarının üretim yapılan yerleşmelere yakın yerlerde kurulduğu veya liman yerleşmelerinin aynı zamanda üretim merkezleri olduğu bilinmektedir. Tarımsal üretimin yapıldığı vadilerde kurulan ana kent, kıyıda olasılıkla doğal olarak korunaklı bir kıyı biçimine kurulmuş bir liman ve yukarı kent ile bağlantı kurulmasını sağlayan bir akarsu, antik kentlerin pek çoğunun planını genel hatlarıyla tanımlar. Üretim ve ticaretin bağlantılı olarak yürütüldüğü bu kentlere örnek olarak Likya Bölgesi'nde, verimli vadileriyle Telmessos ve liman alanı, Myra kentinin limanı Andriake, Xanthos ve limanı Patara, Limyra ve limanı Finike gösterilebilir.
Likya kıyılarının verimli ovalarda kurulan tarımsal üretim merkezleri ile birlikte Akdeniz ticaretinin önemli limanlarına sahip olması Roma devrinden Bizans'ın orta dönemine kadar ticaret rotalarında yer almasını sağlamıştır.
Likya limanlarının Akdeniz ticari rotalarında yer alması ve önemini artırması onun iki ana özelliğine bağlanabilir: coğrafi konum ve ticari üretim olanağı.

Akdeniz uzun yol ticaretinin başlıca ürünü tahıl olarak kabul edilir. J. Haldon, Roma İmparatorluğu'nun son döneminde olduğu gibi devletin kendisinin de kullandığı güzergahlarda süren dökme mal (tahıl) ticaretini desteklemiş olabileceğini öne sürmüştür. O dönemde ticaret alanındaki özel girişimciler, taşımacılık bakımından devlet gemilerinden ve nakliyatından yararlanma olanağı bulabilmiştir.[74]

Roma devrinde başkent Roma'nın, Bizans İmparatorluğu döneminde ise Konstantinopolis'in temel gıda maddesi ihtiyacı Kuzey Afrika ve Anadolu'dan getirilen tahıl ile karşılanmıştır.[75]Roma devrinde Anadolu, Alexandria'dan gelen tahılın depolandığı yapılara sahip olan Andriake ve Patara gibi merkezlere sahiptir. Bu olgu, Roma devrinde bu limanların ticari anlamda güçlenmesini ve Bizans devrine bu değerin taşınmasını sağlamıştır. Mısır'dan getirilen tahılın Andriake ve Patara limanlarındaki granariumlara aktarıldığı, bu yolculuğun Kıbrıs'a

[74] Haldon, **a.g.e.**, s. 140.
[75] Turhan Kaçar, "Eskiçağ Akdeniz Dünyasında Siyasal Birliğin Sonu: Romalılar ve Kuzey Komşuları", **Doğu Batı**, S: 34, Kasım-Aralık-Ocak, 2005-06, İstanbul, 2005, s. 203-222.

uğranmaksızın doğrudan gerçekleştirildiği saptanmıştır. Bu limanların belirgin avantajı gemilerin üç gün içerisinde Alexandria'ya geri dönerek tahıl alımını gerçekleştirebilmesiydi.[76] Alexandria'nın Araplar tarafından fethedilmesi Bizas başkentine ve eyaletlerine tahıl akışını durdurmuştur. Konstantinopolis'te 80,000 nüfusa ekmek dağıtımı Heraklios (610-641) döneminde sona ermesi de Alexandria'nın kaybına bağlanabilir.[77] Aynı nedenle Andriake ve Patara'daki granarium yapılarının 10. yüzyıla ulaşamadan kullanım dışı kaldığı anlaşılmaktadır. On ikinci yüzyılda Bizans'ın temel tarımsal ürünlerinin %75'ini yerel kaynaklar sağlamıştır.[78]

Likya Bölgesi'nde 12. yüzyıla kadar yetiştirildiği anlaşılan ve günümüzde bulunmayan özgün bir tahıl türü 'olyra', bu konudaki tarihi kaynak Geoponika'da[79] geçmektedir. Bölgede bu dönemde tahıl üretimi ve ihracatının sürdüğü anlaşılmaktadır. Mısır'ın kaybı yukarıda belirtildiği gibi Anadolu ve Trakya bölgelerinde tarımın teşvik edilmesine, Suriye'nin kaybı ise Konstantinopolis ve Yunanistan'da ipek dokuma endüstrisinin geliştirilmesini sağlamıştır.[80] Bu örneklerle birlikte dönemin siyasal durumunun Bizans ekonomisini doğrudan etkilediğini göstermektedir.

Likya Bölgesi'nde kıyı ovalarından tarımsal ürünlerin elde edilmesinin yanı sıra, bölge gemi inşasında kullanılan özellikle sedir ağaçlarının yetiştiği ormanlarla kaplı olmasıyla önemlidir. Sedir ağacından elde edilen kereste Kilikya ve Likya bölgelerinin başlıca ürünüdür. Sedir ağacı Akdeniz ticaretinin tarihini somutlaştırmak için belirli bir örnek olmuştur. İÖ 4. bin yılda ise Mısır sediri olarak da adlandırılan ağacın gerçek kaynağının Lübnan, Kıbrıs veya Kilikya bölgesi

[76] Martin Zimmerman, "Die lykischen Häfen und die Handelswege im östlichen Mittelmeer", **ZPE** 92, 1992, 201-217.
[77] Judith Herrin, **Margins and Metropolis: Authority across the Byzantine Empire**, New Jersey Princeton University Press, 2013, s. 685.
[78] Angeliki E. Laiou, **a.g.e.**, s. 1154.
[79] Jacques Lefort, "The Rural Economy, Seventh-Twelfth Centuries", **EHB**, Ed. Angeliki E. Laiou, Washington DC, Dumbarton Oaks, 2002, s. 231-310.
[80] Lopez, **a.g.e.**, s. 72.

olduğu kabul edilmektedir.[81] Likya Bölgesi'nde 19. yüzyıla kadar akarsularda taşımacılığı yapılan sedir ağacı gemi yapımında, yapıların ahşap bölümlerinde ve yakacak olarak kullanılmaktadır. Örneğin Antiphellos ve Finike limanlarından sedir ağacından elde edilen kerestenin ihracının yapıldığı[82] ve bu etkinliğin Roma ve Bizans devirleri boyunca sürdürüldüğü bilinmektedir. (Resim 7)

Mor renkli boya maddesi Akdeniz liman kentlerinin birçoğunda üretimi yapılan önemli bir endüstriyel malzeme olmuştur. Bir tür deniz canlısı olan mureksin işlenmesiyle sarı, yeşil, mavi, kırmızıya yakın mor ile lacivert tonlarından siyaha yakın renk tonlarına sahip boyalar elde edilmiştir.

Doğu Akdeniz'de Sidon, Beyrut, Tyre, Kuzey Afrika'da Libya'da Berenice, Girit, Kıbrıs, Sicilya adaları mureks kabuğundan mor boya üretim merkezleri arasında sayılmaktadır. Mor boyanın elde edildiği bu merkezlere Likya kıyılarından Andriake, Phaselis ve Aperlae yerleşmeleri de eklenmektedir.[83] Boya endüstrisi ipek gibi Bizans'ın tarımsal ticaretinin dışında önde gelen ve rekabet yaratan lüks ürünleridir. Andriake'de üretimi yapılan önemli bir ticari ürün mor boya maddesidir. Günümüzde yapılan araştırmalara göre Andriake mureks işliklerinin İmparator I. Theodosius döneminden İmparator Marcianus dönemine kadar aktif olduğu öne sürülmektedir.[84] Mureks kabuğundan elde edilen bu ürünün 1 gramının yapımı için 8.000 adet deniz kabuğunun demirle dövülerek işlenmesi gerekmektedir.[85] O zamanın endüstriyel ürünleri arasında sayılabilecek bu üretim, liman alanındaki işliklerde gerçekleşmiştir. Roma devrinde refah ve zenginlik sembolüne dönüşen mor boya oldukça pahalı bir üründür. Bu renk Bizans devrinde II. Theodosios (408-450) döneminden başlayarak imparatorluğun özel rengi olmuş ve halkın bu rengi kullanması yasaklanmıştır. Konstantinopolis'te 6. yüzyılın başında yalnızca saraya

[81] Peter I. Kuniholm, Carol B. Griggs, Maryanne W. Newton, "Evidence for Early Timber Trade in the Mediterranean", Ed. K. Belke, E. Kislinger, A. Külzer, **Bizantina Mediterranea**, Wien, Köln, Weimar, Böhlau Werlag, 2007, s. 365-385.
[82] Pliny, **a.g.e.**, s. 96.
[83] Ç. Afşin Aygün, "Andriake Mureks Boya Endüstrisi", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Arkeoloji Ana Bilim Dalı, Antalya, 2012, s. 28-35.
[84] Aygün, **a.g.e.**, s. 63.
[85] Çevik, **a.g.e.**, s. 403-420.

üretim yapan bir atölyenin yanı sıra Doğu Akdeniz'de Beyrut ve Tyre kentleri de önemli üretim merkezleri olarak geçmektedir.[86] Likya Bölgesi'nde Aperlae kenti mureks kabuğu kaynağı olarak tanımlanmış limanlar arasındadır. *Murex trunculus* türündeki deniz canlısı Andriake'de olduğu gibi burada da mor boya elde edilmek üzere toplanıyordu. Ancak kabukların işlenmesi için temiz su gereksinimi nedeniyle Aperlae'nin sadece mureks hammadde kaynağı olduğu ve bu ürünü işlenebilecek diğer tekstil merkezlerine ihraç ettiği öne sürülmüştür.[87]

Likya florasına ait olarak Olympos dağlarında yetişen safran gibi endemik bitkiler, tedavilerde kullanılan toprak türleri (*cretaceous*-tebeşir?), ticari ürünler arasında Mısır Thasos şarabı ile karşılaştırdığı Likya şarabı, Antiphellos'da çıkarılan sünger, Plinius'un Doğal Tarih yapıtında geçmektedir.[88] Antik kaynaklardan Likya Bölgesi ürünlerinin Roma devrinde deniz aşırı ticarette meta olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Bölgenin kuzeyindeki maden kaynakları İÖ 2. binden başlayarak üretim malzemesi olmuştur. Antik kaynaklarda geçen Kibyra'nın yanı sıra, Doğu Likya'da Kemer, Limyra ve Bey Dağları yakınlarında maden yatakları ve burada bulunan cüruf kalıntıları bölgedeki madenlerin kullanıldığını göstermektedir. Tristomon (Üçağız) limanı kuzeyindeki yerleşme Kyaneai akropolünde, Patara'da ve Arykanda'da (Naltepesi) İS 5. yüzyıla kadar kullanıldığı belirlenen Villa-hamam yapısından dönüştürülmüş işlik kalıntıları[89] Likya'da yerel maden üretimini ve işlenişini kanıtlamaktadır.

---

[86] Aygün, **a.g.e.**, s. 10-11.
[87] Robert L. Hohlfelder, Robert L. Vann, "Uncovering the Maritime Secrets of Aperlae, a Coastal Settlement of Ancient Lycia", **NEA**, Vol: 61, No: I, 1998, s. 26-37, (Çevrimiçi) http://www.jstor.org/stable/3210674, 10.09.2012.
[88] Pliny, **Natural History**, Çev. H. Rackman, D. E. Eichholz, London, Harvard University Press, 2005-2006, Book XIII: XII, Book XXI: XVII, Book XXXV: LVII, Book XIV: XI, Book XXXI: XLVII.
[89] B. S. Alptekin Oransay, "Arykanda Antik Kentinde Madencilik Faaliyetleri ve Maden Eşya Üretimi", **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C: XII, S: 4, Eskişehir, t.y., s. 141-150.

Likya'nın batısındaki Telmessos kenti, çevresindeki Köyceğiz Havzası (Kaunos), Dalaman Çayı'nın (Indos) aşağı havzası, Üzümlü (Kadyanda) havzası, Eşen Çayı'nın (Xanthos) yukarı havzası (Sazak Ovası ve çevresi) ile orta havzası (Kabaağaç Ovası ve çevresi) gibi alanlarda yetiştirilen başta tahıl, hububat, yüksek sahalardaki karaçam, sedir, ardıç ve servi ağaçlarından sağlanan kereste, lagünlerden elde edilen tuz, deri ve yünlü dokumalar, bal ve balmumu, zeytinyağı, şarap gibi çeşitli ürünlerin[90] ticaretinin yapıldığı önemli bir limana sahiptir.

Küçümsenmeyecek bir üne sahip bir başka üretim alanı olan cam ve cam eşya üretiminin Akdeniz'in pek çok bölgesinde olduğu gibi Anadolu'da ve Likya Bölgesi'nde Andriake'de gerçekleştirildiği bilinmektedir. Andriake'de akarsudan sağlanan silisyum dioksit ve kireç malzemesinin kullanılmasıyla cam üretimi yapıldığı belirlenmiştir.[91] Limyra'da bulunan altı adet unguenteriumun Myra'da üretildiği anlaşılmıştır.[92] Şarap işlikleri Andriake'nin ticari ürünleri arasına büyük ölçüde şarabın da eklenmesini sağlamıştır. Gıda ürünlerine belirgin bir üretim miktarına sahip olan balık eklenmelidir. Teimiusa (Tristomon / Üçağız) liman yerleşmesinin önemli ürünü yıllık 400 ila 500 ton tuzlama balık olmuştur.[93]

Ticari etkinlik bakımından değer taşıyan başlıca Likya limanlarının varlığını 13.-15. yüzyıla kadar sürdürdüğü bilinmektedir. Türk Beylikleri'nin özellikle Menteşeoğulları'nın burada ticaret imtiyazlarıyla İtalyan tüccarları desteklediği bilinmektedir. Osmanlı devrinde ise çoğu yerleşmenin küçük liman kasabalarına dönüştüğü anlaşılmaktadır.

---

[90] Doğan, **a.g.e.**, s. 55-68.
[91] Özgü Çömezoğlu, "Myra's Place in Medieval Glass Production", **ADALYA**, S: XI, 2008, s. 287-296.
[92] S. Yıldız Ötüken, "Likya Bölgesindeki Kazı ve Yüzey Araştırmaları Çerçevesinde Ortaçağ Seramikleri", **ADALYA**, S: VI, 2003, s. 233-241.
[93] Martin Zimmerman, "Kleinasiatische Häfen und ihr Hinterland. Wege der Akkulturation an der lykischen Küste", (Çevrimiçi)
http://www.ag.geschichte.uni-muenchen.de/dokumente_age/hafenprojekt.pdf, 11.11.2013.

# 2. BİZANS DEVRİNDE LİKYA BÖLGESİ LİMAN YERLEŞMELERİ

Bizans Devri'nde Likya Bölgesi liman yerleşmelerinin uluslararası deniz ticaretindeki durumu ve mimariye etkileri seçilen limanlar üzerinde irdelenmektedir. Ancak öncelikle Roma devri liman alanını oluşturan yapılar üzerinde durulmaktadır. Liman yapıları tanımlanarak Likya Bölgesi'nde yer alan liman yerleşmelerinin Bizans devrine aktarıldığı biçime ve düzene ilişkin görüş sağlanması amaçlanmaktadır.

## 2.1. Geç Roma ve Bizans Devrinde Liman Yerleşmelerinin Yapısal Özellikleri

Akdeniz limanlarını oluşturan ve bir liman alanı için gerek duyulan çok sayıda yapının bir araya getirilmesi en belirgin biçimiyle Roma devrinde gerçekleşmiştir. Roma devrinde limanların yeni geliştirilen mühendislik teknikleriyle daha geniş ve çok işlevli olarak inşa edilerek, liman alanı çeşitli işlevlere sahip yapılarla düzenlenmiştir. Askeri ve ticari amaçlı olmak üzere çok fonksiyonlu limanlar da inşa edilmiştir. Bu yapılarla işlevsel bir bütünlüğe erişen liman yerleşmeleri, aynı zamanda önemli ticari merkez olma niteliği de kazanmıştır.

Vitruvius 'Mimarlık Üzerine On Kitap' adlı yapıtının 'Limanlar, Dalgakıranlar ve Tersaneler' bölümünde ideal limanı ve yapı öğelerini şöyle açıklamıştır:

"Konumlarında kavis yapan veya içe dönük çıkıntı ve burunlar gibi doğal avantajlar varsa bu limanlar kuşkusuz çok elverişlidir. Bunların etrafına revaklar veya tersaneler inşa edilmeli veya revaklardan iş merkezlerine geçitler yapılmalı, her iki tarafta, makine yardımı ile zincirlerin gerilebileceği kuleler dikilmelidir."[94]

[94] Vitruvius, **Mimarlık Üzerine On Kitap**, Çev. S. Güven, İstanbul, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, 1990, s. 115.

Liman yerleşmeleri denizdeki ve kıyıdaki yapılar olarak iki bölümde düzenlenmiştir. Birinci bölüm liman alanındaki denizle ilişkili yapılardan oluşmaktadır. Liman havuzunun dalga ve fırtına gibi doğal etkenlerden korunması için dalgakıran yapılarına ilk dönemlerden başlanarak gerek duyulduğu gözlenmektedir.

Dalgakıranlar ve mendirekler limanı dalgaların yıkıcı etkisinden korumak için deniz yönünde ve denizin içinde inşa edilmektedir. İlk dalgakıranların su altındaki doğal resifler oldukları bilinmektedir. Likya Bölgesi'nde Antiphellos limanı mendireği de doğal resif üzerine kurulmuştur.[95] Blackman, Likya'da Phaselis limanında görülen mendireklerin dalgakıran ve deniz surlarının bileşimi biçiminde melez bir yapı olduğunu belirtmiştir.[96] Telmessos'da Şövalye Adası ve Finike Güvercin Adası[97] doğal dalgakıran işlevi görmektedir. Yine Likya'da Andriake'de 1,5 metre su altında Roma devrine ait mendirek kalıntılarına rastlanmıştır.[98] Yapay mendireklere bir örnek de Simena'da sualtı kalıntıları arasındadır.[99]

Gemilerin limana yanaşması ve demirlemesi için düzenlenen rıhtımlar ve iskeleler liman alanlarının temel yapı öğeleridir. Liman girişini sınırlandırmaya yönelik olarak mendireklerin deniz yönündeki bölümlerine yerleştirilmiş kuleler ve bu kuleler arasına gerilebilen zincirler (Roma devrinde Andriake'de kullanıldığı gibi[100]), gemi bağlama yerleri (palamar) liman tasarımına ilişkin yapısal öğelerin olmazsa olmazlarıdır.

Karadaki yakın alan ise gereksinim durumuna göre çeşitlilik gösteren yapılarla düzenlenmiştir. Genellikle liman alanlarının rıhtım ve iskelelerin ardında bir meydana sahip olduğu görülmektedir. Meydanın çevresinde kolonad sırası, diğer bir deyişle sütunlarla taşınan kemerli açıklıklara sahip portiko düzeni görülmektedir. Bu

[95] Harun Özdaş, "Akdeniz Bölgesi Sualtı Araştırması 2007 Yılı Çalışmaları", **26. AST**, C: III, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 2009, s. 259-272.
[96] D. J. Blackman, "Ancient Harbours in the Mediterranean. Part II, **The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration**, 1982, S: 11.3, 1982, s. 207-208.
[97] Hakan Öniz, Konumlarına ve Kullanımlarına Göre Antalya İli Kıyılarında Antik Limanlar ve Demirleme Yerleri", Yayımlanmamış Doktora Tezi, 2012, s. 85.
[98] **A.e.**, s. 38.
[99] Erdoğan Aslan, "Kekova Bölgesi Limanları", Yayımlanmamış Doktora Tezi, 2011, s. 108-109.
[100] Dio Cassius, **Roman History**, V. 9, Çev. Earnest Cary, England, Harvard University Press, 2006.

sütunların gerisinde depoların veya dükkanların bulunduğu düşünülmektedir. Limana açılan caddeler ise kentin diğer yapılarını liman alanına bağlamaktadır.

Liman surları veya deniz surları olarak adlandırılan yapılar, liman alanının ve dolayısıyla kentin korunması veya savunulması amacıyla inşa edilen kent surlarının bir parçasıdır. Bu ana işlevinin yanında dalgaların yıkıcı etkisinin kent yapılarına ulaşmasını engellemek bakımından da işlevlidir. Aperlae'de sur duvarının deniz kıyısında bu amaçla kullanıldığı belirlenmiştir.[101]

Rıhtımlar ve iskeleler, gemilerin limana yanaşabilmeleri ve demirleyebilmeleri için tasarlanmış çeşitli büyüklükteki alanlardır. Bu yapılar genellikle mendireklere ve deniz surlarına inşa edilmektedir. Kıyılarda ise ana kaya kütlesi biçimlendirilerek rıhtım elde edilmiştir. Rıhtım ve iskeleler, büyük gemilerin yanaştığı ticari veya askeri limanlara ait olduklarında demirleme yeri ve diğer gereken öğeler bakımından daha ayrıntılı tasarlanmıştır. Likya'da özellikle Kekova Adası ve çevresinde sualtında rıhtım kalıntıları belirlenmiştir.

Deniz fenerleri gemileri yönlendirme amacıyla kurulmuş, aydınlatma sistemine sahip kule yapılarıdır. Pharos adıyla anılan deniz fenerleri genellikle liman girişindeki mendireklerin üzerinde yer almaktadır. Knidoslu mimar Sostratos'un eseri [102] İskenderiye deniz fenerinin önemi diğer kentlere kurulacak deniz fenerleri için bir örnek tasarım oluşturmasıdır. Likya'da ise Patara deniz feneri kayda değer bir örnektir. Yazıtından İmparator Nero tarafından İS 64/65 yıllarında yaptırıldığı anlaşılan fener 2 km uzunluğundaki halicin batı yönündeki başlangıcında yer almaktaydı. Deniz feneri, günümüzde denizden 500 metre kadar uzakta kara içinde kalmıştır. Yapı Bizans devrinde olasılıkla güney doğu yönünden gelen bir tsunaminin etkisiyle yıkılmıştır.[103]

---

[101] Aslan, **a.g.e.**, s. 42-43.
[102] Bedia Demiriş, "İskenderiye: Antikçağ Akdeniz'inde Bir Kültür Kenti", **Doğu Batı**, Ankara, Kasım, Aralık, Ocak 2005-06, S: 34, s. 75-88.
[103] Havva İşkan, "Pharos", Fahri Işık, Çev. İnci Türkoğlu, **"Caput Gentis Lyciae" Patara: Capital of the Lycian League**, İstanbul, Scala, 2011, s. 70.

Tersaneler gemilerin yapım, bakım, onarım gibi işleri için inşa edilen yapılardır ve büyük limanların önemli bir bölümünü oluşturlar. Askeri ve ticari amaçla kurulmuş büyük liman alanlarında gereksinme durumlarına göre tersane yapıları inşa edilmiştir. Telmessos, körfezdeki adalar ile birlikte gemiler için kullanışlı bir liman aynı zamanda tersane işlerinin yapıldığı bir merkez konumuna gelmiştir.[104]

Gemilerin karada korunması amacıyla liman alanlarına gemi barınakları inşa edilmiştir. Diğer denizlere oranla sakinliğiyle biliniyor olsa da o devirlerde Akdeniz'de ticaretin ve deniz savaşlarının kış ayları boyunca sürdürülemediği bilinmektedir. Gemilerin kullanılmadıkları bu dönemleri su üzerinde geçirmeleri teknik olarak olanaksız veya zararlı kabul edilmiştir. Likya'da Andriake liman alanının güney bölümünde gemi barınakları veya tersane olduğu öne sürülen yapı kalıntıları belirlenmiştir.

Antik kentlerin sosyal yaşantısında çeşitli yapıların bir araya geldiği geniş alanlar "Agoralar" başlığı altında incelenmektedir. Gelişen ticari etkinliğe bağlı olarak toptancı tüccarların ve bankerlerin liman yakınlarındaki agorada ofisleri vardır. Stoalar ise borsa ve alışveriş amaçlı olarak kullanılmaktadır.[105] Likya'da Patara agorası, Roma devrine ait portiko ve ardındaki dükkanlardan oluşmaktadır. Doğu Roma İmparatorluğu'nun son dönemlerine kadar bu biçimde kullanılmıştır.[106] Likya'da Andriake'de ortaya çıkarılan agora liman alanının en önemli bölümlerindendir. Cephesi limana dönük olan U biçimli agoranın kollarının içinde dükkanlar yer almaktadır.[107] Andriake'de granariumun bitişiğinde yer alan plakoma, merkezi satış alanı olarak da tanımlanır. Bu alanın geniş kolonadları ve taş döşeli

[104] Mesut Doğan, "Tarihi Coğrafya'da Bir Örnek: Telmessos", **Marmara Coğrafya Dergisi**, S: 19, İstanbul, 2009, s. 55-68.
[105] R. E. Wycherley, **Antikçağ'da Kentler Nasıl Kuruldu?**, Çev. N. Nirven, N. Başgelen, 4. bs. İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2011, s. 74.
[106] Fahri Işık, "Patara 2007", **30. KST**, C: IV, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009, s. 337-354.
[107] Nevzat Çevik, "Myra ve Andriake Kazıları 2009: İlk Yıl", **32. KST**, C: I, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2011, s. 403-420.

zemini vardır.[108] Andriake liman caddesinde yer alan dükkan yapıları limanın ticari değerinin kanıtları arasındadır.[109]

Liman alanını oluşturan yapılardan arasında işlikler de bulunmaktadır. İşlikler gemilerin gereksinim duydukları teknik malzemeleri sağlayabildiği gibi limanın bulunduğu bölgenin üretim yaptığı ürüne göre çeşitlilik gösteren yapılarıdır. Örneğin zeytinyağı veya şarap gibi likit ürünler için amphora üreten işlikler liman alanında veya liman yerleşimi içinde yer almaktadır. Andriake'de mor renk boya yapımında kullanılan *murex* atıklarından oluşan tepe ve işlikler İS 6. yüzyıl sonrasına aittir.[110] Aperlae'de de mureks kabuklarına rastlanması[111] Akdeniz ticaretinde farklı ve yerel bir endüstriyel ürünün bulunduğunu ve bunun hazırlanması için işliklerin kurulduğunu göstermektedir. Yine Andriake'de şarap işlikleri bu örneklere eklenebilir. Likya liman yerleşmelerinde madeni eşya, cam ve seramik işlikleri de bulunmaktaydı.

Liman yerleşmelerindeki ticari yaşantıda önemli diğer yapılar arasında tahıl ambarları (granarium) sayılmaktadır. Bu büyük yapılar, deniz ticaretinin gelişmeye başladığı antik devirlerde inşa edilmeye başlanmış ve depo işlevi görmüştür. Bu yapılar *horrea* olarak adlandırılmaktadır. Liman alanlarının önemli bir bölümünü oluşturan bu tür yapılar, ithal ve ihraç edilen ürünlerin depolandığı, alım satım işlemlerinin yapıldığı merkezlerdir. Likya'da Myra'nın liman kenti Andriake'de bölgenin en büyük tahıl deposu bulunmaktadır. Yapı İS 129-130 yıllarında İmparator Hadrianus döneminde inşa edilmiştir ve 2307 $m^2$ alana sahiptir.[112] İmparator Hadrianus'un Patara'da da tahıl deposu yaptırması, her iki kentin ticaret merkezi olarak değerini göstermektedir.

---

[108] Clive Foss, "Cities and Villages of Lycia in the life of Saint Nicolas of Zion", **Cities, Fortresses and Villages of Byzantine Asia Minor**, Aldershot, Hampshire, Varorium, 1996, s. 303-337.
[109] Çevik, Bulut, **a.g.e.**, s. 45-46, s. 90.
[110] Çevik, **a.g.e.**, s. 403-420.
[111] Clive Foss, "The Lycian Coast in the Byzantine Age", **DOP**, Vol: 48, 1994, (Çevrimiçi) http://www.jstor.org/stable/1291721., 11.11.2011.
[112] N. Çevik, S. Bulut, İkinci Kazı Sezonunda Myra ve Limanı Andriake", **Arkeolojisinden Doğasına Myra / Demre ve Çevresi**, Ed. Nevzat Çevik, Antalya, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010, s. 43.

Liman hamamları liman alanıyla doğrudan bağlantılı olarak inşa edilen yapılardır. Liman için yaptırılan hamamlar kente deniz yoluyla gelen yolcuların ve tüccarların kent merkezine girişinden önce temizlendikleri, kentin bulaşıcı hastalıklara karşı korunması bakımından gerekli yapılardır. Bu nedenle liman hamamları kent hamamlarından farklı olarak özellikle liman alanı içerisinde inşa edilmiştir. Likya Bölgesi'nin önemli kentlerinden Patara'da yapılan çalışmalarda liman hamamı ortaya çıkarılmıştır.[113] Ayrıca Andriake'de[114] ve Aperlae'de[115] liman hamamı kalıntıları mevcuttur. Kentlerin temel yapıları arasında olan hamamlar aynı plan özellikleriyle tüm antik çağ, Roma ve Bizans limanlarında da yer almaktadır. Bizans devrinde bazı liman kentlerinin hamam yapılarında onarımlar yapıldığı ve kullanılmaya devam ettiği bilinmektedir.[116]

Bu yapıların yanı sıra, liman yerleşmelerinde Bizans devrine ilişkin kültürel ve yapısal dönüşümün önemli başka bir işareti dini yapılardır. Hıristiyanlığın kabulünün ardından çok tanrılı inançlara ilişkin tapınakların veya kutsal alanların kiliselere ve şapellere dönüştürüldüğü görülmektedir. Liman alanında yer alan kiliseler gereksinim ve alanın kapasitesine göre sayı ve plan bakımından çeşitlilik gösterebilmektedir. Liman alanlarındaki cami ve mescit yapılarının limanlara gelen Arap gemilerinin mürettebatı veya tüccarlar için inşa edildiği söylenebilir. Sinagoglar da liman kentlerinde yerleşik topluluklar veya yine kente deniz yoluyla gelenler için inşa edilmiştir. Andriake'de yapılan çalışmalarda limana dönük olarak inşa edilmiş apsisli yapının sinagog olduğu anlaşılmıştır. Yapı olasılıkla İS 4.-5. yüzyıllara aittir ve Roma'da Ostia ve Yunanistan'da Selanik limanlarında olduğu gibi sahil sinagogu olarak tanımlanmıştır. N. Çevik'e göre sinagog, limanda yaşayan

[113] Işık, **a.g.e.**, s. 337-354.
[114] Nevzat Çevik, Süleyman Bulut, "Andriake Doğu Hamamı: Bölgenin Hamam Mimarlığına Işık Tutan Yeni bir Örnek", **ADALYA**, S. XVII, 2014.
[115] Robert L. Vann, Robert L. Hohlfelder, Donald Sullivan, William Leadbetter, "The Survey of Aperlae in Lycia the 2000 Season", **19. AST**, C. 2, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001, s. 75-84.
[116] Fikret Yegül, **Roma Dünyasında Yıkanma**, İstanbul, Koç Üniversitesi Yayınları, 2011.

yerleşik Musevi topluluğu ve limana ticaret amaçlı gelen Museviler tarafından ziyaret edilmekteydi. [117]

Resmi yapılar özellikle ticari limanlarda deniz aşırı ticaretin yürütülmesini sağlayan görevliler için kurulmuştur. Bu konuda Andriake granariumda olduğu gibi depo yapılarına inşa edilmiş odaların gümrük vb. işlevi taşıdıkları söylenebilir. Bu tip kurumlar günümüzde de benzer işlevlerle varlığını sürdürmektedir.

Liman alanlarının ve çevre yerleşimlerinin deniz rotalarındaki ticari konumuna ve değerine göre kozmopolit bir yapı taşıdığı söylenebilir. Limanda çalışanlar, resmi görevliler veya tüccarlar liman çevresinde yaşardı. Bu örnekler liman kentlerinin birbirine benzer biçimde kozmopolit yapıya sahip olduklarını ve ticari canlılığa göre bu durumun gelişebildiğinin veya sönebildiğinin göstergesidir.

[117] Çevik, **a.g.e.**, s. 403-420 ve N. Çevik, Ö. Çömezoğlu, H. S. Öztürk, İ. Türkoğlu, "A Unique Discovery in Lycia: The Ancient Synagogue at Andriake, Port of Myra", **ADALYA**, S: XIII, Antalya, 2010, s. 335-355.

## 2.2. Likya Bölgesi'nin Başlıca Limanları

### 2.2.1. Telmessos (Makri / Fethiye)

Telmessos (Makri, Meğri), Likya Bölgesi'nin batı kıyılarında, günümüzde Fethiye olarak adlandırılan yarımada üzerindedir. Kıyıdan başlayarak birden yükselen dağlardan gelen akarsuların taşıdığı alüvyonlar verimli tarımsal faaliyet olanağı sunan ovaları biçimlendirmiştir. Fethiye, Ege kıyılarına benzer girintili çıkıntılı Dalmaç tipi kıyı biçimiyle doğal liman kuruluşuna elverişlidir. (Resim 8) Ovaların alüvyonlu yapısı ise üretimin sürekliliğini sağlamaktadır. Bu tür özellikleriyle körfez ve çevresi Telmessos kentinin kurulmasını sağlamış ve üretimsizlikten kaynaklanan göçlerden en az derecede etkilenmesine neden olmuştur.

Fethiye Körfezi, Telmessos kenti ve çevresindeki yerleşmeler Karia ve Likya bölgeleri arasındadır. Bu nedenle bölgeler arası ticarette önemli bir konuma sahiptir ve bu durumu korumuş limanlar arasındadır. Batı Likya'da 229 km.lik Dalaman Çayı (Indos) yer almaktadır.[118] Fethiye Körfezi (Glaukus Sinus), Kayaköy'ün güneyindeki Karadağ dağlık kütlesinin Ege Denizi'ne sokulduğu İblis Burnu'ndan başlar ve Kapıdağ'ın güneyinde Kurtoğlu Burnu'na kadar devam eder. Genişliği 15-18 km olan Fethiye Körfezi'nin en kuzeyinde Göcek, en doğusunda Telmessos kentleri yer alır.[119] Liman ve doğusundaki Fethiye Ovası tepeler ve alçak dağlarla çevrilidir. [120]
Limanın 1 km batısında kuzey-güney yönünde 3 km uzanan Paçarız Burnu ve bunun kuzeyindeki Şövalye (Meğri) Adası, doğal bir dalgakıran oluşturarak bir iç liman oluşmasını sağlamıştır. Körfezde Meğri dışında Kızıl Ada, Delikli Ada, Kızlan Adası, Yassıca Adası, Tersane Adası ve Domuz Adası gibi bir çok ada bulunmaktadır.[121] Bu adaların her birinde liman ve liman yapıları kurulabilmiştir. (Resim 9)

---

[118] Fatih Onur, "Antik Veriler Işığında Lykia'nın Hidrografyası", **Likya İncelemeleri I**, Ed. S. Şahin, M. Adak, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2002, s. 53-61.
[119] Doğan, **a.g.e.**, s. 55-68.
[120] Gürkan Özden, "Fethiye Limanı'nda Sediment Problemi", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 1992, s. 3.
[121] Doğan, **a.g.e.**, s. 59.

Plinius, Telmessos'u "Kragus Burnu'ndan sonra Pinara ve Likya'nın sınır kenti Telmessos gelir."[122] sözleriyle kaydetmiştir. Kent Roma devrinde Anadolu'da önemli merkezler arasındadır. İmparator Claudius dönemine ait olan Patara Yol Kılavuz Anıtı'nın B yüzünde batı ve kuzey yönlerine ulaşan dağ yollarının listelendiği yazıtta Pinara'dan, Tlos'tan ve Kadyanda'dan Telmessos'a, Telmessos'tan Kalynda'ya olan uzaklıklar kaydedilmiştir.[123] Skylax da Likya kentlerini batıdan doğuya doğru sayarken Telmessos'dan batıdaki ilk kent olarak söz etmiştir.[124] Arkwright Roma devrinde Likya ve Karia'nın sınırının Dalaman (Indus) Çayı olduğunu belirtmiştir.[125] Bu tarihsel kaynaklar doğrultusunda Telmessos Likya Bölgesi'nin batı sınırını oluşturan kent olarak kabul edilmektedir.

Telmessos Batı Likya'daki konumuyla Ege Denizi ve Akdeniz arasında bağlantı sağlamasının yanı sıra uzun yol ticaretinde Karia ve Likya bölgeleri arasında sınır teşkil etmesi nedeniyle de değer kazanmıştır. Telmessos'dan İtalya'ya şarap ticaretinin yapıldığı kaydedilmiştir.[126]

Bölgede yapılan en erken tarihli bilimsel araştırmalar 19. yüzyıla dayanmaktadır. Beaufort bölgeyi inceleyerek Karamania'da yayımlamıştır. Spratt ve Forbes, 1842'de yayımlanan araştırmalarında Makri yerleşmesinin bataklık üzerine kurulduğunu, yılın büyük bölümünde elverişsiz ve kullanışsız olduğunu kaydetmişlerdir. Yine de 19. yüzyılda Xanthos Çayı yakınında liman olarak kullanılabilecek tek güvenli körfezin Makri olduğu belirtilmiştir.[127] Aynı dönemde W. Arkwright, Fethiye'deki çalışmalarında tarihi kaynaklardaki dağları ve akarsuları belirlemiştir.

---

[122] Plinius, **a.g.e**, Book V, XXVIII.
[123] Sencer Şahin, **Stadiasmus Patarensis Likya Eyaleti Roma Yolları**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2011, s. 21.
[124] Akşit, **a.g.e.**, s. 48.
[125] W. Arkwright, "The Frontier of Lycia and Caria", **JHS**, Vol: 15, 1895, s. 93-99, (Çevrimiçi) http://www.jstor.org/stable/624061, 22.08.2013.
[126] Nihal Tüner, "Lykia'nın Yerleşim Coğrafyasında Yeni Lokalizasyonlar", **Likya İncelemeleri I**, Ed. S. Şahin, M. Adak, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2002, s. 63-78.
[127] T. A. B. Spratt, E. Forbes, **Milyas, Kibyratis ve Likya'da Yolculuklar**, Çev. Dilek Türker, Antalya, AKMED, 2008, s. 2-5.

Kentte Hıristiyanlığın erken devirlerde kabul edildiği ilk piskoposun 370 yılında atanmasıyla anlaşılmaktadır.[128] Kent 8. yüzyılda İmparator II. Anastasius'un (713-715) yeniden imar etmesiyle bir süre Anastasiopolis olarak geçmektedir. Telmessos ile ilgili Geç Antik dönem kapsamında fazla kayıt olmamasına karşın 7. – 9. yüzyıllar arası piskopos kayıtlarını içeren Notitiae'de kentin adı geçmektedir.[129] Telmessos'un adının Makri (Makris, uzak) olarak değişmesi de bu döneme rastlar. 879 yılında düzenlenen konsile sadece Makri piskoposu katılmıştır. Bu nedenle Telmessos'un ve çevresinin bu adla anıldığı anlaşılmaktadır. Bu isim değişikliğine Geç Roma devrinde yol sisteminin kuzeye alınması neden gösterilmektedir.

Kentin Bizans'ın geç dönemine ilişkin fikir vermesi bakımından "Rus Daniel" lakabıyla bilinen Daniel'in 1106 yılındaki ziyareti önemlidir. Bu kayıtlar 12. yüzyılda limanın kullanıldığına işaret etmektedir. Daniel'in ağaç ve çalıdan elde edilen koku (Myra'da olduğu gibi mür veya günlük) üretimini anlatması[130] ise burada ticari etkinliğin sürdürüldüğüne ilişkin başka bir göstergedir.

Türklerin bu bölgeye gelişi 11. yüzyılın sonlarına dayanır. 1207 yılında ise Bizans-Türk sınırı Makri'dir.[131] Bölgeye ilk ulaşan Türkler göçebe topluluklardır.

Paul Wittek Türklerin bölgeye gelişiyle ilgili İbn Said kayıtlarına işaret etmiştir:

"Türkmenler Türk neslinden çokluk bir halktır. Selçuklular zamanında Rum biladını fethettiler. (.....) Kıyılarında bir körfez vardır, adı Makri körfezidir ve seyyahlarca meşhurdur. Oradan İskenderiye'ye ve başka yerlere kereste ihracatı yapılır. Bu körfeze derin ve büyük bir nehir dökülür. Battal nehri diye maruf olduğu söylenir. Bunun – Battal'ın Emeviler zamanında Rum'a bir çok gazalar yaptığı söylenir. Bu nehrin üzerinde bir köprü vardır. Barış zamanı ise indirilir, savaş olduğu zaman kaldırılır. Bu Müslümanlarla Hıristiyanlar arasında sınırdır. Antalya'nın şimalinde Tagurla (Denizli) Dağı vardır. Burada ve çevrede Türkmenlerin 200.000 çadırı olduğu söylenir."[132]

---

[128] Kevin Knight, "Telmessus", (Çevrimiçi) http://www.newadvent.org/cathen/14478c.htm, 12.08.2013.
[129] Foss, **a.g.e.**
[130] **A.e.**
[131] Doğan, **a.g.e.**, s. 66.
[132] Paul Wittek, **Menteşe Beyliği: 13-15. Asırda Garbi Küçük Asya Tarihine ait Tetkik**, Çev. O. Ş. Gökyay, Ankara, TTK, 1944, s. 2.

Alıntıda geçen Makri Körfezi'nin günümüzdeki Fethiye Körfezi, Battal Nehri'nin Dalaman Çayı olduğu açıktır. Wittek, Bizans yazarları tarafından da ifade edilen Karia Bölgesi'nin 13. yüzyılın ikinci yarısında Bizans'ın elinden çıktığına[133] ilişkin tezi yinelemektedir. Menteşeoğulları Beyliği 13. yüzyılın sonlarında bölgede egemenlik kazanmıştır. Fethiye limanının ele geçirilmesi Menteşe Bey (1261-1291) dönemine dayanmaktadır. [134] Menteşeoğulları Beyliği'nin Moğol saldırısında hükümdarlarını kaybetmeleri nedeniyle kent yeniden Bizans ve Venedik egemenlikleri arasında kalmıştır.

Telmessos veya Makri, değişik dönemlerde şövalyelerin kullandığı merkezler arasındadır. Kentteki Rodos ve Ceneviz şövalyelerine ait 15. yüzyıl kale kalıntıları bunun mimari öğelerinden biridir.[135] Evliya Çelebi'nin kayıtlarında Makri adı "kaza-yı Mekri"[136] olarak geçmektedir. Osmanlı döneminde de liman işlevinin sürdüğü bilinmektedir.

Akdeniz ve Karadeniz'i içeren Orta Çağ (14.-15. yüzyıl) portulanlarının genel değerlendirilmesinin yapıldığı haritada kayda değer limanlar arasında Makri (Fethiye) yer almaktadır.[137] Olasılıkla 11. yüzyıla ait olan "Kitab Ghara'ib al-funun wa-mulah al-un" adlı anonim eserde (13. yüzyıl kopyası) Akdeniz haritası üzerinde Makrah (Makri), birçok tatlı suyu bulunan demirleme yeri olarak kaydedilmiştir. Aynı bölgede 'al-ballü' (meşe anlamındadır), 100 gemilik bir demirleme yeri olarak tanımlanmıştır. Bu liman olasılıkla Sipolo (Symbola) veya günümüzdeki adıyla Ölüdeniz'dir.

---

[133] **A.e.**, s. 3.
[134] Remzi Duran, "Menteşeoğulları Beyliği Mimarisi", **Türkler**, Ed. H. C. Güzel, K. Çiçek, S. Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 133-142.
[135] Nevzat Çevik, **Taşların İzinde Likya**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2012, s. 81; Thelmessus, (Çevrimiçi) http://www.newadvent.org/cathen/14478c.htm, 12.08.2013.
[136] Haz. Dr. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Prof. Dr. Robert Dankoff, **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, C: IX, İstanbul, YKY, 2005, s. 139
[137] Tony Campbell, "Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500", **The History of Cartography**, Ed. J. B. Harkey, D. Woodward, Vol: I, 1987, s. 371-456.

Piri Reis'in Kitab-ı Bahriye haritasında Megri (Meğri) adıyla geçmektedir. [138] (Resim 10) İtalyan ve Alman kaynaklı harita ve portulan örneklerinde önem ifade eden kırmızı yazıyla belirtilmiş limanlar arasındadır. Örneğin Tammar Luxoro (13. yüzyıl), Giroldis (15. yüzyıl), Atlas Pinelli haritalarında "Makri", Katalan Atlası, Meereskunde, Gratiosus ile Andreas Benincasa haritaları (15. yüzyıl) ve Portolan Rizo'da "Macrum", Marino Sanudo (14. yüzyıl) portulanında "Portus terrae de Makri"[139] olarak kaydedilmiştir.

Portulan ve denizcilik haritalarında 13.-16. yüzyıllar arasında Makri (Fethiye) ile Attalia (Antalya) arasında ticari anlamda işlevini sürdüren başka bir büyük ölçekli bir körfez ve liman bulunmamaktadır. Liman, Fethiye adıyla günümüze kadar ulaşmıştır.

Fethiye ve çevresindeki adalarda bulunan liman alanlarına ilişkin kalıntılar şöyledir:
C. Foss'un araştırmalarına göre Fethiye'nin geniş yarımadasındaki kıstak ve kentin doğusu harç, moloz taş ve devşirme malzemeden örülmüş surlarla tahkim edilmiştir. Karadan gelecek saldırılara karşı korunan kentin deniz yönünden herhangi bir savunma suru kalıntısı bulunmamaktadır.[140]

Kentin Bizans devrinde iki ayrı sur sistemine sahip olduğu görülür: yukarı kente ait surlar ve liman yerleşmesini koruyan surlar. Geç dönem surları Komnenoslar dönemine (1081-1185) tarihlenmektedir. Komnenosların Likya Bölgesi'ndeki diğer kentlerin savunma sistemlerini inşa veya restore ettirdiği bilinmektedir. Bu inşa faaliyeti hem diğer kentlerde görülen kale-kent (kastron)'a hem de kentte surlarla çevrili biçimsel düzenlemeye gidildiğine işarettir. Aşağı bölümdeki liman surları ise daha öncesine II. Anastasius (713-715) dönemine aittir.[141] Bu yapı faaliyeti 8. yüzyılda saldırılara karşı savunma sisteminin kurulmaya çalışıldığının göstergesidir.

[138] Mine Esiner Özen, "Piri Reis ve Müntehab-ı Kitab-ı Bahriye", **Osmanlı Bilimi Araştırmaları**, C: VII/2, 2006, s. 119-131.
[139] Kretschmer, **a.g.e.**, s. 666.
[140] Foss, **a.g.e**, s. 1-52.
[141] **A.e.**

Bu sur sistemleri Bizans kentinin birinci evrede savunma amaçlı, ikinci evrede ise içe kapalı Ortaçağ kent görünümü almasına yol açan iki farklı yapısal duruma işaret etmektedir.

Fethiye Körfezi'nde bir liman alanı oluşturabilecek adalar toluluğu bulunmaktadır. Şövalye Adası (Meğri, Eski Meğri, Makra) Fethiye Körfezi'nin girişinde yer almaktadır. Günümüzde adaya ait Bizans kalıntılarının büyük bir bölümü modern yapılaşma nedeniyle mevcut değildir. Adanın güneybatı ve kuzeybatısında görülen sur kalıntılarının Komnenos dönemine ait olduğu öne sürülmektedir.[142]

Gemile Ada ise 1000 metre uzunluğunda ve 400 metreden daha az genişliğe sahiptir. 200 metrelik dar bir kanal ile ana karadan ayrılan ada için bu kanal gemiler için uygun bir demirleme yeri sağlamaktadır.[143] Makri'nin güneyinde 'al-H.s.r.' olarak kaydedilen Perdikiai Adası (Gemile Ada) bir donanmanın demirleyebileceği kapasiteye sahipti.[144]

Adada Bizans yaşantısını kanıtlayan ve günümüzde kalıntıları görülen beş adet kilisenin yanı sıra depo yapıları, sarnıçlar, konutlar ve mezarlar yerleşmenin genel görünümünü özetlemektedir. Adanın ana bazilikası St. Nikolaos'a adanmıştır. Bu nedenle Gemile Ada Ortaçağ İtalyan denizcilik kaynaklarında 'St. Nicholaus de Liuixo' adıyla geçmektedir. Adanın en yüksek noktasındaki bazilikanın Aziz Nikolaos'a adandığı 16. yüzyıla ait Yunan portulanında belirtilmiştir. Portulan Rizzo'da ise söz konusu ada, 'Perdicae', 16. yüzyıl Yunan portulanında (Greek Portolan II) 'Perdiconisi' olarak adlandırılmaktadır.[145] 12. yüzyılda Lebissos rahiplerinin yaşadığı bilinen Gemile Ada, 12.-14. yüzyıllar arasında İtalyan egemenliği altındaydı. Adanın limanı Foss tarafından ticari bakımdan elverişli olarak

[142] Foss, **a.g.e**, s. 5-6.
[143] Kazuo Asano, "Survey of the Byzantine Sites on Lycian Coast Near Fethiye by Osaka University, Japan", **X. AST**, Ankara, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1993, s. 7-17.
[144] Savage-Smith, Rapoport, **a.g.e.**, (Çevrimiçi) http://cosmos.bodley.ox.ac.uk/hms/unilister.php?show=mss_chunk&reset=1&search=1&expand=732, 728, 06.03.2013.
[145] Koji Nakatani, **Memoirs of the Faculty of Letters Osaka University**, Vol: XXXV, March, 1995, Osaka University, Osaka, Japan, s. 4; Foss, **a.g.e.**, s. 6-8.

tanımlanmıştır.[146] Adada bulunan konutlar bir ila beş odalı olup bazıları iki kattan oluşmaktadır. Asano, bu yapıların tarihlendirilmesindeki güçlüğe karşın duvar inşasının adadaki kilise ve şapel kalıntılarıyla aynı özelliği taşıdığını belirtmiştir.[147] Bu görüşten hareketle Gemile Ada'nın temel bir Bizans yerleşmesinde bulunabilecek konut ve kilise yapılarına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Karacaören Adası, Gemile Ada'dan daha küçük ölçeklidir. Adada üç nefli büyük bazilika kalıntıları bulunmaktadır. Bu yapı Asano tarafından 6. yüzyıl sonu-7. yüzyıl başlarına[148], Foss tarafından ise 6. yüzyıla tarihlendirilmiştir. Adada Heraklius dönemine ait sikkeler bulunmuştur.[149] Bu nedenle liman yerleşmesinin terk edilme tarihinin 7. yüzyıl sonları olduğu öne sürülebilir.

Günümüzde Kayaköy olarak adlandırılan Levissi'nin ise Ölüdeniz civarındaki kiliselere ulaşım için gemilerin demirlediği bir limana sahip olan ilk dönemlere ait bir Bizans yerleşmesi niteliği taşıdığı belirtilmektedir.[150]

Karacaburun savunma suru, kilise ve sarnıç yapılarıyla Bizans yerleşmesi görünümündedir. Karacaburun Kilisesi 6. yüzyıla tarihlendirilmektedir ancak bezemeler 10. yüzyıldan öncesine tarihlenemeyecek durumdadır.[151] Bu durumda yerleşmenin 10. yüzyıl ve sonrasında da kullanıldığı kanıtlamaktadır.

Symbola (Ölüdeniz), Fethiye liman alanının dışında yer almasına ve Makri kadar ticari öneme sahip olmamasına karşın çeşitli belgelerde liman veya demirleme alanı olarak geçmektedir. Örneğin Symbola, Yunan portulanında "güzel bir limana sahip" bir kasaba olarak tanımlanmıştır. Burada köy yerleşmesi ve kıyı kesiminde birer kilise ayrıca İskender Bazilikası olarak adlandırılan yapı kalıntıları bulunmaktadır.

---

[146] Foss, **a.g.e.**, s. 1-52.
[147] Kazuo Asano, "Survey of Early Byzantine Sites in Ölüdeniz-Gemiler Ada Area", **XII. AST**, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 1995, s. 407-419.
[148] Asano, **a.g.e.**, s. 7-17.
[149] Foss, **a.g.e.**, s. 1-52.
[150] Asano, **a.g.e.**, s. 407-419.
[151] Vincenzo Ruggieri, "Il sito Bizantino a Karacaburun e I "Sette Capi" (Licia), Rapporto Preliminare", **Orientalia Cristiana Periodica**, Roma, Pont. Institutum Orientalium Studiorum, 1999, s. 277-306.

Sahil kilisesinin 6.-7. yüzyıllarda var olduğu öne sürülmektedir.[152] Symbola adı Sionlu Aziz Nikolaos'un Vita'sında da geçmektedir. Aziz Nikolaos, Symbola'da Aziz Demetrios ayazmasını ziyaret etmiştir.[153] Beştaş kıyısında orman alanında küçük bir kilise (Mustafa Bazilikası) kalıntısına rastlanmıştır.[154] Bu yapılar Telmessos yakınlarındaki bu yerleşmenin Bizans devrinde aktif olarak kullanıldığını göstermektedir.

[152] Nakatani, **a.g.e.**, s. 5-8.
[153] Ihor Ševčenko, Nancy P. Ševčenko, **The Life of Saint Nicholas of Sion**, Brookline, Mass, Hellenic College Press, 1984, s. 91.
[154] Nakatani, **a.g.e.**, s. 10.

## 2.2.2. Patara

Patara, Fethiye ile Kalkan kıyıları arasında bölgenin önemli akarsuyuyla (günümüzde Eşen Çayı) aynı adı taşıyan Xanthos ovasının güneybatı ucunda kurulmuş bir liman yerleşmesidir. (Resim 11)

Xanthos Likya Bölgesi'nin en büyük kenti ve Likya Birliği'nin merkeziydi. Kıyıdan altı km içeride verimli ova üzerinde kurulmuş kent, gelişmiş bir üretim merkezi olarak tanımlanabilir. Bu üretim merkezinin limanı Patara bir Akdeniz ticari merkezi olarak değer kazanmıştır. İlk kent akarsu yakınında Likya akropolisinde kurulmuştu. Helenistik devir ve Roma devrinde kent genişleyerek kuzeydeki tepe kent sınırlarına dahil olmuştur. Ancak kentin ilerleyen dönemlerde ilk sınırlarına çekildiği görülmüştür.[155]

Patara başlangıçta bir liman için elverişli konuma sahiptir. Patara'nın Bizans yerleşimi limana uzanan dil (yarımada) üzerindedir. Coğrafi konum bakımından verimli bir ova, akarsu ve limandan oluşan konumu ilerleyen dönemlerde denizin getirdiği kumlarla dolmuştur. Patara ve Xanthos yukarı kent ve liman birliğinin tipik bir örneğiydi. Ancak Patara limanında birincil olarak doğal etkenler liman alanını kullanılamaz duruma getirmiştir.

Patara oluğunun güney bölümü çökerek deniz sularının dolduğu bir koy durumuna gelmiştir. 3000 yıl öncesine dayanan yerleşmeler bu doğal körfezi liman olarak kullanmaya başlamıştır. Eşen Çayı'nın taşıdığı alüvyonlar denize ulaştığında kıyıda kalan kumlar, rüzgar ve deniz etkisiyle limanı 500 metre kadar denizden uzaklaştırmıştır.[156] Eşen Çayı'nın bir özelliği de çok miktarda alüvyon taşımasıdır. Ayrıca denizden gelen kum birikimi yalnız limanı değil Eşen Ovası'nın 1/3'ünü kaplamıştır.[157]

[155] Foss, **a.g.e.**, s. 9.
[156] Öner, **a.g.e.**, s. 423-440.
[157] Ertuğ Öner, "Eşen Ovası'nın Alüvyal Jeomorfolojisi ve ve Likya Antik Kentleri", **A. Ü. Türkiye Coğrafyası ve Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, S: 6, Ankara, 1997, s. 203-242.

Doğal etmenlere bağlı olan bu durum 19. yüzyıla ait gözlemlerde de ifade edilmiştir. Ch. Texier, Xanthos ve Patara'yı şöyle anlatmıştır:

"7 Ağustos 1836 tarihinde Macri körfezinden güneye gidince ertesi gün Anti-Cragus Dağı'nın (Antikragos) sivri çıkıntılarından, Yedi Burun denilen noktaya geldik. Buradan sonra kıyı, düz bir kumluk halini alır. Burası genişliği otuz kilometreden aşağı olamayan Xanthus vadisidir. Çok eski bir zamanda çıkıntısını oluşturduğu açık bir şekilde görülür. O halde Xanthus şehri o zamanlar denize daha yakın bulunuyordu."[158]

F. Beaufort 19. yüzyılda bölge ile ilgili izlenimlerini "Hem Strabon hem de Livius'un kayıtlarından zamanında Patara'nın bir limanı olduğu anlaşılıyor. Bu durum bugün de bellidir, ama şimdi limanın yeri kum ve çakıllarla tıkanmış bir bataklıktır ve denizle tüm iletişimi hiçbir açıklığı olmayan dümdüz bir kumsalla kesilmiş bulunmaktadır. Kumlar limanı doldurmakla kalmamış, ören yeri ile Xanthos ırmağı arasında hatırı sayılır bir yüksekliğe kadar yığılmıştır." [159] sözleriyle aktarmıştır.

1840'larda Patara'da inceleme gezisi kayıtlarında T. A. B. Spratt ve E. Forbes limanın durumunu şöyle kaydetmiştir: "Liman şimdi kara içinde kalmış, zehirli sıtma hastalığı üreten bir bataklıktır ve kıyı boyunca yelken açmış giden denizci, yanı başındaki kumulların bir zamanlar girdiği limanı tıkamış olduğunu asla kestiremez."[160] Spratt ve Forbes buradaki kum yığılması durumunu Kaunos'taki gibi kıyı yükselmesine bağlamışlardır.

T. M. P. Duggan'ın araştırmalarına göre İÖ 68 tsunami, Myra'yı etkileyen deprem Patara'yı da etkilemiştir. Dio Cassius'da geçen bu bilgiler doğrultusunda limanın kullanım dışı kalmasıyla ilgili bilgilere ulaşılmıştır. Bizans Devrinde İS 640-641 arasında Xanthos'un kilisesinin yandığı, Patara'nın da etkilendiği deprem afet kayıtları arasındadır.[161]

---

[158] Ch. Texier, **Küçük Asya**, Çev. Ali Suat, Ankara, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, 2002, s. 350.
[159] Francis Beaufort, **Karamanya**, Çev. A. Neyzi, D. Türker, Antalya, AKMED, 2002, s. 5-6.
[160] Spratt, Forbes, **a.g.e.**, 2008, s. 31.
[161] T. M. P. Duggan, "A Short Account of Recorded Calamities (earthquakes and plagues) in Antalya Province", **ADALYA** S: VII, Antalya, 2004, s. 123-162.

Patara Koyu'nun günümüzde bataklık görünümünde olmasının nedeni güney kıyısının yaklaşık 500 m genişliğinde kıyı kumullarıyla kaplandığı belirtilmişti.[162] Konuyla ilgili yakın tarihli çalışmalarda asıl Patara liman alanının deniz bağlantısı kesildiğinde sulak alanın iki gölet biçimini aldığı gözlenmiştir. [163] Liman zamanla kullanışsız duruma gelmiştir. Ancak Patara'da küçük bir liman veya demirleme yerinin Osmanlı devri dahil olmak üzere varlığını sürdürdüğü bilinmektedir. Burada Fırnaz (Yeşilköy) koyunun Patara limanının yerini aldığı anlaşılmaktadır.

Antik kentlerin kuruluş gereklerini yerine getiren yukarı kent ve liman kenti, kendine özgü işlevlerine uygun biçimde iki ayrı kent; üretim ve ticaret merkezleri olarak gelişmiştir. Eşen Çayı burada üretimi belirleyen etkenlerden biri olmasının yanı sıra, yukarı kent Xanthos ve liman kenti Patara arasındaki bağlantıyı da sağlamıştır.

Patara'nın tarihsel gelişimine bakıldığında tarihi kayıtlar arasında Strabon, Patara'yı Xanthos'tan sonra yer alan, Pataros tarafından kurulmuş, bir Apollon Tapınağı ve bir limanı olan büyük bir kent olarak tanımlamıştır.[164] Xanthos ve limanı Patara'nın, Likya Birliği içinde üç oy hakkına sahip 1. Derece kentler arasında bulunması değerini göstermektedir. Roma devrinde İmparator Claudius'un yaptırdığı Yol Kılavuz Anıtı olarak adlandırılan anıt 'Stadiasmus Paterensis'de Patara'nın Anadolu'daki tüm ticari merkezlere uzaklıkları kaydedilmiştir. Patara'nın merkezi bir liman kenti, bir tür başlangıç noktasını da teşkil ettiğini gösterir.[165] Stadiasmus Paterensis, üçten fazla rota üzerinde hemen tüm Likya kentlerini içermesi bakımından değer taşıyan tarihi bir kaynaktır.

---

[162] Ertuğ Öner, "Eşen Çayı Taşkın – Delta Ovasının Jeomorfolojisi ve Antik Patara Limanı", **Ege Coğrafya Dergisi**, S: 9, İzmir, 1996, s. 89-130.

[163] Kollektif, "Patara Limanı Arkeojeofiziksel Çalışma Raporu", Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü, İzmir, (Çevrimiçi) http://www.sumet.com.tr/userfiles/file/Patara_Rapor.pdf, 24.10.2013.

[164] Strabon, **Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika: Kitap XII-XIII-XIV)**, Çev. Prof. Dr. Adnan Pekman, 6. bs., İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2009, s. 245.

[165] Stadiasmus Paterensis: Yol kılavuz anıtı yerine devlet yollarını içeren bir liste, 'itinera' olarak tanımlanmaktadır. Kentler arasındaki uzaklıklar Eski Yunan'da kullanılan uzaklık birimi olan stadion (1 stadion = 185,5 m) olarak kaydedilmiştir. Sencer Şahin, **Stadiasmus Patarensis Likya Eyaleti Roma Yolları**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2011, s. 33.

Aziz Nikolaos'un doğum yeri olarak Hıristiyanlık tarihine geçen Patara'nın 537'de idam edilen Papa Silverius'un geçici ikameti olması, Papa tarafından seçilecek kadar önemli bir kent olduğunu düşündürmektedir. Anglosakson St. Willibald 724 yılındaki Kudüs yolculuğu sırasında soğuk kış aylarını burada geçirmiş olması da liman yerleşmesinin önemine işaret eder. Onuncu yüzyılda ise Patara, Kibyrrhaioton *thema*sına ait imparatorluk deniz üssü olarak kullanılmıştır.

Tarihi kayıtlar Patara'nın belirgin bir liman özelliğini sürdürdüğünü göstermektedir. İngiliz Seawulf'ın, 1102'de, Rus Daniel'in ise 1106 yılında Patara limanına geldiği kaydedilmiştir. Patara 1117 yılında Arap İdrisi'nin coğrafya üzerine çalışmalarında[166] ve ayrıca III. Haçlı Seferi kayıtlarında da liman olarak yer almaktadır.

Hıristiyanlığın ilk yıllarında Patara, Aziz Pavlus'un ve Luka'nın Miletos'tan Kudüs'e dönüşleri sırasında uğradığı limanlar arasındadır: "Onlardan (Miletos) ayrılıp denize açılınca, dümdüz bir yol tutarak İstanköy'e geldik. Ertesi gün Rodos'a, oradan da Patara'ya vardık. Finike'ye giden bir gemi bulunca ona binip denize açıldık."[167] Patara limanı Roma devrinde Akdeniz uzun yol ticaret rotalarında yer alan, ürünlerin getirildiği, depolandığı bir ticari merkez olmasının yanı sıra doğu ve batı yolculuklarında gemilere aktarma yapılan ana limanlar arasında yer almaktadır.

Doğal sürecin sonucunda Patara limanı olasılıkla 13. yüzyıl sonları ve 14. yüzyılda tamamen kumla kaplanmıştır. Ancak "Kitab Ghara' ib al-funun wa-mulah al-un" adlı anonim eserin 13. yüzyıla ait kopyasında Akdeniz haritasında Patara demirleme yerlerinin yıkıntı durumunda olduğu bilgisiyle kaydedilmiştir. [168] Bu kayıtla birlikte Fırnaz Koyu'nun deniz ulaşımında kullanıldığı anımsanmalıdır.

[166] Foss, **a.g.e.**, s. 1-6.
[167] İncil, Resullerin İşleri 21, Yeruşalem'e Doğru 1-6; Everett C. Blake, Anna G. Edmonds, **Biblical Sites in Turkey**, 14. bs., İstanbul, Redhouse, 2010, s. 93.
[168] Savage-Smith, Rapoport, **a.g.e.**

Piri Reis'in Kitab-ı Bahriye eserinde 27a olarak adlandırılan haritada güney limanları Antalya'dan batıya doğru sıralandığında Antalya, Fenike, Gökova, Meis Adası, Patara, Karacaören limanı, Megri (Makri, Fethiye), limanları arasında yer almaktadır.[169] Yazılı kaynaklara dayanılarak Patara kıyısındaki limanın 16. yüzyılda da kullanıldığı belirlenmiştir.[170] Öte yandan liman değişik adlandırmalarla, Ortaçağ (15. yüzyıl) İtalyan portulanlarında ve denizcilik haritalarında örneğin Tammar Luxoro Atlası (13. yüzyıl) ve Andreas Bianco Atlası'nda 'Lapatera', Giroldis ile Gratiosus, Andreas Benincasa (15. yüzyıl), 1542 tarihli Battista Agnese portulanında 'Patera'[171] olarak geçmektedir. Bunlar bu büyük limanın söz konusu dönemde ikincil değerde bir liman durumuna gelmiş olsa bile uğrak noktası olarak kullanıldığını düşündürmektedir.

Patara kenti Roma devrinde ticaret ve ulaşım faaliyetleri bakımından işlek bir limana sahiptir. (Resim 12) Liman alanına ait yapılar ile birlikte burada inşa edilen deniz feneri Anadolu'daki en önemli örnektir. Deniz fenerinin yazıtından İmparator Nero tarafından İS 64 / 65 yılında yaptırıldığı anlaşılmıştır. İki km uzunluğundaki halicin batı yönündeki başlangıcında yer alan deniz feneri, günümüzde kum birikimi sonucunda denizden 500 metre kadar uzakta kara içinde kalmıştır. Patara Fener Kulesi (Pharos), dört podyum üzerinde üç sarmal bölümden oluşmaktadır. İki basamak şeklinde inşa edilmiş podyum 20 x 20 metre, ortadaki yuvarlak bölümün çapı 5,65 metre çapında, iç yuvarlağı çapı 1,70 metre boyutlarındadır. Podyumun yüksekliği ortalama 2,25 metre, iki basamağın ortalama yüksekliği 1,50 metredir. Batıya açılan kapının boyutları 2,10 x 0,85 metredir. Patara Pharos'unun günümüzdeki kalıntısının yüksekliği 8,50 metredir. Deniz feneri olasılıkla Bizans devrinde güneydoğu yönünden gelen bir tsunaminin etkisiyle yıkılmıştır.[172] (Resim 13) Patara deniz fenerinin yazıtından elde edinilen bilgiye göre genel vali liman girişine iki deniz feneri inşa edilmesini emretmiştir. Söz konusu yazıtın başlığı

[169] Mine Esiner Özen, "Piri Reis ve Müntehab-ı Kitab-ı Bahriye", **Osmanlı Bilimi Araştırmaları**, C: VII/2, 2006, s. 119-131.
[170] Sevim Buluç, "Patara Yüzey Araştırmasının Ön Verileri Hakkında", **I. AST**, İstanbul, Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü, 1983, s. 139-144.
[171] Kretschmer, **a.g.e.**, s. 666.
[172] Havva İşkan, Fahri Işık, "Patara 2005 Yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", **28. KST**, C: I, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2007, s. 15-28.

"Sextus Marcius Priscus" idi ve asal yazıtta "tanrısal Claudius'un (oğlu) Neron Claudius" biçiminde imparator sanı okunmaktadır.[173]

Patara'da Hadrianus dönemine ait granarium yapısının da bulunması Mısır'dan gelen tahılın depolandığı önemli bir ticari merkez olmasının kanıtlar. (Resim 14) Yerleşmede ortaya çıkarılan Ion özelliği taşıyan çeşitli çanak-çömlek buluntuları[174] üretim ve ticaret yaşantısının göstergesidir.

Patara'da Bizans devrinde yaşanan dönüşümün kanıtları mimari yapılar ve çeşitli buluntular kapsamında şöyle açıklanabilir:

Surların durumu İS 4. yüzyılda kentin daha küçük bir alan kapladığını göstermektedir. 5.-6 yüzyıllar yerleşmede bir büyümenin olduğunu göstermekte; zira Geç Antik Devir surlarının dışına taşılmıştır. Surlarla tahkimat kaygısı gözetilmeden inşa edilen Liman Bazilikası ve Büyük Bazilika'nın konumu da kent sınırlarının genişlediğine işaret etmektedir. Ortaçağ'a gelindiğinde yeniden daha kapsamlı bir küçülme yaşanmış ve yarımada üzerinde küçük kent yapısı oluşturulmuştur.[175]

Bizans devrinde Roma yapılarının kullanım amaçlarında değişiklik başladığı görülmektedir. Örneğin kentin Bouleuterion'u 6. yüzyılda inşa edilen sur ile birlikte burç olarak kullanılmaya başlanmıştır.[176] Stoada yapılan çalışmalarda bu bölümdeki surların 5. yüzyıla ait olduğu anlaşılmıştır.[177] (Resim 15) Ayrıca limana açılan surlar Iustinianus döneminde inşa edilmiş Bizans yapılarıdır.[178]

---

[173] Helmut Engelmann, "Yazıtbilim Çalışmaları", H. İşkan, F. Işık, "Patara 2005 Yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", **28. KST**, C: I, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2007, s. 22-23.
[174] Fahri Işık, "Patara, Dünü, Bugünü ve Geleceği", **29. Türk Arkeoloji Dergisi**, S: 23, Ankara, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1991, s. 35-69.
[175] G. Koch, M. Kunze, A. Effenberger, "II. Bizans Çağı Araştırmaları", F. Işık, "Patara 1992", **XV. KST**, C: II, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 1995, s. 279-302.
[176] T. Korkut, G. Grosche, "Bouleuterion", "Patara 2002", **25. KST**, C: I, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 2003, s. 87-102.
[177] Şevket Aktaş, "Agora Batı Stoa", "Patara 2011 Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", Havva İşkan Işık, **34. KST**, C: III, Çorum, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Md. Yayınl., 2013, s. 171-188.
[178] St. G. Bruer, "B-Kent Surları", "Patara, 1996", **19. KST**, C: II, Ankara, Kültür Bakanlığı Milli Kütüphane Basımevi, 1998, s. 53-80.

Patara kentinde imparatorluk sınırları içindeki birçok kentte olduğu gibi Iustinianus dönemi yapı faaliyetlerine rastlanmaktadır. Kentin büyük bazilikal kilisesi ise 5. yüzyılda inşa edilmiştir.[179] Patara'da 6. yüzyıla ait olduğu belirlenen beş nefli bazilikal kiliseye ait iki şapelin[180] yanı sıra akropolün batısında yer alan Liman Bazilikası olmak üzere dört ana kilisesi bulunmaktadır. Patara kazı alanında çalışma yapılan kiliseler, Gelemiş Kilisesi, Kaynak Kilise, Yarımada Kilisesi, Haliçburnu Kilisesi, Küçük Kilise, Doğucasarı Kilisesi ve ilk evresi 12.-13. yüzyıllara tarihlenen Ortaçağ Kasaba Kilisesi'dir.[181] 12. yüzyıla ait belgelere göre Aziz Nikolaos'un (4. yüzyılda) doğum yeri oluşu ve metropolit unvanı[182] taşıması kentin Bizans devrinde Hıristiyanlık bakımından taşıdığı önemi göstermektedir.

Patara'daki seramik işliklerinde ortaya çıkarılan ve İS 5.-6. yüzyıllara ait olan kandil buluntuları üzerinde yapılan incelemeler, bu eserlerin Likya üretimi olduğunu göstermektedir.[183] Ana Cadde'de Bizans devrinde Roma devrine ait malzemelerle yeni dükkanlar inşa edilmesi [184] ise kentte ticari etkinliğin gelişerek sürdüğünü göstermektedir. (Resim 16) Kentte yerel halkın günlük kullanım gereksinmelerine uygun olarak Roma yapılarını yeniden ele aldığı anlaşılmaktadır.

Liman ana caddesinde Batı portiko ardında yer alan dükkan kalıntılarında ortaya çıkarılan seramik, çatı kiremidi, tuğla, sikke buluntuları bu yapı topluluğunun İS 2.-7. yüzyıllar arasında etkin biçimde kullanıldığına işaret etmektedir.[185] (Resim 17) Bu dönem Pers istilalarına işaret etmektedir.

Liman hamamında yapılan kazı çalışmalarında Roma devrine ait Frigidarium ve havuz yapılarında belirlenen yanmış tabakaların da olduğu kil tabanlar ile maden

---

[179] Martin Harrison, **Mountain and Plain: From the Lycian Coast to the Phyrigian Plateau in the Late Roman and Early Byzantine Period**, Ed. Wendy Young, Michigan, University of Michigan Press, 2001, s. 4.
[180] Foss, **a.g.e.**
[181] Fahri Işık, **Patara: Capital of the Lycian League**, İstanbul, Scala, 2011, s. 96-100.
[182] Işık, **a.g.e.**, "Patara, Dünü, Bugünü ve Geleceği", **29. Türk Arkeoloji Dergisi**, S: 23, Ankara, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1991, s. 35-69.
[183] Burhan Varkıvanç, "Patara'da Bir Seramik İşliği", **ADALYA**, S: 5, Antalya, 2002, s. 143.
[184] Ş. Aktaş, F. Gülşen, "Anacadde", "Patara '93", **16. KST**, C: II, Ankara, TC Kültür Bakanlığı, 1994, s. 253-282.
[185] Şevket Aktaş, "Ana Cadde", Havva İşkan Işık, "Patara 2010 Yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", **33. KST**, C: III, Ankara, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yayını, s. 17, 2011.

cürufu parçaları bu yapıların 5. yüzyıl başları ile 7. yüzyıl ortaları arasında işlik olarak kullanıldığını göstermektedir.[186] Bu kalıntılar Roma yapılarının işlev değişikliği ve ek yapılar ile Bizans kent dokusuna dönüşümünü kanıtlamaktadır. Patara'da beş fırından oluşan seramik işliğinin önünde belirlenen 5,50 metre derinliğindeki su kuyusunun içinde Bizans devrine ait çömlek parçalarına rastlanmıştır.[187]

Bölgeye ilişkin genel görüş 12. yüzyıldan sonra Türklerin Bizans egemenliğine son vermesidir. Ancak Patara Liman Hamamı'nda Tepidarium'da ortaya çıkarılan 10.-11. yüzyıllara ait iki kireç ocağının[188] 13. yüzyılda kullanım dışı kaldığı[189] buluntular yoluyla belirlenmiştir. (Resim 18) Bu bulguların bazı yorumları, Türklerin bölgeye gelmesinden sonra burada Bizans etkinliğinin sürdüğü düşüncesine dayanmaktadır. Ancak Hıristiyan Bizanslıların Türklerin gelmesinden sonra kullanmış olduğu kadar Türklerin de burada yaşamış olduğu ve bölgede 12. yüzyıl ile 13. yüzyıl arasında bir etkinlik olduğunun kanıtlarından biri sayılmalıdır.

Bizans devrine ait bu tür buluntular kentteki üretimin ve ticari yaşantının 7. yüzyıl ortalarına kadar aralıksız sürdüğünü kanıtlamaktadır. Arap İstilası'na kadar kentin Roma kenti görünümünün Bizans kentine dönüştüğünü agorada veya liman hamamı gibi diğer büyük Roma yapılarına kurulmuş işlik kalıntılarından gözlemlenebilmektedir.

Xanthos'da ise batı agoranın neredeyse tamamını kaplayan Bizans işlik kalıntıları arasında şarap satış dükkanı ve demir işliği tanımlanmıştır. Ayrıca "Likya Yapısı" olarak adlandırılan yapı ve çevresinde de Bizans işliklerine rastlanmıştır. Likya Yapısı'nın olasılıkla konut olarak inşa edildiği ve İS 4. yüzyıldan itibaren işlik olarak düzenlendiği belirlenmiştir. Burada su teknesi ve atık su sistemi ile birlikte düzenlenmiş Bizans işliğinde sikkeler, cam ve metal buluntulara rastlanmıştır.

[186] Serap Akca Erkoç, "Hurmalık/Liman Hamamı", Havva İşkan Işık, "Patara 2010 Yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", **33. KST**, C: III, Ankara, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yayını, 2011, s. 18-19.
[187] Şükrü Özdoğru, Eray Dökü, "Seramik İşliği", Fahri Işık, "Patara 2006", **29. KST**, C: I, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2008, s. 62.
[188] Feriştah Soykal Alanyalı, "Liman (Hurmalık) Hamamı", Fahri Işık, "Patara 2007", **30. KST**, C: IV, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları", 2009, s. 341.
[189] Akca Erkoç, **a.g.e.**, s. 20.

Menteşe, kilit gibi metal parçaların üretildiği diğer bir işlik örneğinin ise 7. yüzyılda çatının çökmesiyle terk edildiği ortaya çıkmıştır.[190]

Buluntular ışığında Bizans devrinde Patara'nın Xanthos ile birlikte yoğun bir üretim dönemi geçirdiği anlaşılmaktadır. Xanthos'un Bizans devrine ait kalıntıları ise bazilikalar ve II. Konstans (641-668) dönemine ait olan surlardır. Foss'a göre Bizans kalıntıları 11. yüzyıldan öteye gidememektedir.[191] Buna karşın mimari yapısı 5.-6. yüzyıla ait olan Kaynak Kilise'ye ait buluntular da 13. yüzyıla ulaşmaktadır.[192] (Resim 19) Temenoslu Alan olarak tanımlanan bölümde yapılan çalışmalar sonucunda İS 4. yüzyılda temenos / mezarlık alanı olarak düzenlenen alanda Bizans devrinde stylobat üzerine doğu-batı yönlü duvar inşası yapılarak çeşitli mekanlar oluşturulmuştur. Böylelikle alanın 12.-13. yüzyıla kadar kullanıldığı anlaşılmıştır.[193] (Resim 20-21) Patara'nın bu durumu Likya Bölgesi'ndeki kentlerin genel durumuna ilişkin görüş sağlamaktadır.

Bu veriler Patara limanında Bizans yaşantısının Türklerin bölgede varlığını duyurmasından sonra da sürdüğü biçimde yorumlanmaktadır. Ancak, Patara kalıntıları arasındaki Ortaçağ Hamamı (Resim 22) oldukça geç tarihli bir örnek olarak Türk dönemiyle ilgili buluntular da içermektedir. Onikinci yüzyıla tarihlenen kent suruna dayanan hamam yapısında külhan bölümünde Selçuklu tipi sivri kemer kullanımı, Selçuklu seramik ve sikke buluntularıyla[194] Ortaçağ Türk egemenliğiyle bağıntılı olarak yerleşmenin devam ettiğini düşündürmektedir. Biz bütün bu verilerin, bölgeye gelenlerle burada daha önce bir yaşam ve kültür kurmuş olanların iç içe yaşadıklarının da gözden ırak tutulmaması gerektiğini düşünmekteyiz. Ancak bütün bu verilerin toplamı, bu limanın da öteki Likya limanları gibi bu dönemler boyunca işlevini sürdürdüğünü göstermesi bakımından önemli ve anılmaya değerdir.

---

[190] Burhan Varkıvanç, "Ksathos 2012 Yılı Kazıları", **ANMED**, S: 11, Antalya, 2013, s. 62-69.
[191] **A.e.**, s. 1-52.
[192] Urs Peschlow, "Kaynak Kilise/Friedhofskirche", Havva İşkan Işık, "Patara 2010 Yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", **33. KST**, C: III, Ankara, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yayını, 2011, s. 29-31.
[193] Feyzullah Şahin, "Patara 2011 Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", Havva İşkan Işık, **34. KST**, C: III, Çorum, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Md. Yayınl., 2013, s. 171-188.
[194] Mustafa Duman, "Ortaçağ Hamamı", Fahri Işık, "Patara 2006", **29. KST**, C: I, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2008, s. 63-64.

Kent, tiyatro yakınından, liman boyunca kalıntıları devam eden surlarla ve kuzeydeki Roma kent kapısıyla korunmuştur. Sur duvarları 7. ve 8. yüzyıllarda görülen tarzda kireçli harç ve moloz taşlarla, mermer devşirme parçalardan oluşmaktadır.[195]

Patara bu tarihi ve doğal süreç göz önünde bulundurulduğunda Likya limanları arasında kuruluş ve dönüşüm aşamaları bakımından tipik bir örnektir. Akdeniz ticaret rotasının Roma devri yapılarıyla geliştirilmiş büyük ticari limanı, doğa olayları ve tarihsel sürecin etkisiyle yer değişimine uğrayan limanlar arasında yer almıştır. Yinelemek gerekirse günümüzde Fırnaz Koyu, Yeşilköy Limanı olarak adlandırılan ve Patara'nın kuzeydoğusunda bulunan liman Patara kullanım dışı kaldıktan sonra liman olarak kullanılmıştır.

[195] Clive Foss, "Cities and Villages of Lycia in the life of Saint Nicolas of Zion", **Cities, Fortresses and Villages of Byzantine Asia Minor**, Aldershot, Hampshire, Varorium, 1996, s. 303-337.

## 2.2.3. Antiphellos

Günümüzde Kaş olarak adlandırılan Antiphellos yerleşmesi Orta Likya Bölgesi'nde batıya uzanan yarımada üzerindedir. Phellos kenti ise iç kesimde Felen Dağı yaylasındadır. Burada da kuruluş bakımından liman yerleşmesi (Antiphellos) ve hinterland (Phellos) bağlantısı görülmektedir. Antik kent Phellos günümüzde Kaş'ın merkezinden 5 km kadar kuzeydedir [196] ve liman yerleşmesi Antiphellos adından anlaşıldığı üzere Phellos'un karşısındadır. (Resim 23)

'Phellos'un karşısındaki' bu küçük liman yerleşmesi Antiphellos'un İÖ 4. yüzyılda varolduğu bilinmektedir. Orta Likya'da yukarı kent Phellos ve onun liman kenti olarak kurulan Antiphellos, Likya Bölgesi'nin olduğu kadar Akdeniz'in de üretim ve ticaret merkezleri arasındadır. (Resim 24) Roma devrinde İS 141 yılındaki deprem Phellos ve Antiphellos'daki yapıların yıkılmasına neden olmuştur. Bu nedenle Rhodiapolisli Opramoas adlı *euergetes* (bağışçı) Antiphellos ve Phellos'a 5000 denar yardımda bulunmuştur.[197] Bu yardım liman yerleşmesinin Roma devrinde Akdeniz ulaşım ve ticaret zincirinin önemli bir halkası olduğunu göstermektedir.

Zimmermann'ın belirttiği gibi Phellos ve liman yerleşmesi Antiphellos, coğrafi, politik ve ekonomik bir ortaklık içindeydi. Antiphellos ticaret ve ulaşım merkezi olarak ortaya çıkmıştır. Phellos ise sedir ağacı kaynağı ormanlara yakınlığı ve tarımsal ürünleriyle hinterland olarak tanımlanmıştır.[198]

Phellos'un Bizans devrinde 7. yüzyıla kadar Antiphellos ile birlikte piskopos listelerinde adının geçmesi, kentteki o dönemde egemen Hıristiyan inanışın göstergelerinden biri olarak da değerlendirilebilir. Phellos'un Myra ve Xanthos Vadisi arasındaki en önemli yerleşme olarak değer görmesi, Demir Çağı'ndan bu döneme dek yükselerek varlık gösterdiğini ya da üretim ve Antiphellos limanı ilişkileriyle elde ettiği değerlerin sürdüğünü düşündürmektedir.

---

[196] Bilge Umar, **Lykia**, İstanbul, İnkılap, 1999, s. 84.
[197] Ebru N. Akdoğu Arca, "Lykia'lı Bir Euergetes: Opramoas", **Likya İncelemeleri I**, Ed. S. Şahin, M. Adak, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2002, s. 79-90.
[198] Martin Zimmermann, "Feldforschungen in Phellos (Lykien) 2003", **22. AST**, C: 1, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 2005, s. 45-52.

Antiphellos'un 19. yüzyıla ulaşan durumunu saptamak amacıyla incelenen tarihsel kayıtlar aşağıdaki gözlemleri getirmektedir. Örneğin Spratt ve Forbes'un Likya araştırmaları sırasındaki kayıtları şöyledir:

"Antiphellos ile Megiste'nin karşısında olan eski Phellos limanının, Antiphellos'un arkasından giren derin Vathy Koyu'nun kuzey kıyısı üzerindeki bir bölümde yer almış olduğu sonucuna varmaktayız. (…) Stadiasmus'ta ne Phellos'tan ne de eski limanından, Phellos'u iç bölgeye koyan Strabon'un anlatımıyla uyuşan hiçbir söz edilmemiştir; ayrıca yine bu belgede Phellos limanının atlanmasıyla, onun asla yaşanan bir yer olmadığı ve anonim Periplus'un yazdığı tarihte, ticareti de büyük bir olasılıkla daha kalkınmış olup yeri bakımından Likya'nın iç kesimiyle iletişim kurmak için daha büyük olanaklar sunan Antiphellos limanı tarafından elinden alındığı sonucunu çıkarabiliriz."[199]

Ancak Spratt ve Forbes'un notlarının aksine Stadiasmus Paterensis'te Patara'dan Phellos'a 240 stadion (44,5 km) uzaklık ayrıca Phellos'tan Kandyba, Neisa, Kyaneai kentlerine olan uzaklıklar belirtilmiştir.[200] Böylelikle Roma devrinde Phellos'un önemli bir merkez olduğu anlaşılmaktadır.

"Bu yöndeki dağ içinden Kasaba Çayı'nın çıktığı derin bir boğazla yarılmıştır. Kasaba, Likya'nın bir bölgesinin başkentidir, önemi ve kapsamı bakımından Elmalı'dan sonra gelip Kaş genel adıyla bilinir."[201] Spratt ve Forbes'un Phellos ve Antiphellos'a ilişkin bu tanımını Ch. Fellows tamamlamıştır: "Antiphellos liman yerleşmesinde yakacak odun ticaretinin yapılır ve birkaç mil uzaklıktaki Kastellorizzo (Meis) Adası ile iletişim halindedir." [202] John Murray ise 19. yüzyılın ikinci yarısında Antiphellos'un Mais veya Castellorizo olarak adlandırılan ticari bir limanı olduğunu kaydetmiştir.[203] Meis (Castellorizo - Kastellorizzo) Antiphellos açıklarındaki adadır ve ticaret rotalarında yer almaktadır.

Antiphellos'un diğer yönündeki liman antik adı Vathy olan Bucak limanıdır. Bucak limanının yer aldığı dar ve uzun koy, kuzey-kuzeydoğu rüzgarlarının şiddetli bir biçimde estiği bir alandır. Bean, ağaç tomruklarının taşınmasında bu rüzgarlardan

[199] Spratt, Forbes, **a.g.e.**, s. 81-82.
[200] Şahin, **a.g.e.**, s. 25.
[201] Spratt, Forbes, **a.g.e**, s. 88-89.
[202] Charles Fellows, **Travels and Researches in Asia Minor**, London, John Murray, 1852, s. 163-164.
[203] John Murray, **Hand–Book Greece, Turkey and Asia Minor, Constantinople**, London, A.&W. Galignani & Compaigne, 1845, s. 343.

yararlanıldığına vurgu yapmaktadır.[204] Vathy limanı veya Porto Vathy'nin, Ortaçağ İtalyan portulanlarında "Megradicum sub Patara" [205] adıyla ifade edilmiştir.

Beaufort bize ulaşan kayıtlarında Kaş ve çevresini şöyle anlatmaktadır:

"Kastelorizo (Adası), Sevedo (Kaş Limanı) ile Vathy (Bucak Denizi) gibi iki geniş limana açılan küçük adacık ve kayalıklarla dolu bir körfezin batı yakasında yer alır. Sevedo istenebilecek her türlü iyi niteliğe sahip gibidir. Limanın başından denize doğru uzanan kayalık bir dil, içinde bir savaş gemisinin demir atması için yeterince su derinliği bulunan doğal bir rıhtım oluşturmaktadır." Vathy Limanı ise, "oldukça uzun ve iyi siperlenmiş olmasına karşın ferah bir liman sayılması için fazla dar ve derindir. Limanın kuzey kıyısından yükselen dağda, Sevedo Limanı'nı anlatırken sözünü ettiğimiz türden kazılmış birçok mezar bulunmaktadır." [206]

Beaufort, Kaş limanını Antiphellos olarak ayırmamış, Sevedo limanı olarak kaydetmiştir. Bean ise Sevedo veya Sebeda limanının günümüzde kullanılabilir durumda olan Bayındır Limanı olduğunu yazmıştır.[207] Sevedo veya Sebeda olarak geçen liman günümüzde Limanağzı olarak bilinmektedir.

Liman yapılarıyla ilgili diğer kayıtlar şöyledir:

Antiphellos liman yerleşmesi Helenistik devirde surlarla çevrili alanında bouleuterion, kolonatlarla çevrili ve dükkan mekanları bulunan geniş bir agora ve tiyatro yapılarına sahipti. Kente İmparatorluk döneminde iki hamam, Geç Antik dönemde ise iki kilise eklenmiştir. Zimmerman liman yerleşmesindeki bu yapı faaliyetinin Phellos'ta yaşayan yerel seçkinlerin gelirleriyle gerçekleştirilmiş olabileceğini vurgulamıştır.[208]Antiphellos'ta günümüzde de Çukurbağ Yarımadası'na giden yol üzerinde güneye doğru konumlandırılmış söz konusu tiyatro kalıntıları görülmektedir.

[204] Bean, **a.g.e.**, s. 101.
[205] Kretschmer, **a.g.e.**, s. 666.
[206] Beaufort, **a.g.e.**, s. 13.
[207] Bean, **a.g.e.**, s. 101.
[208] Zimmermann, **a.g.e.**, s. 45-52.

Antiphellos liman alanında ise temel liman yapılarına örnek olabilecek denize doğru uzanan doğal kaya sırası bulunmaktadır.[209] Bu kaya sırasının olasılıkla yapay dalgakıran duvarına temel oluşturan resif olduğu düşünülebilir. Ancak bazı küçük veya rüzgarın çok güçlü olmadığı limanlarda bu doğal resif dalgakıran olarak değerlendirilmekteydi. Dalgakıranın savunma işlevi de taşıdığını düşünülmektedir. Helenistik duvarın altı sıra düzgün kesme taştan 450 m metre uzunluğunda oluşu bu görüşü desteklemektedir. Flemming'in kayıtlarına göre büyük bölümü iki metre kadar sualtında kalan dalgakıran yerel kayadan kesilerek meydana getirilmiştir. Bu kalıntıların yanı sıra 1,4 metre sualtında sarnıçlar, 1,3 metre derinlikte kayadan oyulmuş yol kalıntısı ve 18 cm sualtında Ortaçağ'dan kaldığı düşünülen düzensiz örülmüş duvar kalıntıları bulunmaktadır.[210]

Antiphellos'un Helenistik devire ait surları uzun dönem kullanılmıştır. Plinius, Doğal Tarih'te Likya kıyılarının kaliteli deniz süngerlerine sahip olduğunu ve bu süngerlerin Antiphellos'ta surların bulunduğu yerden çıkarıldığını kaydetmiştir.[211] Spratt 19. yüzyıl başlarında liman kalıntılarının görülür durumda olduğunu yazmıştır. 20. yüzyılda George Bean ise bu limana küçük teknelerin demirlediğini, büyük gemilerin açıkta beklediklerini yazmıştır.

Yerleşmenin mimari biçimine ilişkin görüş kazandıran Bayburtluoğlu'nun kayıtlarına göre Bucak (Vathy) limanında tersane yapıları olabilecek yapı kalıntıları kıyıda ve sualtında gözlemlenebilmektedir. Surlar ise Kaş limanının batısından tiyatro önüne kadar kesintilerle ilerlemektedir.[212]

Antiphellos Roma devrinde ürünleri ve konumu nedeniyle önemli bir ticari liman iken Bizans devri itibariyle değerini yitirerek küçük bir liman yerleşmesi durumuna dönüşmüştür. Türk egemenliği döneminde 'Andifli' adıyla liman yerleşmesi olarak

[209] George E. Bean, **Eski Çağ'da Lykia Bölgesi**, Çev. Hande Kökten, 2. bs., İstanbul, Arion Yayınevi, 1992, s. 97.
[210] N. C. Flemming, N. M. G. Czartoryska, P. M. Hunter, "Archaeological Evidence for Eustatic and Tectonic Components of Relative Sea Level Change in the South Aegean", Vol: XXIII, **Colston Papers**, Proceeding of Twentythird Symposium of the Colston Research Society, London, University of Bristol, Butterworths Scientific Publications, 1971, s. 1-66.
[211] Pliny, **a.g.e.**, s. XLVII.
[212] Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s. 240-245.

varlığını sürdürmüştür. Evliya Çelebi'de ise "kaza-i Kaş" olarak geçmektedir.[213] (Resim 25) Bizans devrinin sonlarında onun bağlantıları olan Meis Adası, Vathy ve Sevedo adlarının harita ve portulanlara kaydedilmesi, ana limanın yaşadığı değişimin evrelerini anlamak bakımından önemlidir. Günümüzde kalıntıların sınırlı oluşu nedeniyle kıyı yerleşmelerinde Bizans kent dokusuna dönüşüm yeterince gözlemlenememektedir.

Phellos'daki kalıntılara bakıldığında Bizans devrindeki yaşama ilişkin bir görüş elde edilebilir. Bizans devrine ait iki kilise, Phellos'un Hıristiyan yerleşmesine dönüştüğünü kanıtlamaktadır. Bizans devrine ait surlarla çevrili yerleşme Likya'nın aynı döneme ait diğer yerleşmeleriyle benzerlik göstermektedir.[214] Bunlar kentin Bizans'ın geç dönemdeki değişimlerinin mimari göstergeleridir. Ancak Phellos'ta Bizans konut kalıntılarına rastlanmamıştır. Kentte Bizans devrine ilişkin en önemli değişim kalenin tahkim edilmiş depolara (magazin) dönüştürülmesi ve kent alanına yeni surlar eklenmesidir.[215] Bizans devrinde Phellos'un surlarla çevrili korunaklı bir Ortaçağ kenti görünümü taşıdığı anlaşılabilir.

[213] Evliya Çelebi, **a.g.e**, s. 139.
[214] Martin Zimmerman, "Feldforschungen in Phellos, (Lykien) 2004", **23. AST**, C: I, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayını, 2006, s. 63-68.
[215] Martin Zimmermann, "Phellos (Orta Likya) Yüzey Araştırması 2003", **ADALYA**, 2004, s. 101-104.

## 2.2.4. Kekova Bölgesi (Kekova – Simena – Teimiusa / Tristomon – Aperlae)

Kaş ve Demre arasındaki kıyılar Dalmaç tipi kıyı özelliği taşıdığı için buradaki körfezler ve koylar, doğal ve korunaklı limanlara sahiptir. (Resim 26) Bölgenin bu özelliği Likya kıyılarının kendi içinde farklı coğrafi alanlara ayrıldığını göstermektedir. Burada Simena (Kaleköy), kıyıda yer alan Teimiusa / Tristomon (Üçağız) ve diğer küçük adalar ile birlikte Kekova Adası, Asar Koyu'nda Aperlae (Sıçak Yarımadası veya iskelesi) kendi bölge sınırları içinde küçük ve birden çok limana sahip bir görüntü oluşturmuştur. (Resim 27)

Simena (Kaleköy) akropol üzerine kurulmuş surlarla çevrili bir yerleşmedir. Kekova (Dolichiste) ise Simena'nın karşısında yer alan yapı kalıntıları gözlemlenebilen kayalık bir adadır. Kekova Adası, çevresindeki Kaplan Adası, Papaz Adası gibi adalar ile bir topluluk oluşturmaktadır. Adanın kuzeyinde yer alan Teimiussa'nın (Tristomon, Üçağız) konumu rüzgara karşı korunaklı küçük bir liman kurulmasına olanak sağlamıştır. Bu nedenle bu liman grubu içinde Simena'nın akropol ve kıyı yerleşmesiyle geleneksel bir görünüm taşıdığı söylenebilir.

Prof. E. Öner, Kekova çevresi coğrafi özelliklerini şöyle özetlemektedir:

"Kalker yapılı kayalar karanın iç kısımlarına doğru plato halinde uzanır. Kıyılara dökülen akarsular kalkerler üzerinden aktığı için alüvyon taşımamaktadır. Kaş-Demre platosu üzerindeki düdenlerde kaybolan sular Kekova kıyılarından ve denizaltından kaynak olarak çıkmaktadır. Kıyılarda alüvyon yokluğu ve denizin kalsiyum karbonata doygun olması nedeniyle kıyılarda fiziksel ve kimyasal aşındırma gerçekleşmemektedir."[216]

Kekova Bölgesi limanlarında diğer Likya limanlarından farklı olarak alüvyon birikmesi veya aşındırma gibi bir doğal süreç meydana gelmemiş, kıyı şekillerini farklı dönemlerde oluşan depremler ve kıyı yükselmesi gibi etmenler değiştirmiştir.

[216] Öner, **a.g.e.**, s. 419-440.

Söz konusu limanlar benzer doğal koşullar etkisinde biçimlendikleri için genel bir özellik göstermektedir. Örneğin Simena kıyılarındaki yapılar da Aperlae gibi deprem etkisiyle birlikte sular altında kalmıştır. İS 6.-7. yüzyıllarda gerçekleşen iki büyük deprem Myra'nın yıkımına neden olmuştur. Bu deprem Aperlae, Kekova ve Simena yerleşmelerinin kıyıya yakın bölümlerinin sular altında kalmasına yol açmıştır. Duggan "bölgede görülen tüm batık kentleri bu depremin oluşturduğu sonucunu"[217] çıkarsamaktadır.

Kekova Bölgesi yerleşmelerinin tarihsel önemine bakıldığında bu küçük kentler Likya Birliği içinde oy hakkına sahip büyük kentler arasında *sympolit* olarak yer almış, Roma devrinde ticari limanlara sahip bir alan olarak deprem gibi doğal etkenlere karşın varlığını sürdürmüş, Bizans devrinde piskoposluk merkezleri ile birlikte ulaşım ve ticaret amaçlı limanların kullanımı devam etmiştir. Arap istilaları ve veba salgını sürecinden sonra Ortaçağ'da sadece Kekova limanının belirgin biçimde anıldığı belirlenebilmiştir.

Kekova kayalık bir adadır. Bu ada Yunan ve Roma kaynaklarında Dolichiste adını taşımaktadır. Dolichiste adı Ptolemaios ve Plinius tarafından kaydedilmiştir. Stephanus Byzantinus ise bu adayı Doliche olarak anmaktadır.[218]

Kekova Adası'nın Roma ve Bizans devirlerinde yaşanan depremlere bağlı yıkım ve kıyı çökmesi gibi durumlarda yeniden inşa edilmesi, 7. yüzyılda başlayan istilaların ardından yerleşmenin devam etmesi ve Ortaçağ'da da kullanılan bir liman olmasını sağlamıştır. Kekova'nın tarihiyle ilgili olarak 1191 yılında Philip Augustus'un III. Haçlı Seferi'nden dönüşünde buradan geçtiği kaydedilmiştir. Ancak Kekova terk edilmiş bir yıkıntı durumundadır ve şöyle tanımlanmıştır: "et nemo in eis habitat propter metum piratarum." (orada korsanların korkusundan kimse yaşamaz).[219] 1300 yıllarına ait olan Marino Sanudo portulanında demirleme yeri ve sarnıçlardan söz

[217] Duggan, **a.g.e**, s. 123-162.
[218] "Doliche", **Dictionary of Greek and Roman Geography**, Vol: I, Ed. Sir William Smith, Boston, Little, Brown and Company, 1854, s. 784.
[219] Foss, **a.g.e.**, s. 1-52; R. M. Harrison, "Churches and Chapels of Central Lycia", **Anatolian Studies**, Vol: 13, 1963, s. 117-151, (Çevrimiçi) http://links.jstor.org/sici?sici=0066-1546%281963%2913%3C117%3ACACOCL%3E2.0.CO%3B2-B, 11.12.2012.
s. 117-151.

edilmiş ve "custodia…propter malam gentem ex parte terrae adhibenda" (dikkat… kara tarafındaki topluluk kötü amaçlıdır) anlamında bir uyarı eklenmiştir.[220] Bu kayıtlardan 12. yüzyılın sonlarına kadar terk edilmiş durumda olduğu varsayılan Kekova'da Türklerin 14. yüzyılda görüldüğü anlaşılmaktadır.

"Kitab Ghara'ib al-funun wa-mulah al-un" adlı anonim eserin 13. yüzyıla ait kopyasında Patara ve Myra arasında yer alan ve kayalık oluşuyla zor bir liman olarak tanımlanan 'Dhabalat al-akwam' limanı Kekova olarak yorumlanmıştır.[221] Ortaçağ İtalyan denizcilik haritaları ve portulanlarında Kekova çeşitli isimlerle kaydedilmiştir. Örneğin, Atlas des Tammar Luxoro (13. yüzyıl), Catalan Atlas, Petrus Vesconte haritası (14. yüzyıl), Giroldis haritası (15. yüzyıl), Atlas Pinelli'de *Cacabus*, Marino Sanudo portulanında *Caccabum*, Petrus Vesconte haritasının diğer bir versiyonunda, Portolan Rizo ve Portolan Parma'da *Chachaou*, Pietro de Versi portulanında *Cacabo*[222] olarak kaydedilen Kekova, kullanışlı oluşuna ithafen 'iyi bir liman' olarak tanımlanmıştır. Piri Reis haritası da Osmanlı döneminde bu limanın betimine ilişkin önemli bir tarihi kaynaktır. (Resim 28)

Kekova, Foss'a göre geniş ve iyi korunan özelliğiyle Telmessos ile birlikte Likya Bölgesi'nin en elverişli limanına sahiptir.[223] Bu tanımı önemli ölçüde yeryüzü şekillerinin uygunluğuna bağlamak gerekir. Bununla birlikte konum bakımından ticaret yollarının kesiştiği yerde bulunması kara kesiminde ve adada bulunan her iki yerleşmenin ekonomik önemini artırmıştır. Adadaki kalıntılar, büyük bir bazilika ve kiliseler, sarnıçlar ve konutlardır. Bazı kalıntıların duvar örgüsünde rastlanan Helenistik kuruluşlar burada önceden var olan yerleşmeye işaret etmektedir. Ancak Kekova'nın Bizans kuruluşları yoğun olarak gözlemlenmektedir.

[220] Harrison, **a.g.e.**, s. 122.
[221] Savage-Smith, Rapoport, **a.g.e.**
[222] Kretschmer, **a.g.e.**, s. 666.
[223] Foss, **a.g.e.**, s. 18.

Beaufort'un notlarında Kekova şöyle tanımlanmıştır:

"... Bu geçiş haliçlerinden birisi de Kakava adıyla anılan koydur; aynı adı taşıyan bir ada ile denizden kayalık dik bir tepede son bulan dar bir kıstak ile iç limandan ayrılmıştır. Bir zamanlar savunma amaçlı duvarların yıkıntılarıyla kaplı olan bu tepenin doruğunda her iki liman ile karadan ve denizden gelen tüm yollara hakim bir kalenin kalıntıları bulunmaktadır."[224]

Bölgeyi 19. yüzyılda ziyaret eden ve Kekova'yı adalar topluluğu olarak tanımlayan Ch. Fellows, sualtı kalıntılarını ve kilise kalıntılarını da kaydetmiştir.[225]
Kekova Bölgesi liman yerleşmelerinde sualtı ve kara kesiminde bulunan yapı kalıntıları arasında mendirek, konut, kilise, akarsu kaynaklarının kıtlığını gösteren çok sayıda sarnıç ile savunma surları yer almaktadır. Kekova Adası'nın kara kesitinde benzer yapı kalıntıları bulunmaktadır. (Resim 29)

Beaufort'un kayıtlarına göre "Kakava Adası'nın iç kıyısında koy boyunca yarım mil alana yayılmış, ancak herhangi bir yol ya da sokak ile bağlantısı bulunmayan büyük bir mahallenin kalıntıları bulunuyor."[226] (Resim 30)

Bu yerleşmeye ulaşım yalnızca deniz yoluyla olmaktadır (Anakaraya bağlı yürünebilir bir mendirek söz konusu değildir.), çünkü Beaufort da "kayıklara ulaşım amacıyla kıyıya inen doğal kayalara oyularak yapılmış merdivenler" olduğuna dikkat çekmektedir.[227](Resim 31) Basamak kalıntıları günümüzde de gözlenebilmektedir. Konutlara ait sarnıçlar ise Beaufort'un tanımıyla "kayalara oyulmuş içi sıvalı" [228] yapılardır. (Resim 32)

Kekova Adası'nın batısındaki Tersane Koyu ve kuzeyindeki sahil şeridindeki 5.-6. yüzyıla tarihlenen yapı kalıntıları, bir kilisenin apsis kalıntıları ve üç nefli bazilikal kilisenin (B Kilisesi) depremden zarar gördüğü anlaşılmaktadır. [229] Ancak yerleşmenin 19. yüzyıldaki işlevine ilişkin bir ipucu Beaufort'un kayıtlarında

[224] Beaufort, **a.g.e.**, s. 17-18.
[225] Fellows, **a.g.e.**, s. 162.
[226] Beaufort, **a.g.e.**, s. 19.
[227] **A.e.**, s. 19.
[228] **A.e.**, s. 21.
[229] R. L. Vann, R. L. Hohlfelder, "The Survey of Aperlae in Lycia the 2000 Season", **19. AST**, C: II, Ankara, TC Kültür Bakanlığı, 2002, s. 75-84; Vahit M. Tekinalp, "Kekova (Dolichiste) B Kilisesi", Sema Alpaslan, "Lykia'da Bizans Dönemi Araştırmaları", **20. AST**, C: I, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 2003, s. 127-138.

görülmektedir: "Tersane (Ksera) Koyu'ndaki küçük Hıristiyan şapeli 19. yüzyılda Yunan denizciler tarafından kullanılmıştır." [230] (Resim 33)

Kekova Adası kuzeybatısındaki Tersane Koyu alanında liman kuruluşlarına ilişkin otuz üç adet yapı belirlenmiştir. Bu yapıların 5 adedi sarnıç, 15 adet oda mekan, 1 adet askeri kule, 2 adet palamar bağlama babası, 7 adet palamar bağlama halkası, 1 adet rıhtım, Helenistik Devir'e ait kule yapısı olarak tanımlanmıştır. Liman alanının batısında kıyı ve sualtında 11 adet yapı bulunmaktadır. Rıhtım duvarının bu yapıların önünde yer alması bu bölümün limanın ana yapılarından oluşturduğunu kanıtlamaktadır.[231] Söz konusu kalıntılar Tersane Koyu'nun uzun dönem kullanılan elverişli bir liman olduğunu göstermektedir.

Kekova Adası'nın kuzey yamacında iki metre derinlikte mendirek ve liman yapıları bulunmaktadır. Mendirek yapısı 'L' biçiminde ve 69 metre uzunluğundadır. Mendireğin doğusunda ise demirleme alanı olabilecek doğal bir koy ve mendireğin batısında 2 metre genişlik ve 75 metre uzunluğunda bir rıhtımdan oluştuğu belirlenmiştir.[232] Bu tür kalıntılar Kekova'nın Bizans devrinde de işlek bir liman alanı olarak yapısal düzenini koruduğunu göstermektedir.

Simena – Kekova yakınlarındaki rıhtım, mendirek ve liman yapıları kalıntıları 1,5 km uzunluğundadır ve Antik Çağ'ın en uzun sualtı rıhtım kalıntıları olarak tanımlanmıştır.[233] Kentin bu bölümünün deprem nedeniyle sular altında kalmış olması nedeniyle araştırmalar sürmektedir.

Kekova alanındaki gemi batıkları deniz ticaretinin canlılığına ilişkin kanıtlar içermektedir. Denizin 8-21 metre derinliğinde bulunan Kekova Batığı 6.-7. yüzyıla ait amphora buluntuları[234] ticari etkinliğe işaret etmektedir. Ancak 7.-12. yüzyıllar arasında bir yapı faaliyetine rastlanmaması bu dönemde sürekli bir yerleşmenin

[230] Beaufort, **a.g.e.**, s. 21-22.
[231] Aslan, **a.g.e.**, s. 67-68.
[232] **A.e.**, s. 69.
[233] Harun Özdaş, Nilhan Kızıldağ, "Akdeniz Kıyıları Arkeolojik Sualtı Araştırmaları 2012", **ANMED**, S: 11, Antalya, 2013, s. 149-153.
[234] Justin Leidwanger, Harun Özdaş, Elizabeth S. Greene, "Sourcing the Cargos of Three Archaic Shipwrecks: Kekova Adası, Kepçe Burnu and Çaycağız Koyu", **27. Arkeometri Sonuçları Toplantısı**, Ankara, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, 2012, s. 393-410.

bulunmadığını düşündürür. Ancak burada deniz yoluyla ticaretin sürekliliğine işaret eden Bizans devrine ait iki gemi batığından daha söz edilebilir. İlk batığın Tersane Koyu'nun güneyinde kayalara çarparak battığı belirlenmiştir. Bu geminin İS 5.-7. yüzyıllara ait amphoraları ile Kekova Adası'nın kuzeyindeki ikinci batığa ait İS 7. yüzyıla tarihlenen amphoralar[235] Bizans devrinde Akdeniz ticaretiyle ilgili önemli verilerdir. Amphoraların bir bölümü Suriye-Filistin (Gazze bölgesi) üretimidir. Ticaret rotasının belirlenmesi bakımından önemli bir buluntu olan Sıçak Burnu (Aperlae) yakınlarındaki Bizans batığı ise İS 5.-6. yüzyıllara tarihlenmektedir.[236] Kekova sualtı buluntuları arasındaki amphoralar ve diğer seramikler ise İS 7. yüzyıla kadar ulaşmaktadır. Kilikia amphoraları (LR1), Gaza amphoraları 4. - 7. yüzyıllara, Ege amphoraları (LR2), 4. - 7. yüzyıllara, Kuzey Afrika amphoraları (Geç spatheia B) 6.-7. yüzyıllara aittir.[237]

Kekova Arkaik Batığı'nda 2010 yılı çalışmaları sırasında Ortaçağ'a ait sikkelere rastlanmıştır. Gümüşten 500 adet civarı sikke birbirine kaynamış olmasına karşın tarih belirlemesi yapılmıştır.[238] Münster ve Köln Başpiskoposluğu sikkeleri 13. yüzyılın başlarına aittir. Aynı alandaki küçük tekne Ortaçağa tarihlenmiştir. Teknenin önceki yıllara ait gümüş sikkeleri taşıdığı düşünülmektedir ve son çalışmalara göre VI. Haçlı Seferleri ile ilişkilendirilmektedir. [239] Bu batıklar 13. yüzyılda deniz yolunun sürekliliğine işaret etmektedir.

Kekova'nın yapı kalıntıları gözlemlendiğinde Bizans devrine geçiş sürecinin çoğunlukla önceki yapılarla temellendiğini ancak depremler ve ihtiyaç durumuna göre Bizans devri yapılarıyla zenginleştirildiği söylenebilir. Ancak 7. yüzyılı izleyen dönemde sürekli yerleşimin olmaması nedeniyle ticari liman olarak önceki devirlerdeki değerini sürdüremediği açıktır. Ortaçağ'da demirleme yeri veya iskele olarak Kekova'nın kullanıldığı düşünülmektedir.

---

[235] Harun Özdaş, "Ege ve Akdeniz Bölgeleri Sualtı Araştırması 2005 Yılı Çalışmaları", **24. AST**, C: II, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007, s. 433-450.
[236] Harun Özdaş, "Akdeniz Bölgesi Sualtı Araştırması 2007 Yılı Çalışmaları", **26. AST**, C: III, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009, s. 249-258.
[237] Aslan, **a.g.e.**, s. 81-84, 86.
[238] Harun Özdaş, Nilhan Kızıldağ, Emre Okan, "Ege-Akdeniz Bölgesi Sualtı Araştırması", **29. AST**, C: II, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2012, s. 267-280.
[239] Özdaş, Kızıldağ, **a.g.e.**, s. 149-153.

Kekova Bölgesi limanlarından ikinci olarak Simena ele alınmaktadır. Simena, G. Bean tarafından iskele yakınında Roma devrine ait hamam, yukarı kentin yerini belirleyen kale, içindeki tiyatro ve çevredeki konut kalıntılarının bulunduğu küçük bir yerleşme olarak tanımlanmıştır.[240] (Resim 34)

Simena'nın burada ortaya çıkarılan yazıtlar tarafından kanıtlanan tarihi İÖ 5. yüzyıla dayanmaktadır. Simena'da akropolde kale, tiyatro, tapınak, kilise ve Türk döneminde cami olarak kullanılmış yapı, kaya mezarları, lahitler ile tarihi kalıntılar izlenebilmektedir. (Resim 35-36)

Simena'nın limana ait kalıntılarının bir bölümü su altındadır. Simena'nın güneyinde denizin 2 metre altında iki yanda limanı çevreler konumda mendirek kalıntıları bulunmaktadır. 960 $m^2$.lik bir liman havuzu oluşturan mendirek yapısı 3,40 metre yüksekliğinde bir duvar biçimindedir ve kesme taştan inşa edilmiştir. Simena limanının 70 metre açığındaki Papaz Adası ile oluşan mendirek sistemi güvenli bir liman havzasına olanak sağlamıştır.[241]

Liman havuzunun kuzeyinde sarnıç yapısı yer almaktadır. Anakaya oyularak yapılmış bu yapı, liman sarnıcı olarak kullanılmaktadır. Liman havuzunun kuzeyinde bulunan sarnıç yapısı ana kaya ile moloz taş duvar örgüsüyle biçimlendirilmiştir. Ayrıca ana kaya oyularak yapılmış iki adet sarnıç yapısı belirlenmiştir.[242] Liman alanını çevreleyen bu sarnıç sistemi ticari gemilerin su ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik kurulmuş liman yapılarıdır. İki adet gemi barınağı adanın kuzeydoğusundaki palamarların önünde ve 1 metre sualtındadır. 15, 11,3 ve 5 metre ölçülerinde birbirine paralel üç duvarın oluşturduğu bu yapının dolgu altında kalması tam olarak incelenememesine neden olmuştur.[243] Burada bulunan palamar bağlama babaları anakaya tıraşlanarak yapılmıştır.[244]

[240] Bean, **a.g.e.**, s. 121.
[241] Ayrıntılı bilgi için bkz. Erdoğan Aslan, "Kekova Limanları", Yayımlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya, 2011, s. 90, s. 97-98.
[242] **A.e.**, s. 91-92, s. 96.
[243] **A.e.**, s. 96.
[244] **A.e.**, s. 95.

Liman alanındaki teknik unsurların yanı sıra kilise olduğu düşünülen yapı ile anakaya kullanılarak yapılmış çeşitli ebatta oda yapıları[245] yer almaktadır.

Bu yapı kalıntıları Simena limanının çeşitli bölümlerle planlanmış aktif bir liman olarak kullanıldığını kanıtlamaktadır. Liman yapılarının günümüzde büyük ölçüde sular altında kalması, bu bölümün diğer limanlarında görüldüğü gibi depremler sonucunda kıyı çökmesi ile açıklanmaktadır.

Teimiusa (Tristomon, Üçağız) küçük ve doğal korunaklı bir koy olarak kullanılmıştır. Günümüzde bu yerleşimi tarih dönemleri bakımından geniş olarak tanımlayabileceğimiz yeterince mimari öğe yoktur. Ancak bu az sayıdaki yapı kalıntısına karşın kuzey yerleşmelere olan yakın konumu nedeniyle tarım ürünleri ve liman yakınında üretilen tuzlanmış balık gibi yerel ürünlerin aktarıldığı liman işlek olarak kullanılmıştır. (Resim 37)

Zimmermann'a göre Teimiusa liman alanı denizin etkilerine karşı doğal olarak korunaklı ve düz bir sahil şeridinde olması ve iç kesimdeki hinterland ile bağlantısının kolaylıkla sağlanabilmesi nedeniyle Likya limanları içinde en elverişli olanlar arasındadır. İS 3. yüzyıldan sonra nekropoliste Akdeniz'in çeşitli bölgelerinden gelen kimselere ait mezarlara rastlanması, 5.-6. yüzyıllarda yerleşme yapılarının yamaçlara doğru ilerlemesi, hamam, kilise ve kamu yapılarının inşası, Bizans devrinin ilk döneminde yaşanan gelişmeyi göstermektedir.[246] Likya liman yerleşmelerinin pek çoğunda 5.-6. yüzyıllarda görülen gelişme Teimiusa limanında da gerçekleşmesi diğer Kekova limanları ile birlikte bir liman topluluğunun parçası olması ortak bir ticari yaşantıya işaret etmektedir.

[245] **A.e.**, s. 91-95.
[246] Martin Zimmermann, "Kleinasiatische Häfen und ihr Hinterland. Wege der Akkulturation an der lykischen Küste", (Çevrimiçi)
http://www.ag.geschichte.uni-muenchen.de/dokumente_age/hafenprojekt.pdf, 11.11.2013.

Günümüzdeki adıyla Üçağız limanı Bizans devrinde Tristomon olarak adlandırılmıştır. Tristomon limanının Bizans devrindeki durumunu saptamak Sionlu Aziz Nikolaos'un Vita'sı ile mümkün olmuştur. Azizin Tristomon limanını Kudüs dönüşünde kullandığı bilinmektedir.[247] Böylelikle Tristomon limanının Orta Likya bölümünde ulaşımda kullanılan temel limanlar arasında olduğu anlaşılmaktadır. Ancak günümüzde bazı alanların doldurulması ve çeşitli yapı inşaları ile araştırmaya imkan vermemektedir. Beaufort'un kayıtlarına göre; "Sözü edilen limana Tristomo Limanı (Üçağız) denmektedir; girişinde, üzerinde bazı yapı kalıntıları bulunabilen birkaç küçük kayalık vardır. Tristomo Limanı yaklaşık iki mil uzunlukta ve bir uçta sığ olmasına karşın mükemmel bir limandır."[248]

Günümüzde yapılan araştırmalara göre yapıların bir bölümü sular altında belirlenmiştir. Ancak deniz kıyısında duvar kalıntıları ve yerel kayaya oyulmuş mekanlar gözlenebilmektedir. [249]

Burada araştırmalar yapan G. Bean yerleşmenin doğusunda nekropol alanının yakınında anakayadan kesilerek oluşturulmuş bir iskele kalıntısından söz etmiştir. Bu iskele kalıntısının doğusunda zeminde sığ havuzlar oluşturmak üzere yapılmış kesmeler bulunmaktadır.[250] İskelenin bu yapısı Kekova limanlarında görüldüğü biçimde yerel kayadan kesilerek sağlam ve uzun dönemler kullanılabilen liman alanı yapıları oluşturulduğunu göstermektedir.

Aperlae Likya Yarımadası'nın güneyinde Kekova ve Antiphellos arasındaki dar ve uzun bir körfezin başlangıcında yer almaktadır. Aperlae küçük bir liman yerleşmesi görünümündedir. Bu kıyılar da kalker kayalıklardan oluşmuştur. Günümüzde Sıçak İskelesi olarak bilinen liman yerleşmesinin önemli bir bölümü deniz seviyesindeki yükselme nedeniyle sular altında kalmıştır. (Resim 38) Aperlae kent adı, Bizans devrinde Iustinianos döneminde Hierokles'in Likya kentleri listesinde ve sonraki

[247] Ševčenko, **a.g.e.**, s. 67.
[248] Beaufort, **a.g.e.**, s. 22-23.
[249] Aslan, **a.g.e.**, s. 102-103.
[250] Bean, **a.g.e.**, s. 120.

dönemde piskopos listelerinde de geçmektedir. Ayrıca Diokletianus döneminden bir mil taşı kent adının geçtiği önemli bir tarihsel belgedir.[251]

Zimmerman'ın öne sürdüğü Aperlae'nin Apollonia kentinin denize açılan yerleşmesi veya limanı olarak kurulduğu görüşü[252] bu yerleşmenin yeni bir açıdan incelenmesini de beraberinde getirmiştir. Roma devrinde kayda değer bir liman yerleşmesi olması İS 141 yılında meydana gelen deprem sonrasında büyük ölçekte yıkılan Aperlae'ye Rhodiapolisli Opramoas'ın yardım ederek 30000 denar bağışlamasından anlaşılmaktadır.[253] Yaklaşık olarak İÖ 3. yüzyıldan 7. yüzyıl sonlarına kadar aktif biçimde kullanılmış olduğu öne sürülen liman sınırlı ebatta, dar ve sığ havuzuyla büyük yük gemilerine elverişli değildir ancak Güney Anadolu kıyısında Andriake'de başlayan ve sonlanan bölgesel bir ticari rotanın önemli bir uğrak noktası olarak tanımlanmaktadır.[254] Bu bilgilerle Aperlae'nin bölgede ikincil bir liman olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Yine de kent yalnızca taşımacılık amaçlı liman yerleşmesi değil aynı zamanda bir üretim merkezidir. Kentin nitelikli ihraç ürünü mor boya maddesi elde edilen mureks kabuğuydu. *Murex trunculus*'tan elde edilen *Tyrian* mor rengi olarak adlandırılan boya maddesinin Aperlae'de üretilmesi veya hammadde sağlanması nedeniyle yerleşmenin biraz daha uzun süreli var olduğu öne sürülmektedir.[255] Mureks kabukları aynı zamanda yapılarda harç malzemesi olarak kullanılmıştır. Yapı kalıntılarında da bu tür malzemeye rastlanmıştır.

Aperlae'nin diğer kentlere göre küçük bir liman olması, yerleşmenin güvenliğinin kalmaması nedeniyle daha erken bir tarihte devre dışı kaldığı olasıdır. R. L. Vann ve B. Leadbetter'ın belirttiği gibi Likya'nın diğer büyük limanları Myra, Limyra ve Telmessos daha küçük fakat savunma bakımından güçlendirilmiş limanlara sahip

[251] Foss, **a.g.e**, s. 16.
[252] Martin Zimmermann, **Untersuchungen zur historischen Landeskunde Zentrallykien**, Bonn, Habelt, 1992.
[253] Akdoğu Arca, **a.g.e.**, s. 79-90.
[254] Oleson, Hohlfelder, **a.g.e.**, s. 821.
[255] Robert Hohlfelder, Jason Prescott, "Murex Middens", Robert L. Hohlfelder, Robert L. Vann, "Survey of Ancient Harbors in Turkey: 1997 Season at Aperlae in Lycia", **XVI. AST**, C: II, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 1999, s. 443-460.

olarak Türklerin fetih dönemine kadar varlıklarını sürdürmüştür.[256] Diğer Likya limanları arasında ikincil değer taşıyan Aperlae'nin uzun süreli kullanılamadığı izlenimini oluşturur ancak bunun aksini düşündüren buluntular ve kayıtlar da vardır. Örneğin yerleşme 7. yüzyılı izleyen piskoposluk listelerinde yer almamaktadır. Öte yandan Geç Bizans dönemine ait özellikle sur kalıntıları, burada yerleşmenin sürdüğüne işaret etmektedir. Aperlae'nin diğer Likya yerleşmeleriyle eşzamanlı olarak, 13. yüzyılın başlarında Selçuklu Türkleri tarafından ele geçirilen Bizans kentleri ve liman yerleşmeleri arasında olduğu eklendiğinde yerleşmedeki yaşamın sanıldığından daha uzun sürdüğünü düşündüren nedenler artmaktadır. Ortaçağa ait portulan ve haritalarda Aperlae adı farklı biçimlerde kaydedilmiştir. 1300 yılı civarına ait olan Pisa denizcilik haritasında "porto Abrile", 1321 tarihli Marino Sanudo portulanında Ghya (derin körfez ?) biçiminde kaydedilmiştir.[257]

Aperlae kentine ait kalıntılar, Asar sahilinin kuzeyindedir. Sıçak Yarımadası'nın sırtıyla denizden ayrılmaktadır. Bu alan güneybatı rüzgarına açık oluşu nedeniyle bir liman için çok avantajlı değildir. Doğal konumu nedeniyle güvenli bir liman havuzuna sahip olduğundan yapay dalgakıran inşa edilmediği gözlenmiştir.[258] Bean'in notlarına göre burada rıhtım kalıntılarına da rastlanmıştır. Deniz sahilden başlayarak 45 metrelik bir mesafe içinde derinleşerek eğim oluşturmakta ve rıhtımın bulunduğu noktada 1,8 metrelik derinliğe ulaşarak 2 metre daha derine inmektedir. Burada yapı temelleri ile batı uçta rıhtım kalıntılarına rastlanmıştır. Rıhtım 15 metrelik aralıklarla gemilerin demirlemesi için girintiler yapmaktadır.[259] Aperlae'deki rıhtımın sadece üç teknenin barınmasına uygun olduğu düşünülmektedir. Burası olasılıkla 20 deniz mili uzaklıktaki Andriake'den gelen demirlediği bir liman olarak tanımlanmıştır.[260]

---

[256] Robert L. Vann, Bill Leadbetter, "The Fortifications of Aperlae in Lycia", **III. Likya Sempozyumu**, C: II, Antalya, AKMED, 2005, s. 847-852.
[257] Hellenkemper, Hild, **Lykien und Pamphylien**, Tabula Imperii Byzantini, Band 8, Verlag der Österrreichischen Akademie der Wissenchaften, Wien, 2004, s. 443.
[258] Robert L. Vann, Robert L. Hohlfelder, "Survey of Classical Harbours in Turkey The 1996 Season at Aperlae in Lycia", **15. AST**, C: II, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 1998, s. 423-435.
[259] Bean, **a.g.e**, s. 107.
[260] John P. Oleson, Robert L. Hohlfelder, "Ancient Harbours in Mediterranean", **The Oxford Handbook of Maritime Archaeology**, Ed. A. Catsambis, B. Ford, D. Hamilton, Oxford, Oxford University Press, 2011, s. 821-822.

Aperlae'nin sualtı yapı kalıntıları şöyle özetlenmektedir: "Kilise, hamam, sarnıç, kanalizasyon, mendirek, palamar bağlama halkası işlevleri tanımlanabilmiş kalıntılar arasındadır. Batı yapı grubunda, bir adet mendirek, on bir adet dikdörtgen planlı yapı, beş ana duvar yapısı, bu yapı alanının doğu yönünde bir adet kanalizasyon yapısı, bir adet sarnıç yapısı belirlenmiştir. Doğu yapı grubunda üç adet yapı, iki adet kilise, dokuz adet duvar kalıntısı bulunmaktadır."[261] (Resim 39) Bu kalıntılar yerleşmenin Bizans devrinde 6. ve 7. yüzyıllarda meydana gelen yıkıcı depremler öncesinde taşıdığı görünüme ilişkin kanıtlar sağlamaktadır.

Robert L. Vann ve Robert L. Hohlfelder, Aperlae araştırmalarında[262] Helenistik Devir'e dayanan kent surları ve sarnıçların yanı sıra Roma devrine ait hamam yapıları ve Asar sahilinde su yüzeyinin oldukça yakınında rastlanan su altı buluntularına da değinirler. 1970'li yıllarda ilk araştırmaları yapan Carter'ın ardından R. Hohlfelder ve J. Prescott, mureks kabuğu yığınlarından da söz etmişlerdir. Hellenkemper ve Hild, yamaçta 1800 $m^2$.lik alanda ortaya çıkarılan keramik ve mureks izlerine dikkat çekmiştir.[263]

Aperlae'nin büyük gemiler için hem rüzgar koşulları hem de yapısal bakımdan yeterli bir liman olmadığı genel kabul gören bir görüştür. Araştırmada öne sürülen diğer bir konu, ticari ürünlerin Andriake ve Patara gibi limanlara Aperlae'den küçük tekneler aracılığıyla taşınma sisteminin geliştirilmiş olmasıdır. Bu bakımdan Aperlae limanı Akdeniz-Likya ticaret ağına katılmış liman yerleşmeleri arasındadır.

Orta Lykia'da 8. yüzyılın ilk yarısında büyük bir deprem meydana geldiğine dair görüşler bulunmaktadır. Bu olasılıkla 7. yüzyılda meydana gelen depremdir. Kekova B Kilisesi'nin yıkılmasına yol açan depremin Aperlae'de bugün su altında bulunan bazilikayı da etkilediği düşünülmektedir.[264] Aperlae doğa olaylarının liman yerleşmeleri üzerindeki etkisinin izlenebildiği örnekler arasındadır.

---

[261] Aslan, **a.g.e**, s. 54.
[262] Vann, Hohlfelder, **a.g.e.**, s. 423-435.
[263] Hellenkemper, Hild, **Lykien und Pamphylien**, Tabula Imperii Byzantini, Band 8, Verlag der Österrreichischen Akademie der Wissenchaften, Wien, 2004, s. 444.
[264] Sema Alparslan, "Lykia'da Bizans Dönemi Araştırmaları", **20. AST**, C: I, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 2003, s. 127-138.

Kıyının yükselmesi burada görülen doğal değişikliklerin en önemlisi olmuştur. Su altındaki bazilikal kilise yapısı olasılıkla Arapların bölgeye ulaştığı 655 yılı dolaylarına kadar kullanılmıştır. Diğer kilise ise Likya kiliseleriyle ortak yapı özellikleri gösteren bir bazilikadır.[265] Foss tarafından yerleşmenin kuzey batısındaki kilise çevresindeki yapı kalıntıları Laskarisler dönemine (1204-1261) atfedilmiştir. Söz konusu kilise ile kale kalıntısı arasında geç döneme ait surlar izlenebilmektedir. Foss bu duvar kalıntılarını da Laskarisler dönemine tarihlendirmektedir. Karia bölgesiyle benzerlik taşıyan surlar moloztaş kullanılan harç ve duvar örgüsüne dayanılarak 13. yüzyıla[266] tarihlendirilmektedir, ancak bu tarihlendirme tartışmalıdır. Hohlfelder ve Vann, geç tarihe karşın burada küçük bir topluluğun yerleşmesinin olasılığına dikkat çekmiştir. Burada bulunan geç dönem yerleşme kalıntıları, erken döneme ait bir kilise çevresinde Arap tehdidinin (Gerçi burada Arap istilasına ilişkin kanıt bulunmamaktadır.) ardından yerleşmiş bir rahip topluluğuna bağlanmaktadır.[267] Aynı olasılık Olympos için de öne sürülmektedir. Aperlae liman yerleşmesinde de deprem ve olası istila tehdidi yüzünden terk edildiği bir ara dönem sonrasında yeniden yerleşme görüldüğü anlaşılmaktadır.

Likya'daki bir çok liman yerleşmesinde Myra-Andriake, Limyra-Finike, Phellos-Antiphellos örneklerinde olduğu gibi Aperlae limanının da kuzey köy yerleşmeleriyle bağlantı olasılığı yüksektir. Benzer biçimde Teimiussa (Tristomon, Üçağız) limanına en yakın kuzey yerleşmesi Kyaneai'dır. Kyaneai, F. Kolb'un görüşüne göre en iyi korunmuş Bizans yerleşmelerinden biridir. Kolb, buluntular arasında yeşil ve sarı sırlı keramiklerin Orta Bizans dönemine ait olduğunu ve yapıların en erken örneklerinin 7. – 9. yüzyıllara ait olduğunu belirtmektedir.[268] Bu yolla Arap istilaları döneminde iç bölgelerdeki yerleşmelere göç edildiği ve buradaki küçük yerleşmelerde nüfusun arttığı anlaşılabilir.

---

[265] Robert L. Vann, Robert L. Hohlfelder, Donald Sullivan, "Survey of Aperlae in Lycia the 1998 Season", **18. AST**, C: II, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001, s. 285-290.
[266] Foss, **a.g.e.**, s. 17.
[267] Vann, Hohlfelder, **a.g.e.**, s. 423-435.
[268] Ayrıntılı bilgi için Frank Kolb, "Eine antike Siedlungskammer" (Çevrimiçi) http://www.spektrum.de/alias/dachzeile/eine-antike-siedlungskammer-feldforschung-in-lykien/820845, 21.12.2014.

Aperlae'nin diğer Likya yerleşmeleri gibi tarımsal üretim bakımından verimli bir alan olmaması, karadan ulaşımın zor sayılabileceği bir konumda kurulmuş olması, yerleşmenin oldukça küçük ölçekli kaldığını ve giderek çevre limanlarla bağlantısının kesildiğini düşündürür.

Kekova Bölgesi limanları, Simena, Teimiussa (Tristomon, Üçağız), Aperlae ürünlerinin diğer kentler kadar önde gelmemesine karşın geç dönemlere kadar ticari etkinliğin önemli bir halkası olduğu gibi ulaşım amaçlı da kullanılmıştır.

## 2.2.5. Andriake

Myra ve limanı Andriake, Orta Likya'da bölgenin verimli doğal kaynakları gözetilerek kurulmuştur. Bu bakımdan uzun tarihsel geçmişinde üretim ve ticaret bakımından önem taşıyan yerleşmeler olarak tanımlanmaktadır.

Teke Yarımadası'nın güneyindeki Demre Ovası Demre Çayı'nın yüksek dağlık bölgelerden getirdiği alüvyonlu bir ovadır. Myra antik kenti ise Demre Ovası'nın kuzey bölümünde yer almaktadır.[269] Kente üretim alanları sağlayan bu elverişli ovanın yanı sıra liman kurulmasına olanak sağlayan kıyı yapısı buradaki yerleşmeyi desteklemektedir. Myros (Demre Çayı), Kıbrıs ve Karadağ çaylarının Dereağzı Kalesi'nin aşağısında birleşmesiyle Myros adını alarak 20 km uzunluğundaki dar bir vadiyi geçerek Myra kentinin kuzeydoğusunda denize dökülür. Ayrıca Myra'nın limanı Andriake önündeki bataklık alana dökülen tuzlu ve kükürtlü suya sahip olan Andriakos bulunmaktadır.[270] (Resim 40)

Demre kıyılarını biçimlenmesini günümüzden 6000-7000 yıl öncesine kadar süren deniz seviyesi yükselmesi sağlamıştır. Kıyılar Kekova ve Kaş civarında olduğu gibi Dalmaç tipi kıyı özelliği göstermektedir. Deniz burada kıyı içlerine yayılarak geniş bir körfezi ve daha küçük koyları oluşturmuştur. Demre Çayı'nın taşıdığı alüvyonlar deniz seviyesindeki yükselmenin durması nedeniyle 3000-2000 yıl öncesinde körfezi kaplamaya başlamıştır.[271] Prof. E. Öner'e göre Bozdağ ile Kumdağ Tepesi arasındaki boğaz, Demre Ovası yönünde oluşan alüvyon birikimi nedeniyle bir koy biçimini almıştır.[272] Bu koy uygun doğal konumuyla Myra'nın limanı olarak kullanılmaya başlanmış ve liman yerleşmesi Andriake burada gelişmiştir.

---

[269] E. Kahraman, M. Softa, G. Akan, "Demre (Antalya) ve Çevresinin Jeolojik Yapısı", **Arkeolojisinden Doğasına Myra / Demre ve Çevresi**, Ed. N. Çevik, Antalya, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayını, 2010, s. 329-337.
[270] Onur, **a.g.e**, s. 55.
[271] Ertuğ Öner, "Demre Çayı Deltası'nın Jeomorfolojik Gelişimi ve Myra Antik Kenti, Limanı ve San Nicholaos Kilisesi", **16. Arkeometri Sonuçları Toplantısı**, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001, s. 1-18.
[272] **A.e.**

J. Borchhadt'a göre Myra'nın batısındaki bu liman alanı dağlarla korunan bir kıyı şeridine ve liman havuzunun sürekli temizlenmesini gerektiren Andrakos akarsuyuna sahiptir. Kıyı şeridinin her iki yanına yerleşme kurulmuştur. Akarsu ağzının güneyindeki iki ağaçlıklı tepe olasılıkla küçük iki adaydı. Rıhtımın gözlenmesini de sağlayan bu sistem liman girişinde dalgakıran işlevi taşımaktaydı.[273]

Andriake limanının konumuna ilişkin C. Bayburtluoğlu'nun kaydettiği bilgilere göre ilk evrelerde Myra, Andriake limanının adı anılmaksızın Limyra ile düzenli deniz ticaretinin yapıldığı bir liman kentidir. Likya Birliği döneminde Myra, liman olarak kullanılmaktadır. Burada denizin dolmasıyla Andriake'nin daha sonraki devirlerde liman işlevi kazandığı sanılmaktadır. Limyra kentinin de benzer şekilde Saklısu Deresi'ni kullanmış olsa da denize günümüzdekinden daha yakın olduğu düşünülür.[274]

Myra'nın limanı Andriake kentin 4,7 km güneybatısında yer almaktadır ve bu ölçümde Myra antik kenti ile Andriake limanının büyük yapısı granarium arasındaki uzaklık kastedilmektedir.[275] Bir akropol yerleşmesi ve limanı Andriake'den oluşan kuruluş, liman yerleşmesinin gelişerek kozmopolit bir yapıya sahip olduğu ticari bir merkeze dönüşmüştür. (Resim 41-42) Ancak başlangıcını coğrafi konumunun verimliliğinden alan bu merkezin önemini yitirmesi büyük ölçüde doğal etkenlerin getirdiği zorluklara bağlanmaktadır. C. Bayburtluoğlu'nun işaret ettiği gibi Strabon'un 20 stadion içeride olarak tanımladığı Myra'nın denizden uzaklığı günümüzde 30 stadionu aşmıştır. Myros Çayı'nın getirdiği alüvyonlar kentin yaklaşık 5 metre[276] toprak altında kalmasına neden olmuştur. Bu 5-6 metrelik alüvyon tabakası 2-3 km çapında bir alanı kaplamaktadır.[277] Bölgenin depremselliği ve kıyı seviyesindeki değişimin yanı sıra yukarıda belirtilen alüvyon birikmesi yerleşmeler üzerinde olumsuzluğa yol açan doğal etmenlerdir.

---

[273] Jürgen Borchhardt, **Myra: Eine Lykische Metropole in Antiker und Byzantinischer Zeit**, Berlin, Gebr. Mann Verlag, 1975, s. 64-64.
[274] Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s. 28.
[275] N. Çevik, S. Bulut, "İkinci Kazı Sezonunda Myra ve Andriake", **Arkeolojisinden Doğasına Myra / Demre ve Çevresi**, Antalya, Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010, s. 25-117.
[276] Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s. 194.
[277] Nevzat Çevik, "Myra ve Andriake Kazıları 2009: İlk Yıl", **32. KST**, C: I, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2011, s. 403-420.

Andriake Limanı'nın bulunduğu bölümdeki kalkerli yamaçlardan akan kaynak suları burada denize dökülür. Liman yapılarının deniz seviyesinin altında olması burada deniz seviyesinin yükselmesi durumunu getirir. Bu limana akarsu birikintilerini doğrudan aktaracak bir akarsuyun bulunmayışı, Demre Çayı'nın denize akan birikintilerinin kıyı akıntılarıyla limanı dolaylı olarak kapattığı olasılığını meydana getirmiştir. Diğer bir olasılık ise önceki devirlerde Demre Çayı'nın Andriake Limanı'nın bulunduğu koya doğrudan ulaşarak alüvyon bırakmasıdır. Ancak bölgede delta oluşmaması bu olasılığı zayıflattığı düşünülmektedir. Ancak o zaman bu alanın tümüyle akarsu sedimanlarıyla dolmuş olması ve küçük de olsa bir deltanın geliştiği varsayılmıştır. Bu yüzden ikinci olasılık daha zayıftır.[278] Bu nedenle Andriake liman havuzunun akarsu birikintilerinin deniz yoluyla geri gelmesi nedeniyle dolduğu öne sürülmektedir. Andriake limanı Patara ile birlikte bölgede doğa olaylarına bağlı kıyı şekillerinin değişiminden yoğun biçimde etkilenmiş iki örnektir.

Bu bölgede çeşitli devirlerde meydana gelen depremler de kentlerinin önemine ilişkin görüş sağlamaktadır. Myra kentinin önemli bir ticari ve dini merkez olması Roma ve Bizans devirlerinde bu tür doğa olaylarının ardından yenilenerek ticari yaşantının kesintiye uğramasının önlendiği anlaşılmaktadır. Örneğin Roma devrinde deprem sonrasında (İS 2. yüzyıl) Myra antik kentinin tiyatrosu Rhodiapolisli Opramoas tarafından yeniden inşa edilmiştir. Bağışçı Myra tiyatrosu için 15,000 ve Myra gymnasionu için 56,000 denarii ödemiştir. Ayrıca Oinoandalı Licinius Langus ve Kyaenailı Jason'ın yardımları da kaydedilmiştir.[279] Bizans devrinde ise 529-30 yıllarında Myra bölgesinde yeniden deprem meydana gelmiştir. St. Nikolaos Kilisesi de bu depremden sonra yeniden inşa edilmiştir. Yedinci yüzyıl Myra'nın çevre kentler ile birlikte depremden etkilendiği bir dönemdi.[280] 601/602 yılındaki ikinci deprem Likya kıyılarının 2 metre kadar çökmesine yol açmıştır. Bu depremlerin Aperlae ve Kekova'da olduğu gibi kıyı çökmesine yol açması doğa olaylarının yerleşmenin yapısını değiştiren ağır etkisine dikkat çekmektedir.

---

[278] Öner, **a.g.e.**, s. 423-440.
[279] Duggan, **a.g.e.**, 123-162; Akdoğu Arca, **a.g.e**, s. 79-90; Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s. 192.
[280] John Malalas, **The Chronicle of John Malalas**, Çev. E. Jeffreys, M. Jeffreys, R. Scott, Australian Associaton for Byzantine Studies, Melbourne, 1986, s. 199-200; Ozansoy, "Malalas'ın Khronographia'sında Iustinianos Dönemi Doğa Olayları", **ADALYA**, S: I, Antalya, 1996, s. 53-59.

Andriake ve çevresinin tarihsel önemine bakıldığında erken devirlerden başlayarak önemli bir merkez olduğu anlaşılmaktadır. Massikytos Dağı çevresinde darphane kurulmasından dolayı İÖ 3. yüzyıla dayanan sikkeler [281] Likya'nın bu bölümünün erken devirlerden başlayarak ekonomik değer taşıdığını göstermektedir. Kent Helenistik dönemdeki konumunu Roma devrinde de sürdürmüştür. Hadrianus dönemi (117-138), Andriake'de inşa edilen granarium ve ticari agora (plakoma) yapılarıyla öne çıkmaktadır. Bu bakımdan liman yerleşmesi Hadrianus döneminden başlayarak Akdeniz'de doğu-batı ticaret rotasının önemli bir merkezi olarak gelişimini sürdürmüştür.

Andriake limanı Roma devrindeki konumunu Hıristiyanlığın erken dönemlerinde de sürdürmüştür. Liman, Aziz Pavlos, Luka ve Aristarchus tarafından ziyaret edilmişti.[282] İS 62 yılında Roma'ya gitmek üzere Aziz Pavlos ve diğer tutuklular tahıl gemisine bu limanda geçmiştir.[283] İncil'de Resullerin İşleri bölümünde Aziz Pavlos'un seyahati şöyle kaydedilmiştir:

"İtalya'ya yelken açmamız kararlaştırılınca Pavlos'la başka bazı tutukluları Augustus birliğinden Yulius adlı bir yüzbaşıya teslim ettiler. Asya kıyılarına uğrayacak olan Edremit (Batı Anadolu'daki kent değil) limanına bağlı gemiye binip açıldık. Ertesi gün Sayda'ya uğradık. (…) Oradan açılıp Kıbrıs'ın rüzgar altı yanını aştık; çünkü rüzgar bize karşı esiyordu. Kilikia ve Pamphylia açıklarından geçerek Likya'nın Myra limanına ulaştık. Yüzbaşı burada İtalya'ya giden, İskenderiye'ye bağlı bir gemi bulunca bizleri buna bindirdi."[284]

Hıristiyanlık Myra'da kökten bir dönüşüme yol açacak kadar güçlüydü. Likya bölgesinin ilk piskoposu Olymposlu Methodius, Patara'da ve Myra'da görev yapmıştır. Myralı Aziz Nikolaos'un I. Konstantinos döneminde (İS 324-337) piskoposluk görevinde olduğu öne sürülmektedir ancak İznik Konsil kayıtlarında adı geçmemektedir. [285] II. Theodosius tarafından Myra'nın bölgenin dini merkezi, metropolis olarak ilan edilmesiyle[286] önem kazanan kent, Patara doğumlu Aziz Nikolaos'un metropolit olmasıyla değerini artırmıştır. Kentte kilise topluluğunun

[281] Akşit, **a.g.e.**, s. 102.
[282] Everett C. Blake, Anna G. Edmonds, **Biblical Sites in Turkey**, 4. bs., İstanbul, Redhouse Press, 1977, s. 92.
[283] Hohlfelder, **a.g.e.**, s. 241-253.
[284] İncil, Resullerin İşleri 27, Roma'ya Doğru, 1-9, İstanbul, Kitab-ı Mukaddes Şirketi, 1992.
[285] Tekinalp, **a.g.e.**, s. 46.
[286] Foss, **a.g.e.**, s. 1-52; Harrison, **a.g.e.**, s. 117-151.

kurulması manastır yerleşmesinin göstergesidir. Myra 4. yüzyıldan başlayarak Hıristiyanlar için önemli bir ziyaret merkezi olarak tanınmaktadır. 5. yüzyıla ait kilise topluluğu buradaki dinsel etkinliğin artışını göstermektedir. Kentin surlarının genişletilmesi 5. yüzyılda İmparator Marcianus döneminde (İS 450-457) gerçekleştirilmiştir.[287] Bu inşa etkinliği Hıristiyanlığın yayılmasının ardından nüfus artışına ve kent alanının genişlemesine işaret etmektedir. Ayrıca kentin ticari anlamda geliştiği de düşünülebilir.

Myra'da dini yaşamın ön plana çıkmasında yukarıda belirtildiği üzere Nikolaos adını taşıyan azizler etkili olmuştur. Kayıtlarda geçen Nikolaos adını taşıyan çok sayıdaki din adamı arasında iki aziz, Myralı Nikolaos (4. yüzyıl) ile Sionlu Aziz Nikolaos (ö. 564), Myra ve Andriake'nin kutsallaşmasında başı çekmektedir.[288] Özellikle 6. yüzyılın ortalarında yaşamış olan Sionlu Aziz Nikolaos ölümünden sonra yazılan 'vita'sı ve Myra'nın tarihsel olaylar ile mucizeler arasında yaşam öyküsü bulunan bir din adamı olmasıyla önem taşımaktadır.

Myralı Aziz Nikolaos'un rölikleri 1087 yılında İtalyan denizciler tarafından (Taşdibi, Stamyra limanından) Bari'ye götürülmüştür. Aziz Nikolaos denizcilerin koruyucu azizi olarak deniz ticareti yapan tüccarlar tarafından da saygı görmüştür. Aziz için her yıl 100 altın veya ürünlerinin bir bölümünü bağışlayanlar, fırtınaları dindirmesi için dua edenler ve bu tür mucizelerin ardından Hıristiyanlığı kabul eden tüccarlar bulunmaktadır.[289]

Andriake'nin Bizans devrinde de Akdeniz ulaşımının temel limanları arasında olduğu bilinmektedir. Aziz Nikolaos'un Andriake limanından Askalon'a beş günde ulaştığı, kutsal yerleri ziyaretinin ardından Likya'da Traglassos köyüne döndüğü biyografisinde kaydedilmiştir. Diğer bir mucizevi olay, Aziz Nikolaos'un Askalon'a ikinci seyahatinden dönüşünde bir Rodos gemisine katılmasıyla ilgilidir. Likya kıyılarına ulaşan gemi rüzgarın ters etkisiyle Fenike, Andriake ve Tristomon (Üçağız) limanlarına yanaşamaz. Aziz Nikolaos'un dualarıyla Andriake limanına

[287] Foss, **a.g.e.**, s. 1-52.
[288] Harrison, **a.g.e.**, s. 84-85 içinde Tituli Asiae Minoris, Vol: II.
[289] Vryonis, **a.g.e.**, s. 41.

zorlukla azizi bırakırlar ve Aziz Kutsal Sion Manastırı'na gider.[290] Her iki olayda da azizin fırtınaları dindiren, dalgaları sakinleştiren ve rüzgarlara karşı gemileri koruyan dualarda bulunmasıyla birlikte denizcilerin tanık olduğu bu olaylar sayesinde azizin giderek tanınırlığının ve saygınlığının arttığı anlaşılmaktadır. Likya Bölgesi'nin ayazması ve kilisesi ile böyle bir azize sahip olması Akdeniz havzası içinde denizcilik merkezi olmasının da göstergesi sayılabilir. Aziz Nikolaos'un mucizelerle zenginleşen yaşam öyküsü Akdeniz'de tüm denizcilerin koruyucu azizi olmasına yol açmıştır. Kent aynı zamanda Anadolu'daki önde gelen hac merkezleri arasındaki yerini korumuştur.

Myra ve Andriake arasındaki üretim ve ticaret bağı antik kentlerin yukarı kent ve liman yerleşmesi biçimindeki kuruluş planı uygulanmasından anlaşılabilir. Yukarı kent Myra ürün sağlayan verimli ovalara sahipti. Liman kenti Andriake ise ürünlerin depolandığı ve ihraç edildiği ticari merkezdi. Bu karşılıklı bağlantının örneği Bizans devrinde Myra'da veba salgını sırasında somutlaşmıştır. 542 yılında Mısır'dan tahıl gemileriyle taşınan veba salgını nedeniyle yukarı kentin liman kentiyle ilişiği kesilmiş ve bu nedenle liman halkı gıda vb. temel ihtiyaçlarının karşılanamaması nedeniyle zor durumda kalmıştı.[291] Kent nüfusunun büyük bir bölümünü veba salgınında kaybetmiştir. Sionlu Aziz Nikolaos'un Vita'sında geçen anekdotta aziz üretim merkezindeki çiftçilere veba salgını nedeniyle kente gitmemelerini öğütlediğine dair söylenti çıkarılmış, Myra başpiskoposu Philippus, azizi sorguya çağırmıştı. Bu durum önemli bir soruna yol açmıştı. Azizin yaşam öyküsünde yukarı kentten (Myra'dan) limana (Andriake'ye) tahıl, un, şarap ve kereste gönderilmediği açıkça belirtilmiştir.[292] Burada üretim merkezi yukarı kent veya köy yerleşimi ile liman kenti arasındaki zorunlu bağın yaşamsal önemi anlaşılmaktadır.

Andriake'de 7. yüzyıldan başlayarak ciddi bir Pers ve hemen sonrasında Arap tehdidinden söz etmek gerekir. Özellikle Arap tüccarlarının Akdeniz'e ilişkin dolaylı

[290] Ševčenko, Ševčenko, **a.g.e.**, s. 31, s. 66-67.
[291] Foss, **a.g.e.**, s. 1-52.
[292] Averil Cameron, **Mediterranean World in Late Antiquity**, AD 395-600, Florence, KY, USA, Routledge, 1993, s. 165, (Çevrimiçi) http://site.ebrary.com/lib/kocuniv/Doc?id=5003260&ppg=184; Ševčenko, Ševčenko, **a.g.e.**, s. 83-85.

bilgisinin İslamlaştırma politikasıyla birleşmesi sonucunda Likya kıyıları da dahil olmak üzere Anadolu önemli ölçüde Arap istilalarının hedefi olmuştur. Arapların Konstantinopolis'i fethetme hayali Anadolu Yarımadası saldırılarına Likya Bölgesi ve çevresinden başlamalarına neden olmuştur. Likya kıyılarının 7. yüzyılda Perslerle yapılan barışın hemen ardından 8. yüzyıl sonları ve 9. yüzyılda Arap saldırıları sürecinde Myra ve limanı Andriake bu durumdan etkilenerek savunmaya geçen kentler arasındadır. Aynı dönemde halkın güvenlik amacıyla kuzeye göç etmesi yerleşmenin terk edilme sürecinin başladığını göstermektedir. Likya kıyılarında yoğun Arap saldırılarının oluşturduğu olumsuz durumun diğer bir göstergesi de din adamlarının seyahatlerinde yaşadıkları tehlikeler nedeniyle yılda iki kez yapılan konsillerin bir kez toplanmasına karar verilmesidir.

İç bölgedeki üretim merkezi olarak kabul edilen Myra'nın 12. yüzyılda Bizans yerleşmesi olarak varlığını sürdürdüğü anlaşılmıştır. Burada 1118 yılına ait bir mezar bu durumu kanıtlamaktadır.[293] Bu dönemde kentte piskoposların bulunduğu bilinmektedir. 1143 yılında II. Theodoros'un, 1156 ve 1166 yıllarında Khristophoros'un piskoposluk görevleri onaylanmıştır. Eusthatios ise I. Manuel Komnenos döneminde metropolit olarak görevlendirilmiştir.[294]

Bizans egemenliğinin kesin olarak yitirilmesi Türk boylarının bölgeye girişiyle gerçekleşmiştir. 12. yüzyıl sonlarında başlayan Selçuklu egemenliği çevredeki fetihlerle birlikte artmıştır. Ancak Bayburtluoğlu, Malazgirt Savaşı'ndan çok daha önce 8. yüzyılda Abbasi ordusundan Türk askerlerin buraya yerleştiklerini öne sürmektedir.[295] Selçuklu Türkleri'nin karadan başladığı ele geçirme faaliyeti Antalya'nın fethinin ardından kıyı kesimine yönelmiştir. M. Güçlü'nün belirttiği gibi Anadolu Selçuklu Hükümdarı I. Gıyaseddin Keyhüsrev'in Antalya'nın fethinden sonra (1207) Türk boylarını buraya yerleştirmesi[296], Anadolu Akdeniz kıyılarının Türk-Müslüman dönüşümünü hızlandırmıştır. Ancak bu durum buradaki Bizans varlığının tümüyle ortadan kalktığını göstermez. Demre'nin Beg-melik (Beymelik)

[293] Foss, **a.g.e.**, s. 35.
[294] Tekinalp, **a.g.e.**, s. 53.
[295] Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s. 45.
[296] M. Güçlü, "Selçuklulardan Cumhuriyet'e Demre Bölgesi", **Arkeolojisinden Doğasına Myra / Demre ve Çevresi**, Antalya, Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010, s. 305-318.

aşiretinin 1530 tarihli Kaş nahiyesi kayıtlarında[297] geçmesi Türk topluluğunun egemenliğine ilişkin önemli bir bilgidir. Demre ile ilgili kesin kaynak bulunmasa da bölgenin Menteşe, Hamidoğulları (Tekeoğulları) beyliklerinin egemenliğinde oluşu ve daha sonra 15. yüzyılda başlayan Osmanlı egemenliği bölgedeki Bizans kültürünün dönüşümüne işaret etmektedir.

Yerleşmenin büyük ölçüde kara içindeki bölgelerde sürdüğü tarihi kaynaklardan anlaşılmaktadır. Spratt ve Forbes'un kayıtlarından [298] Myra antik kentinin kalıntılarından bir bölümünü kaplayan o dönemdeki adıyla 'Demre' Köyü'nde Rum papaz yönetiminde kilise ayinlerinin sürdürüldüğünü ve Türklerin egemenliğindeki köyde çan seslerinin yasaklandığını öğrenmekteyiz. Burada 19. yüzyılda Hıristiyan Ortodoks nüfustan söz edilebilmektedir. Yine 19. yüzyıla ait Konya Vilayet Salnamesi'nde Kaş kazası kıyılarında Temre köyündeki Aya Nikola Kilisesi kaydedilmiştir.[299]

Özellikle 19. yüzyıl tarihli seyahatnameler Myra ve Andriake'nin de dahil olduğu bu kentleri hareketli veya önemini kaybetmiş liman ve iskele yapılarına sahip olarak tanımlamaktadır. Örneğin Spratt ve Forbes 19. yüzyılda bölgede sürdürdükleri araştırmalar sırasında Beaufort'un notlarına dayanarak Myra'nın limanı Andriake'nin halen ticaretin sürdüğü işlek bir liman olması nedeniyle uğramamışlardır. Kayıtlara Andriake olarak geçen bu liman büyük olasılıkla Andriake'nin doğusunda yer alan Stamyra (Taşdibi) limanıdır. Ancak yayında Myra'nın tiyatro ve kaya mezarları kalıntılarından da söz edilmiştir.[300]

Beaufort'un Myra'yı ziyaret ettiği dönemde (1811) Myra Ovası'nda kısmen tarım yapıldığını belirtir, ayrıca burada ticaretin sürdürüldüğünü teknelere yüklenmek üzere kıyıda biriktirilmiş odun ve çam ağacı yığınlarına bağlamaktadır. [301]

[297] **A.e.**, s. 307.
[298] Spratt, Forbes, **a.g.e.**, s. 128-129.
[299] Güçlü, **a.g.e.**, s. 305-318.
[300] Spratt, Forbes, **a.g.e.**, s. 132-134.
[301] Beaufort, **a.g.e.**, s. 31.

Myra'nın ve limanı Andriake'nin tarihi sürecinde Roma devri antik kentinin ticari merkeze sonrasında Bizans dini merkezine dönüşmesi, aynı dönemde ticari etkinliğin devam etmesi, 7.-8. yüzyıllarda Arap istilalarının kentin sonunu hazırlaması, 12. yüzyılın ilk Türk topluluklarından Osmanlı devrinin sonlarına erişen Türk egemenliği döneminde giderek Türk-Rum köyü görünümü alması bir Küçük Asya veya Anadolu kentinin ve liman yerleşiminin evrimini göstermesi bakımından değer taşımaktadır.

Andriake limanının ticari önemi yerel ve kent dışı ürünlerin depolanması ve ticareti yapılan ürünlere sahip olması ile gerçekleşmiştir. Anadolu'da Akdeniz ulaşım ağında yer edinmiş elverişli limanların başında gelmesi yeterliydi. Andriake Orta Likya Bölgesi'nde doğuya, batıya ve kuzeye ulaşımı sağlayan merkezi limanı olarak önem taşıyordu. Andriake'nin Helenistik Devir'den itibaren liman olarak kullanılması [302] konum bakımından önemini kanıtlamaktadır. Andriake'de bulunan en eski tarihli yapı gözetleme kulesi, duvar kalıntılarıyla birlikte Helenistik Devir'e aittir. Andriake limanının İÖ 3. yüzyıla, Ptolemaioslar dönemine ait olduğu ancak aynı dönemde Myros'ta (Demre Çayı) da akropolise yakın bir noktada küçük de olsa bir limanın bulunduğu öne sürülmektedir.[303] Bu tarihsel bilgiler Andriake'nin Likya Bölgesi'nin temel limanları arasında bulunduğunu kanıtlamaktadır.

Andriake limanı kalıntılar bakımından incelendiğinde Roma devrinden Bizans devri yaşantısına geçiş dönemine ilişkin şu veriler elde edilmiştir:

Limanın deniz yönünde yarımadanın ucunda sualtında 1,5 metre derinlikte Roma devrine ait mendirek kalıntıları vardır.[304] Limanın mendirek yapısına sahip olması liman havuzunun rüzgar ve yıkıcı dalgaların etkisine karşı korunmaya çalışıldığını göstermektedir. Olasılıkla mendirek Bizans devrinin ilk dönemlerine ulaşmış olmalıydı.

[302] Hellenkemper, Hild, **a.g.e.**, s. 115.
[303] Tekinalp, **a.g.e.**, s. 269.
[304] Öniz, **a.g.e.**, s. 38.

Liman yapıları Roma devrinde limanın güneyinde konumlanmaya başlamıştır. (Resim 42-43) Andriake liman alanının en önemli yapısı Granarium (horrea) veya tahıl deposudur. (Resim 44) İS 129-130 yıllarında İmparator Hadrianus döneminde inşa edilen bu büyük granarium, Patara'daki granarium ile birlikte bölgedeki tahıl üretiminin ve ticaretinin en önemli anıtsal kanıtı sayılmaktadır. Patara ile birlikte Likya'nın iki büyük granariuma sahip olması Andriake ve Patara'nın ticaret rotasındaki önemli konumunun kanıtıdır. Andriake granarium yapısı Doğu – Batı doğrultusunda uzanan limana bakan cephesiyle yapı 65 x 36 metre ebatındadır ve 2307 $m^2$ alana sahiptir. (Resim 45) Duvar kalınlıkları 0,85 metre ölçüsündedir. Yapıya ait bölümlere girişler cephedeki birbirinden ayrı sekiz kapıdan sağlanmaktadır. Ayrıca iç mekanda odalar arasında girişler mevcuttur. Yapının doğu ve batı ucundaki iki oda ürünlerin kayıt işlemlerinin yapıldığı resmi ofislerdi. Yapının cephesinde "HORREA IMP. CAESARIS DIVI TRAIANI PARTHICI F. DIVI NERVAE NEPOTIS TRAIANI HADRIANI AUGUSTI COS. III." yazıtı yer almaktadır. Yapının kurucusu İmparator Hadrianus ve İmparatoriçe Sabina'nın kabartma büstleri 5 no'lu kapının üzerinde görülmektedir. Granarium odalarında Andriake'ye (ve bölgeye) özgü harç malzemesi olarak tanımlanabilecek mureks kabuklu harç dikkat çekmektedir. [305] Andriake granarium yapısına ait 19. yüzyıla ait bir kayıt geç dönem durumuna ilişkin bilgi sağlamaktadır. Luigi Mayer 1803 yayını gravürde[306] Cacamo'da (metinde Cacavo olarak da geçen Kekova) olduğu belirtilen granariumun üzerindeki yazıt itibariyle Andriake'de olduğu anlaşılmaktadır. (Resim 46)

Granarium'un doğusundan başlayan portikoya ait izler de belirlenmiştir. Ayrıca yapıya bitişik olarak inşa edilen işlik Bizans devrine, 6. yüzyıla tarihlenmektedir.[307] Granarium ile liman arasında üstleri yarıya kadar açık yapılar gemi barınakları veya gemi inşa alanları olarak tanımlanmıştır.[308]

[305] Çevik, **a.g.e.**, s. 403-420.
[306] Luigi Mayer, **Views in the Ottoman Empire Chiefly in Caramania**, London, R. Bowyer Historic Gallery, 1803.
[307] **A.e.**
[308] Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s. 202.

Granarium ve Agora arasında yer alan ve Roma devrinde 16 metreyi aşan bir ölçüye sahip ara yol üzerine Bizans devrinde yapılar inşa edilmeye başlanmıştır.[309] Liman agorası, plakoma, granariumun doğusunda, kuzeydeki limana ana cadde ile bağlanan U biçimli bir yapıdır ve granarium ile aynı dönemde, Hadrianus döneminde inşa edilmiştir. 52,40 x 32,74 metre ebatındaki[310] agoranın güneyinde atölyelere ait mureks kabuğu kalıntıları bulunmaktadır. Buradaki mureks atıklarından oluşan tepecik ve işlik kompleksinin en az 6. yüzyıldan sonra oluştuğu ileri sürülmüştür.[311] (Resim 47-48) Ayrıca iki liman hamamı, yapı kompleksinde yer almaktadır. (Resim 49) Alanda sarnıç ve su kanallarına ait kalıntılara da rastlanmıştır.[312] (Resim 50)

Bizans devrine geçişte Roma yapılarının yeniden değerlendirilmesi ve düzenlenmesi konusunda agora tipik bir örnek oluşturmaktadır. Agoranın bir bölümü Bizans devri işliklerinin kurulmasının ardından kullanım dışı kalmıştır. Agora'daki en geniş işlik düzenlemesi erken döneme ait üç mekanın birleştirilmesiyle oluşturulmuştur. Bu mekanda fırın, kanallar ve hazneler gibi öğeler bulunmaktadır. Erken döneme ait dükkan kapıları kemerlerle değiştirilerek fırın ağzı durumuna getirilmiştir.[313] Agora kollarının içinde ise dükkanlar yer almaktadır.[314] (Resim 51-52) Andriake'de granariumun bitişiğinde yer alan plakoma, merkezi satış alanı olarak tanımlanır. Bu alanın geniş kolonadları ve taş döşeli zemini vardır.[315] Andriake'deki plakoma, liman alanı ve yerleşim düzeni bakımından örnek teşkil etmektedir.

Andriake'de üretim ile ilgili yapı kalıntıları mevcuttur. Granarium'un önündeki alan ise Helenistik devirden 6. yüzyılın sonlarına dek şarap işliği olarak kullanılmış yapı iki büyük toplama haznesine sahiptir. Burada ihraç için şarap üretimi yapıldığı öne sürülmüştür.[316] Kazı çalışmalarında bulunan mür şişeleri ile kilisenin kuzeyinde rastlanan mür yağı kutsama odası 'Myrophylon' ve mür yağı saklama odası

[309] Çevik, **a.g.e.**, s. 403-420.
[310] **A.e.**, s. 403-420.
[311] **A.e.**, s. 411-412.
[312] Tekinalp, **a.g.e.**, s. 277-279.
[313] Aygün, **a.g.e.**, s. 42.
[314] Çevik, **a.g.e.**, s. 403-420.
[315] Foss, **a.g.e.**, s. 303-337.
[316] Engin Akyürek, "Andriake: Geç Antik Çağda Myra'nın Limanı", **Toplumsal Tarih**, S: 246, Haziran 2014, s. 52-57.

'Myrophylakion',[317] kente özgü bir ürüne olduğu kadar kentin isim kökenine de ilişkin kanıtlardır. Bir tür mersin ağacı olarak tanımlanan mür veya *commiphora myrrha*, kente özgü kokulu yağ üretiminde kullanılmıştır.

Limanın her iki yanına yayılmış beş bazilika, yerleşmenin Bizans devrindeki dini yapı inşasını özetler. (Resim 53) Yapıların taş işçiliği ve inşa tarzı 5.-6. yüzyıla ait oldukları izlenimini uyandırmaktadır.[318] Limanın güney yönünde yamaç ve liman caddesi arasındaki alanda yapılar sıralanmaktadır. Yapılar batı yönüne doğru benzer yapılara, doğuya doğru plakoma ile liman caddesi arasındaki yapılara bağlanmaktadır. Bir diğer kalıntı grubu liman meydanının göstergesi olan iki liman anıtına aittir.[319] Andriake'nin yukarı kesiminde ise Sura yönünde kente tatlı su sağlayan su kemeri kalıntıları ve yakınlarında Roma devrine ait nymphaion yapısı yer almaktadır.[320]

Andriake'de yapılan çalışmalarda granariumun batısında kuzeye yönünde limana dönük olarak inşa edilmiş apsisli yapının sinagog olduğu anlaşılmıştır. Yapı olasılıkla İS 4.-5. yüzyıllara aittir ve sahil sinagogu olarak tanımlanmıştır. N. Çevik'e göre sinagog, limanda yaşayan yerleşik Musevi topluluğu ve limana ticaret amaçlı gelen Museviler tarafından ziyaret edilmekteydi. [321] (Resim 54)

Kazı çalışmalarında Andriake'de kuzey yerleşimde ve güney yerleşimin batısındaki C Kilisesi çevresinde kısmen savunma sistemi inşa edildiği belirlenmiştir. Kilisenin narteksinden başlayarak batı yönünde günümüzde kumul kaplı alanı alana değin uzanan Bizans surları, bu alandan kuzeye yönelerek günümüzde bataklık durumunda bulunan limana paralel olarak doğu yönünde devam eder. Surlar bitişik inşa edilmiş üç adet tonozlu mekanın (gemi barınağı veya depo oldukları düşünülmektedir) girişini kapattıktan sonra güneye yönelmektedir.[322] (Resim 55)

---

[317] Çevik, Bulut, **a.g.e.**, s. 26.
[318] Foss, **a.g.e**, s. 25.
[319] M. Şengül, "Andriake Liman Tesisleri Kazıları", Nevzat Çevik, "Myra ve Andriake Kazılarında İlk Yıl", **ANMED**, S: 8, Antalya, 2008.
[320] Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, t.y., s. 33-34.
[321] Çevik, **a.g.e.**, s. 403-420; Nevzat Çevik, Ö. Çömezoğlu, H. S. Öztürk, İ. Türkoğlu, **a.g.e.**, s. 335-355.
[322] Çevik, Bulut, **a.g.e.**, s. 39.

Duggan ve Aygün'ün öne sürdüğü üzere Kum Burnu Yarımadası'nda bulunan sarnıç ve tepedeki alandan edinilen seramik buluntular Geç Roma ve Erken Bizans devirlerinde Kum Burnu'nun doğusundaki limanı kanıtlamaktadır. Hatta 1087'de Aziz Nikolaos'un röliklerinin Taşdibi limanında demirlemiş gemiye taşındığı belirlenmiştir. [323] Andriake'nin kum ve sediman dolması sonucu kullanılamayacak bir liman durumuna gelmesi aynı kıyı şeridindeki diğer bir limanın tekrar işlev kazanması veya kullanımının artmasıyla sonuçlanmıştır. Ancak bu sonucun tarihsel kanıtı kazı çalışmalarına bağlı olarak kesinlik kazanabilecektir.

Daha geç dönemler araştırıldığında Duggan ve Aygün, Seawulf'ın 1102-1103 tarihli hac yolculuğunda Stamirra'dan geçtiğini belirtmesi ve bu yarımadada (Kum Burnu) Selçuklulara ait olasılıkla 1225 sonrasında inşa edilmiş 'manar' olarak adlandırılan gözetleme kulesi buluntusundan hareketle Taşdibi limanının olasılıkla 655 yılından sonra Myra'nın limanı olarak kullanıldığını belirtmektedir. [324] Aynı bilgiden hareketle burada Türk döneminin 13. yüzyıl itibariyle başladığı söylenebilir.

Tarihi kaynaklar araştırıldığında, "Kitab Ghara'ib al-funun wa-mulah al-un" adlı anonim eserin 13. yüzyıl kopyasında Akdeniz haritasında 'Timirah' olarak geçen Myra, limanı tüm rüzgarlara karşı korunaklı bir kent olarak tanımlanmıştır.[325] Ancak Myra'nın 13. yüzyıldaki limanı büyük olasılıkla kullanılamaz duruma geldiği bilinen Andriake değil, Taşdibi (Stamira) limanıdır. Ayrıca Ortaçağ İtalyan Pietro de Versi Portolanı'nda Stamira limanı, Stamiris'li Aziz Nikolaos limanı olarak kaydedilmiştir. [326] Ortaçağ'da Stamira - Taşdibi'nin büyük limanlar arasında sayılmadığını, bir iskele veya gemilerin demirlemesine olanak sağlayan bir küçük liman olduğunu kabul etmek gerekir.

---

[323] T. M. P. Duggan, Ç. A. Aygün, "Myra'nın Ortaçağ ve Sonrasındaki Limanı Taşdibi-Stamira" **Arkeolojisinden Doğasına Myra / Demre ve Çevresi**, Ed. N. Çevik, Antalya, Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010, s. 162-168.
[324] **A.e.**, s. 163; Seawulf'un Myra ziyareti ile ilgili bkz. Clive Foss, "Pligrimage in Medieval Asia Minor", **DOP**, S: 56, 2002, s. 129-151.
[325] Savage-Smith, Rapoport, **a.g.e.**
[326] Kretschmer, **a.g.e.**, s. 245.

Öte yandan kazı çalışmalarında ticari yaşantıya ilişkin bilgi sağlayan buluntular mevcuttur. Heraklius döneminden sonra sikke buluntularında saptanan 150 yıllık boşluk veya ara dönem Y. Ötüken tarafından Arap istilasına bağlanmaktadır.[327] 2010 ve 2012 yılı kazılarında en geç II. Konstans (İS 641-668) dönemine kadar olan sikkelere rastlanması (İS 4. yüzyıl, 47 adet; İS 6. yüzyıl, 26 adet; İS 7. yüzyıl, 14 adet), benzer biçimde Andriake B Kilisesi atriumunda 6. yüzyıl sonu-7. yüzyıla ait sikkelere rastlanması [328], limanın 7. yüzyılın sonları veya 8. yüzyılda ticari işlevini yitirdiğini düşündürmektedir. Ancak burada ticaretin tamamen sona erdiği düşüncesi yerine ticaretin daha küçük çapta sürdürüldüğü veya limanın yer değiştirdiği öne sürülebilir.

Myra ve Andriake Bizans devrinin ortalarında Anadolu yarımadasında Akdeniz ve Ege kıyılarındaki diğer kentler gibi yapısal dönüşüm yaşadığı anlaşılmaktadır. Foss'a göre öncelikle Arap istilaları (7.-8. yüzyıllar) ve ticaret etkinliğinin kesintiye uğraması gibi nedenler Myra'nın tepede yer alan bir kale-kent görünümü almasına ve kentin limanı Andriake'nin alanını yarı yarıya kaybetmesine yol açmıştır. Yine de kentin dini bakımdan önemini yitirmediği görülmektedir. Aziz Nikolaos'un kilisesi 8.-9. yüzyılda yeniden inşa edilmiştir.[329] Aziz Nikolaos Kilisesi'nin 1034 yılındaki Arap istilasının ardından 1042 yılında İmparator IX. Konstantinos Monomakhos ve İmparatoriçe Zoe tarafından yenilenmiştir. 12. yüzyılda kilise tekrar restore edilmiştir. Türklerin egemenliğine geçtiği dönem olan 13. yüzyılda kilisede onarım yapılmıştır.[330]

Kentteki diğer önemli Bizans dini yapısı Myra Şapeli 12. - 13. yüzyılda görülen kiborion plan tipindedir.[331] Myra Şapeli'ndeki 12. yüzyıla ait sikke buluntusu[332]

---

[327] Yıldız Ötüken, "1999 Yılı Demre – Myra Aziz Nikolaos Kazısı", **22. KST**, C: II, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001, s. 345 vd.
[328] Çevik, Bulut, **a.g.e.**, s. 29, S. Bulut, M. Şengül, "Sikke Çalışmaları", "Myra ve Andriake Kazıları 2012", **ANMED**, S: 11, Antalya, 2013, s. 94; T. E. Akyürek, Ö. Çömezoğlu, B. İşler, **a.g.e.**, s. 96.
[329] Foss, **a.g.e.**, s. 303-337.
[330] Ali Akın Akyol, vd., "Demre Aziz Nikolaos Kilisesi Yapı Malzemelerinin Arkeometrik Yönden İncelenmesi ve Değerlendirilmesi", **25. Arkeometri Sonuçları Toplantısı**, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayını, Ankara, 2010, s. 193-212.
[331] T. Engin Akyürek, "Myra Şapeli Üzerine İlk Notlar", **Arkeolojisinden Doğasına Myra/Demre ve Çevresi**, Ed. Nevzat Çevik, Antalya, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayını, 2010, s. 153-160.
[332] T. E. Akyürek, Ö. Çömezoğlu, B. İşler, "Bizans Dönemi Çalışmaları", "Myra ve Andriake Kazıları 2012", **ANMED**, S: 11, Antalya, 2013, s. 96.

kentin geç dönem yaşantısına veya ziyaretçilerine işaret etmektedir. Bu kayıtlar iç bölgedeki yerleşmelerde geç dönemde hac merkezi işlevinin devamını ve dini yaşantının sürekliliğini göstermektedir.

Andriake limanı için doğal ve siyasal etmenlerin sonuçları söz konusudur. Yukarıda söz edilen Arap istilasının ardından kullanılamaz duruma geldiği düşünülen Andriake limanı, yerleşme 10. yüzyılda yeniden işlev kazanmaya başladığında yerini Taşdibi limanına bırakmış görünmektedir.

## 2.2.6. Finike (Phoinikos / Phoenix)

Limyra ve limanı Finike (Phoinikos / Phoenix) Doğu Likya Bölgesi'nde tarih boyunca önemli yerleşmeler olmuşlardır. Coğrafi konumlarına bakıldığında doğu Likya Bölgesi'nin en büyük ovası olan Finike Ovası doğu – batı doğrultusunda yer alır. Gelidonya Burnu'ndan Finike'ye uzanan 20 km uzunluğunda bir sahil şeridine sahiptir.[333] (Resim 56)

Finike (Kumluca) Ovası'nın doğusunda ve batısındaki akarsuların taşıdığı alüvyonlar iki büyük yelpaze biçimli birikinti alanı oluşturmuşlardır. Bu alan ve Toçak Dağı'nın güneyinde sınırlanan bir gölün varlığı belirlenmiştir. Limyra kentinin tarihi kaynaklarda da belirtildiği üzere bu gölün kıyısında kurulduğu anlaşılmaktadır.[334]

Finike çevresinin akarsuları incelendiğinde Beymelek Dağı'ndan kaynaklanan Karaçay, Limyra ve Myra kentlerinin arasından geçerek Finike'de Akdeniz'e dökülür. Burada Patara, Andriake ve Olympos'da görüldüğü gibi liman kenti ve yukarı kenti bağlayan bir akarsu söz konusudur. Başgöz (Arykandos) Çayı ile Göksu'nun (Limyros) birleştiği yere kadar olan akarsuyun adı Phoenix idi. 12. yüzyılda Arap coğrafyacı İdrisi'nin kayıtlarında bu akarsu Fineqa olarak geçmektedir. Phoenix adı kullanılmadan önce akarsu bütünüyle Limyros adını taşıyordu. Limyros akarsuyu kereste taşımacılığında kullanılmaktadır.[335] Antik kent akropolis üzerine kurulmuş ancak Roma devrinde ovaya doğru genişlemiştir.[336] Limyra'nın merkezi önemi deniz yönünde limana (Finike), kara yönünde kereste sağlanan ormanlarıyla tanınan Arykandos yöresine ulaşabilecek konuma sahip olmasıdır. Finike'nin Limyra'nın limanı olarak kurulmuştur. Finike limanı kayalık bir burunda yer alır. Bu nedenle tepede bir kilise, bir şapel ve rahiplerin meskenleri kurulmuştur.[337] (Resim 57)

---

[333] Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, t.y., s. 6.
[334] Ertuğ Öner, "Finike Ovası'nın Alüvyal Jeomorfolojisi ve Antik Limyra Kenti", **Ege Coğrafya Dergisi**, S: 9, İzmir, 1996, s. 131-158.
[335] Onur, **a.g.e.**, s. 52-61.
[336] Foss, **a.g.e.**, s. 1-52.
[337] Martin Seyer, "Limyra 2010", **33. KST**, C: I, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2012, s. 441-452.

Limyra'nın limanı Finike, Doğu Akdeniz'e yakınlığıyla stratejik önem taşıyan bir konumdadır. Levant sahili ve Alexandria'ya gidiş dönüş rotasında uğranan bir limandı. Sionlu Aziz Nikolaos Kudüs ziyaretinin ardından Gelidonya Dağları ve Finike Limanı'na deniz yoluyla ulaşıncaya kadar on gün geçmiştir. Aziz kıyıda inmek istemiş ancak kaptan Rodos'a doğru ilerlemeyi sürdürmüştür. Ancak bir mucize sonucu kaptan, gemiyi Andriake'ye yanaştırarak azizi limanda bırakmak zorunda kalmıştır.[338] Bizans devrinde Akdeniz rotalarında büyük limanlar arasında Finike'nin de yer aldığı bu kayıtlardan anlaşılabilir.

Finike 7. yüzyıldan başlayarak diğer kıyı yerleşmelerine benzer biçimde Kibyrrhaioton eyaleti sınırlarına katılmıştır. Finike'nin doğu ve batı kıyıları arasında merkezi bir konuma sahip oluşu Arap ve Bizans donanmalarının 655 yılında karşılaştığı ve Bizans donanmasının yenilgiye uğradığı 'Dhat al-Şawari' adlı büyük Bu deniz savaşında limanın yakınlarındaki kalenin alındığı ve o dönemde oldukça küçük bir kent olan Limyra'nın kuşatıldığı bilinmektedir.[339] Arap donanmasının savaşların ardından 715 yılında Finike limanına tekrar gelişi gemi yapımı için Finike ormanlarından sedir ağacı sağlamaktı.[340] Bu tarihi kayıt Finike'nin önemli bir sedir ağacı kaynağı olduğuna işaret etmektedir.

İtalyan Cenova kolonisinin Konstantinopolis'te kurulmasının intikamını almaya kalkışan Pisalılar 12. yüzyılda ise korsan etkinliğine başlamış, Fenike'yi üs durumuna getirmiştir.[341]

Limyra'da ise kent surlarında, doğu kapısında ve kuzey tahkimat kulesinde yapılan araştırmalarda doğu ve batı surlarının aynı aşamalara sahip olduğu ortaya çıkarılmıştır. 7. yüzyılda doğu kentin Limyra'nın gelişiminde önem taşıdığı belirlenmiştir.[342] Limyra'nın akropolisinde de kilise kalıntıları bulunmaktadır. Kentin tiyatrosunda Hıristiyanlığın ilk yıllarına ait olan ve kırmızı boyayla yazılmış İsa'ya

[338] Foss, **a.g.e.**, s. 1-52.
[339] Harrison, **a.g.e.**, s. 117-151; Jürgen Borchhardt, "Çevre Görünümü ve Likya Tarihi", **Limyra: Zemuri Taşları**, Çev. Gülay Yümer, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 1999, s. 17-18.
[340] Harrison, **a.g.e.**, s. 117-151.
[341] Foss, **a.g.e.**, s. 41; Ostrogorsky, **a.g.e.**, s. 108-109.
[342] Martin Seyer, "Limyra 2012", **ANMED**, S: 11, Antalya, s. 83-88.

dair bir yazıt belirlenmiştir.[343] Jacobek, Limyra'nın 10. yüzyıl itibariyle piskoposluk olarak kaydedilmediğini ayrıca liman kenti Phoinikos (Finike)'nin yukarı kent Limyra'nın yerini aldığını belirtmiştir.[344]

Bizans yaşantısı yapılan kazı çalışmaları sonucunda Limyra'da daha belirgin izlenebildiğinden dolayı burada Limyra buluntularına ilişkin veriler alınmıştır. Limyra'da sikke buluntuları diğer Likya kentlerine benzer bir kronolojik öyküye sahiptir. Özellikle 7. yüzyıldan başlayarak İmparator Heraklios dönemi (610-641) sikke buluntularının ardından İmparator II. Konstans (641-668) dönemine ait sikke buluntuları izlemektedir. Ancak diğer kentlerle benzerlik kurulabilecek şekilde buluntularda ortalama iki yüz yıllık bir kesinti gözlenmektedir. Söz konusu buluntular kentin ekonomik etkinliğinin izlenmesi bakımından önemlidir. Sikke buluntularındaki boşluk yerleşmenin bir süreliğine terk edildiğini ve İmparator I. Basileus döneminde yeniden yerleşmenin meydana getirildiğini göstermektedir. Bu dönem sonrasında İmparator I. Basileos (867-886) dönemine ait sikke buluntusu ve follis ile 11. yüzyıla ait follis[345] daha geç dönemde bir Bizans yerleşmesinin varlığını düşündürmektedir.

On ikinci yüzyılda Finike Çayı'nın ağzındaki liman "Portus Pisanorum" olarak adlandırılmaya başlanmıştır. Önceden ticari üs olan bu liman İmparator I. Andronikos (1183-1185) döneminde 12. yüzyılın sonlarından başlayarak Pisalı korsanlarca kullanılmaktadır.[346] Finike'nin 1191 yılında Fransa Kralı Philippe Augustus Suriye'den dönüşü sırasında Finike'nin Pisa Koyu adıyla korsan üssü olduğu, kralın burada dört İtalyan korsan gemisini tahrip etmesinden anlaşılmaktadır.[347]

---

[343] Roman Jacobek, "Bizans Piskoposluk Merkezi Olarak Limyra", **Limyra: Zemuri Taşları**, Ed. Jürgen Borchhardt, Çev. Gülay Yümer, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 1999, s. 111-115.
[344] Jacobek, **a.g.e.**, s. 111.
[345] Joachim Gorecki, "Sikke Basımı ve Sikke Buluntuları", **Limyra Zemuri Taşları**, Çev. Gülay Yümer, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 1999, s. 123-136.
[346] Pryor, **a.g.e.**, s. 157.
[347] İlhan Erdem, "Ortaçağ Sonlarında Likya Levant Ticareti ve Türkmenler (12.-15.yy.)", **III. Likya Sempozyumu**, C: I, Antalya, AKMED, 2005, s. 243-251.

Menteşeoğulları Beyliği 13. yüzyılın sonlarından başlayarak bölgede egemenlik kurmuştur. Burada Türkmen çiftçi ve göçerler Türkmen babalarına, tüccar ve esnaf topluluğu ise Ahilik düzenine bağlıdır. Limyra'daki Bektaşi türbesi bu bakımdan önemli bir kanıttır. Bu şekilde Likya Bölgesi'nde sistemli bir biçimde yerleşim ve ticaret Türklerin eline geçmiştir. 1390 yılında I. Beyazıt tüm Menteşeoğulları Beyliği'ni fethetmiş, dönemsel olarak Venedikliler, Cenevizliler, St. Jean Şövalyeleri'nin egemenliğinde kalan bölge 1479 yılında Osmanlılar tarafından alınmıştır.[348]

Bizans devrinde olasılıkla en erken örneği 11. yüzyıla ait olan ve limanın kullanımına ilişkin bir belge sağlayan "Kitab Ghara'ib al-funun wa-mulah al-un" adlı eserin 13. yüzyıl kopyasında bulunan Akdeniz haritasında 'al-barid' (soğuk anlamındadır) Finike Çayı'na (Phoinix Patmos) işaret etmektedir. Liman, geniş ve birçok gemi kapasiteli bir demirleme yeri olarak tanımlanmıştır.[349]

Finike kentinin Osmanlı devrine ait tarihine ilişkin bir savaş limanın stratejik konumuna dikkat çekmektedir. 1562'de Toskana'da Aziz Stefanos Tarikatı'nı kuran Dük I. Cosimo'nun amacı Akdeniz'de Türk egemenliğini sona erdirmekti. Bu amaçla Finike limanı 1606 yılında ele geçirilir. Kilikya'da Anamur'un fethiyle süreç devam eder. 1701 yılında Fulvio Fontana'nın yayımladığı kitapta yer alan çizimler Gökliman ve Finike kalesi ile ilgili bilgi vermektedir.[350]

Finike limanı İtalyan portulanlarında da yer almaktadır. 15.-16. yüzyıl örneklerinde denizcilik haritalarında Finike limanı Finica adıyla geçmektedir. Piri Reis'in Kitab-ı Bahriye'sinde de Finike limanı kaydedilmiştir.[351] (Resim 58) Bu tür kayıtlar ile Finike limanının uzun süre kullanımda olduğu anlaşılmaktadır. Evliya Çelebi Seyahatname'sinde ise bölgedeki diğer önemli kazalar ile birlikte "leb-i deryada Finike kalesi" geçmektedir.[352]

[348] Borchhardt, **a.g.e.**, s. 17.
[349] Savage-Smith, Rapoport, **a.g.e.**
[350] Borchhardt, **a.g.e.**, s. 20.
[351] Esiner Özen, **a.g.e.**, s. 119-131.
[352] Evliya Çelebi, **a.g.e.**, s. 139.

Spratt ve Forbes 19. yüzyılda bölgeye geldiklerinde Finike küçük bir köy görünümündeydi. Ayrıca liman veya o günlerde anıldığı biçimiyle iskele, Elmalı'nın ana limanıydı. Elmalı'ya 12-14 saat uzaklıktaydı. Odun ve su gibi ihtiyaçların karşılanmasından dolayı önceki dönemlerde Konstantinopolis ve İskenderiye arasındaki yolculuklarda sultan gemilerinin bu limana uğradığı anlatılmıştır.[353] Aynı yapıtta Stadiasmus'ta geçen İsion Kulesi ile Finike Kalesi arasındaki özdeşlik araştırılmıştır. Limyra'nın limanı veya iskelesi olabilecek bir koydan söz edilmektedir: "Bununla birlikte konumu Gagai ile İsion Kulesi arasında Stadiasmus'ta belirtilen uzaklıkla, yani 60 stadia ile uyuşmaktadır; ama aynı uzaklık belgede onunla Andriake arasında da verilmektedir ki Finike Burnu'nun batı yanındaki lagünün başında duran Helenistik kulenin konumuyla aynı derecede uyuşacaktır. (...) Ancak biz Finike'nin bu kulesinden çok dağın öbür yanındaki lagüne yakın olan kulenin İsion'u tanımladığını düşünmekten yanayız ve lagünün o günlerde açık bir koy oluşturabileceği de olasıdır, diyoruz."[354]

Spratt ve Forbes'in 19. yüzyıla ait notlarında kale kalıntıları da kaydedilmiştir. Kentin kale surlarının taş, tuğla ve kireçli harçla inşa edildiği, tiyatro ve kalenin önünde birçok küçük akarsuyun dağın temelinden kaynaklandığı belirtilmiştir. Bu akarsu Finike İskelesi karşısında Orta Çay'a katıldığı için Limyros Fluvius olarak tanımlanmıştır.[355]

Finike limanına dair diğer bir 19. yüzyıl izlenimi Ch. Fellows'a aittir. Fellows, Phoenicus adının anlamını palmiye ağaçlarının bol olduğu yer biçiminde yorumlamış, limanın 2 mil ilerisinde resmi bir bina ve konutlarla karşılaştığını yazmıştır. Fellows'un 19. yüzyıla ait dikkat çeken izlenimleri burada halen kereste ticareti yapıldığı ve ulaşım için akarsuyun kullanıldığına ilişkindir.[356] Fellows'un yanaştığı Finike limanı, yerleşmenin tarihi yapılarına yakınlığı nedeniyle olasılıkla günümüzde kullanılan limandır. Murray, 1845 yılında yayımlanan kayıtlarında Fineka adını taşıyan kasabaya ulaşan nehir, Fellows'un kayıtlarını doğrular biçimde

[353] Spratt, Forbes, **a.g.e.**, s. 145.
[354] **A.e.**, s. 156-157.
[355] **A.e.**, s. 148.
[356] Fellows, **a.g.e.**, s. 159-160.

iki mil uzaklıkta resmi ve sivil konutlar ile dağların eteklerinde Limyra kentinin kalıntılarından oluşmaktadır.[357]

Finike liman alanına ilişkin şu bilgiler yol gösterici olmaktadır: Sualtı araştırmalarında Limyros Çayı'nın denize ulaştığı bölümde doğal kayalardan bir set bulunmuştur. Borchhardt, erken dönemde burada korunaklı bir gemi barınağı oluşturulduğu düşünülmektedir.[358] Finike limanının ticari, ulaşım amaçlı ve demirleme yeri olarak uzun dönem kullanıldığı buluntular ile desteklenmiştir. Finike - Adrasan arasında Gelidonya Burnu merkez olmak üzere bulunan demirleme yerlerinde ortaya çıkarılan demir çapalar arasında Geç Bizans ve Araplara ait üç örneğe rastlanmıştır.[359]

Finike liman alanında H. Öniz tarafından Andre Doria Koyu, Gökliman ve Güvercin Adası olarak üç ayrı bölgede sualtı araştırmaları yapılmıştır. Gökliman ve Andrea Doria koylarındaki batıklarda Bizans devrine ait (4.-7. yüzyıllar) amphora kalıntıları bulunmuştur.[360] Gökliman Koyu açıklarında yer alan Güvercin Adası doğal bir dalgakıran işlevi görmektedir. Adanın anakaraya bakan bölümü, Öniz tarafından çapa buluntuları doğrultusunda geçici bir demirleme ve barınma yeri olarak tanımlanmıştır. Gökburun yarımadasının Güvercin Ada yönüne bakan bölümünde ise Bizans devrine ait olduğu düşünülen yapı kalıntılarına rastlanmıştır.[361]
Günümüze ulaşan kalıntıların sınırlı olması nedeniyle Bizans devrinde gerçekleşen dönüşümün tam olarak gözlemlenemediği Finike limanının Osmanlı egemenliğinin son dönemine kadar varlığını sürdürmüş küçük bir liman yerleşmesi olarak aktarıldığı söylenebilir.

[357] Murray, **a.g.e.**, s. 343.
[358] Borchhardt, **a.g.e.**, s. 21.
[359] Öniz, **a.g.e.**, s. 120.
[360] Buluntulara dair ayrıntılı bilgi için Öniz, **a.g.e.**, s. 83 vd.
[361] Öniz, **a.g.e.**, s. 85.

## 2.2.7. Olympos

Gelidonya Burnu'nun doğusunda Adrasan Burnu'nun kuzeyindeki Tahtalı Dağı'nın (2375 metre) güneyinde Akdeniz kıyısında Olympos kenti yer almaktadır. Olympos kalıntıları günümüzde Çıralı olarak adlandırılan 3500 metre uzunluğundaki sahilin güney-güneybatı yönünde yer almaktadır.[362] (Resim 59) Olympos, Geç Antik ve Bizans devirlerine ait yapılarıyla oldukça geniş bir alanı kaplamaktadır. Helenistik devirde Musa Dağı'ndaki yerleşmenin aşağıda liman ile bağlantılı olduğu bilinmektedir.[363] Olympos kenti yaz aylarında oldukça sığ olan akarsu, Akçay (Olympos Çayı) tarafından iki bölüme ayrılmaktadır. Yapılar akarsuyun her iki yanındaki yamaçlarda yer almaktadır. Olympos deniz kıyısında bir liman kenti olmasının yanı sıra, akarsu bağlantısı, dağ, vadi ve yamaçlarla birlikte çok parçalı bir görünüme sahiptir. (Resim 60)

Likya Birliği'nin ve Roma devrinin önemli kenti Olympos, Bizans devrinde piskoposluk merkezleri arasındadır. Burada Hıristiyanlığın erken dönemlerde yayılmaya başlamasıyla inşa edilen dini yapılar yerleşimin Bizans kent görünümü almasını sağlamıştır. Olympos 6. yüzyıldan sonraki dönemde Arap istilası, doğal afetler ve veba salgınları ile karşılaşmıştır.

Arap donanmasının 646 yılından başlayarak 8. yüzyılın yarısına kadar Akdeniz kıyılarında etkin olduğu dönemde Olympos kentinin durumu diğer bölge kentlerinden farklı olmamıştır. 692 yılında düzenlenen Trullo Konsili'nde her eyalette yılda iki kez yapılan synod toplantılarının yılda bir kez gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Bu kararın nedeni Arap istilaları nedeniyle din adamlarının kentler arası yolculuklarında yaşadığı zorluklardı.[364] Ayrıca bu yüzyıllarda Olympos ve çevresini etkileyen depremler ve tsunamiler yüzünden nüfusun yarıya ulaşan bir

[362] Yalçın Mergen, "Olympos Antik Kentinin Orta Çağ Dönemi Dokusu ve Likya Bölgesi Açısından Önemi", Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2011, s. 197.
[363] Ebru Parman, **A Pirates' Town in Lycia: Olympos**, Çev. Deborah Bilgili, İstanbul, Homer Kitabevi, 2006, s. 31-34.
[364] Ebru Parman, Yelda Olcay Uçkan, "Olympos'un Orta Çağ Dokusu", **III. Likya Sempozyumu**, C: II, Antalya, AKMED, 2005, s. 587-594.

oranda azaldığı kaydedilmiştir. Bölgede İS 542 yılından başlayarak 8. yüzyıla kadar süren 1346-1347'de tekrar eden veba salgınları [365] nüfustaki düşüşü hızlandırmıştır.

Olympos'un kullanışlı limanı Haçlı Seferleri sırasında Ceneviz, Venedik ve Rodos şövalyelerinin eline geçmiştir.[366] Bu dönemde Akropol ve Ceneviz Kalesi'nde savunma amaçlı inşa faaliyeti ve kent yapılarında yerleşme olduğu düşünülmektedir. Ancak kent 15. yüzyılda Osmanlı sınırlarına katıldığında yerleşme bulunmadığı belirlenmiştir.[367]

Olympos Türkler tarafından 1071 sonrası Anadolu'da başlayan fetih sürecini takiben 15. yüzyılda kesin olarak Osmanlı sınırlarına katılmıştır.[368] Osmanlı devrinde Akdeniz'in Osmanlı egemenliğine katılması Olympos'un diğer bazı Likya liman yerleşmeleri gibi küçük bir yerleşmeye ait bir liman durumuna gelmesine neden olmuştur.

Spratt ve Forbes, 19. yüzyılda Olympos'da mezar ve yazıt kalıntılarına rastladıklarını belirtmişlerdir. Uzaktan kaya mezarı olarak tanımladıkları bu kalıntılar, kazılmış alanların içine bloklar halinde inşa edilmiş mezarlardan oluşmaktaydı. Bu mezarların kalıntılarına rastladıkları Olympos kentine ait olduğunu belirten Spratt ve Forbes, "harabenin daha eskiden kalan bir bölümünün" boğazın genişlediği alanda bulunduğunu, deniz yönündeki girişin de Ceneviz Kalesi'nin kalıntılarıyla kaplanmış olan dik ve sivri kayalıklar ile kapatılmış olduğunu belirtmektedir.[369] Kaptan Beaufort'un keşifleri arasında sayılan Olympos, Likya'nın önemli liman kentleri arasındaydı. Beaufort, akarsuyun iki yanında yer alan kalıntıların ve kalenin varlığını belirtmiştir. Deliktaş olarak adlandırılan köyün nüfusunun tamamını Türklerin oluşturduğunu yazmıştır.[370] Ch. Fellows, Olympos'a ait gözlemlerinde tepelerde yer

[365] Mergen, **a.g.e.**, s. 147-154; Parman, **a.g.e.**, s. 40.
[366] Parman, **a.g.e.**, s. 39.
[367] Parman, Olcay Uçkan, **a.g.e.**, s. 588.
[368] Parman, **a.g.e.**, s. 40.
[369] Spratt, Forbes, **a.g.e.**, C: I, s. 191-192.
[370] Beaufort, **a.g.e**, s. 43-44.

alan sur kalıntılarına dikkat çekmiş ve konut kalıntılarını Venediklilere ait olarak kaydetmiş, Bizans yapılarını tanımlamamıştır.[371]

Olympos antik kentini oluşturan iki temel yapı topluluğu bulunmaktadır: (Resim 61)

a. Olympos Çayı'nın güneyindeki kayalık üzerinde inşa edilmiş Ceneviz Kalesi. Buradaki yapı topluluğu içinde büyük bazilikal kilise önem taşımaktadır. Bu yapı, "savunmaya da kolaylık sağlayacak dinsel nitelikli bir yapı topluluğu" [372] olarak tanımlanmıştır. Yapının kuzeyinde (deniz yönü) duvarların mazgallar ve geniş pencere açıklıklarıyla örülmesi savunma ve dini yapının bir arada olduğunu göstermektedir.[373]

b. Kuzeybatıda yer alan Akropol Tepesi

Bizans devrinde liman yerleşmesi elverişli konumu nedeniyle süreklilik göstermektedir. Ancak kentin Türkler tarafından kalıcı yerleşme olarak kullanılmadığı belirlenmiştir. Kentte kalıntıları görülen kiliseler, hamamlar ve mozaikler gibi kentin geniş konutları veya kamu yapıları da Bizans devrine aittir.[374] Oldukça geniş bir alana yayılan kenti savunma amaçlı olarak çevreleyen surlara rastlanmamaktadır. Bu durum kent yapısını Bizans devrindeki yerleşik nüfusa bağlamaktadır. Ortaçağ'da Olympos'da bir rahip grubunun yaşadığı, güvenliği sağlamak için ise küçük bir donanma ve askeri birliğin bulunduğu öne sürülmüştür.[375] Olympos'da erken devirlere ait savunma surlarının bulunmaması Arap istilalarına karşı hazırlıksız olduklarını düşündürmüştür. Akropol, Ceneviz Kalesi ve diğer kent yapılarının savunma değil dini topluluğun yerleşmesi için inşa edildiğine işaret edilmektedir.[376] Bu nedenle kentin Ortaçağ yapısına ilişkin olarak yalnızca dini merkez olarak yaşantısını sürdürdüğü kabul görmüştür.

---

[371] Fellows, **a.g.e.**, s. 159.
[372] Mergen, **a.g.e.**
[373] **A.e.**
[374] Foss, **a.g.e.**, s.1-52.
[375] Parman, Olcay Uçkan, **a.g.e.**, s. 589.
[376] Mergen, **a.g.e.**; B. Yelda Olcay Uçkan, "2005 Olympos Yüzey Araştırması", **24. AST**, C: II, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007, s. 123-134.

Kentin kuzey ve güney yakasının bağlantısını üç gözlü bir köprü sağlamaktadır. Köprünün ayağında bulunan liman duvarı denize kadar uzanan akarsu Akçay'ın her iki yanında izlenebilmektedir. Kentin erken dönemlerinde gemilerin yüklerini liman depolarına bırakmak amacıyla buradan nehire girdikleri düşünülmektedir.[377] Diğer bir olasılık Roma'daki Ostia ve Anadolu'da birçok limanda gerçekleştirildiği gibi büyük gemilerden küçük teknelere aktarılan yükün nehir aracılığıyla yukarı kente ulaştırılmasıdır.

Ayrıca kentte Roma devri tapınak kapısının 30 m güney doğusunda Piskoposluk Kilisesi olduğu düşünülen bir yapı (A Kilisesi) belirlenmiştir. Kentteki dini yapılar arasında en büyük boyutlu kilise, üç nefli kuzey-güney yönlü transeptli bir bazilikadır.[378] Erken Bizans dönemine ait bazilikanın yakınındaki Roma hamamı (Küçük Hamam-H1) kullanım amacı değiştirilerek bir duvar örgüsüyle bazilikaya bağlanmıştır. [379] Bu inşa faaliyeti Roma yapılarının farklı işlevler ile kullanılmalarına ilişkin bir örnektir. Bu durum ile bağlantılı diğer bir örnek akarsu kıyısına inşa edilmiş Olympos tiyatrosu mimari parçalarının Bizans devrinde devşirme malzeme olarak kullanılmasıdır. Caveaya ait sıralar ve basamaklar, Bizans yapılarında görülebilmektedir.[380]

Araştırmalar sonucunda kenti ikiye bölen Olympos Çayı'nın güneyinde (güney kent) Roma yapılarının, kuzeyde ise Ortaçağ'a ait kilise ve şapel gibi dini yapıların, konutların ve kamu yapılarının bulunduğu anlaşılmıştır. Bizans devrine ait dini ve sivil yapılar Yanartaş ve Musa Dağı yamaçlarında da gözlemlenebilmektedir.[381] Bu durumda Olympos'ta Bizans devrinde yeni bir yapı faaliyetinden de söz edilebilir.

Olympos'un merkezindeki kent yapıları alışılageldiği üzere liman caddesine inşa edilmiştir. Ayrıca Olympos Çayı'na paralel liman caddesine ait bu yapıların caddeye

---

[377] Parman, Olcay Uçkan, **a.g.e.**, s. 594.
[378] Ebru Parman, "Antalya-Olympos Çevresinde (Geç Antik-Ortaçağ) Yüzey Araştırmaları 2000 Yılı Çalışma Raporu", **19. AST**, C: I, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001, s. 137-140.
[379] B. Yelda Olcay Uçkan, "Olympos Kazısı 2006 Yılı Sonuçları" **29. KST,** C: III, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2007, s. 73-78.
[380] Yaşar Özbek, "Olympos ve Rhodiapolis Tiyatroları Araştırması", **9. AST**, Ankara, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1992, s. 9-19.
[381] B. Yelda Olcay Uçkan, "2005 Yılı Olympos Yüzey Araştırması", **24. AST**, C: II, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2006, s. 123-134.

kapalı veya yüksek duvarlarla inşa edilmiş olması, güvenlik kaygısına bağlanmaktadır. (Resim 62) Genel bir sur sisteminin yerine yapıların mazgal pencereli yüksek duvarlara sahip olması[382] dini görevlilerden oluşan nüfusun konut ve savunma çözümünü birlikte kotardığı düşüncesini desteklemektedir. Liman Caddesi'nin batısında yer alan küçük ölçekli kilisenin yüksek duvarlarla koruma altına alınması, diğer yapı komplekslerinin de yine yüksek duvarlarla çevrili olması kentin genel planını özetlemektedir.[383]

Güney kentte Köprü Caddesi olarak adlandırılan bölümün batı kanadında stoa izlenimi veren mimari parçalara rastlanmıştır. Bu alanın Ortaçağ'da yeniden düzenlendiği, stylobat üzerinde harçlı moloztaş tekniği kullanılarak duvarlar örüldüğü belirlenmiştir. Duvarların 6. yüzyıla ait oldukları düşünülmektedir.[384] (Resim 63) Stoadaki seramik ve sikke vb. buluntular 6. yüzyıla aittir.[385] Benzer biçimde Giriş Yapı Kompleksi sivil bir yapı özelliği taşımaktadır. (Resim 64) İki katlı olduğu belirlenen bu yapıda ortaya çıkarılan 6.-7. yüzyıla ait seramik, cam, maden, taş buluntular yapının üretim, ticaret veya konaklama işleviyle ilgili kanıtlar sunmaktadır. Yapı kompleksinin Episkopeion'un batısında bulunması hizmet birimleri olasılığına işaret etmektedir.[386] (Resim 65)

Buluntular arasında seramik ve amphoralar günlük yaşamın sürdüğü dönemlere ilişkin veriler sağlamaktadır. Örneğin Mekan 8 olarak adlandırılan alanda ortaya çıkarılan keramik parçaları 5.-6. yüzyıllara aittir. Kırmızı astarlı seramiklerin yanı sıra 5.-6. yüzyıla ait olan unguentariumlar ve kandil parçaları, ayrıca daha geç bir döneme, 12. yüzyıla ait bir amphora parçası bulunmuştur. Bu amphora parçasının 6.-7. yüzyılda mekanın terk edilmesinin ardından çöplük olarak kullanıldığı sırada burada bırakıldığı düşünülmektedir.[387] 5.-6. yüzyıla ait Kıbrıs Kırmızı Astarlı

[382] **A.e.**, s. 123-134.
[383] B. Yelda Olcay Uçkan, "Olympos Kazısı 2006 Yılı Sonuçları" **29. KST,** C: III, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2007, s. 73-78.
[384] B. Yelda Olcay Uçkan, "Olympos Kazısı 2012", **ANMED**, S: 13, Antalya, 2013, s. 108-112.
[385] B. Yelda Olcay Uçkan, "Olympos Kazı ve Onarım Çalışmaları", **35. KST**, C: II, Muğla, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2014, s. 261-270.
[386] **A.e.**, s. 261-270.
[387] B. Yelda Olcay Uçkan, "Olympos, 2009", **32. KST**, C: III, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2009, s. 88.

Seramik[388] grubu burada Bizans günlük yaşantısının sürdüğü tarihleri kanıtlamıştır.

Olympos'ta da Anadolu'nun diğer pek çok Bizans kentinde görüldüğü gibi Roma yapılarının farklı işlevler ile kullanılması söz konusudur. Bizans devrinde ekonomik gereksinimler doğrultusunda bazı yapıların yeniden düzenlendiği anlaşılmaktadır. Ancak Arap istilalarını izleyen dönemde Ortaçağ'da Olympos'un sadece dini topluluğun yaşadığı dini merkez durumuna gelmesinin altı çizilmelidir.

[388] B. Yelda Olcay Uçkan, "Olympos Kazısı 2010", **ANMED**, S: 9, Antalya, 2011, s. 76-81.

## 2.2.8. Phaselis

Phaselis, Antalya Körfezi'nin batı kıyısında günümüzdeki adıyla Tekirova'nın kuzeydoğusundaki yarımada üzerindedir. (Resim 66) Phaselis antik kent alanının sınırları kuzeyde Gökdere Vadisi, güneyde Üç Adalar'dan Tahtalı Dağı'na uzanan hat üzerinde ilerler, batıda Çandır Vadisi boyunca devam eder.[389] Phaselis'in görünümü örs biçimli yarımadaya örnektir ve burada kurulan liman yerleşmesinde üç körfezden de yararlanılmıştır. (Resim 67) Burada üç liman belirgin biçimde görülmektedir: yarımadanın güneybatısında Güney Liman (C limanı); akropolisin kuzeyinde küçük ve kapalı bir liman biçiminde Merkezi Liman (B limanı) ve bu limanın kuzeyinde yer alan Kuzey Liman (A limanı).[390] (Resim 68)

İmparator Hadrianus'un 129 yılında kenti ziyareti öncesinde liman caddesine imparator onuruna anıtsal kapı inşa edilmesi [391] kentin önemli bir Roma kenti olarak varlığını sürdürdüğünü kanıtlamaktadır. Roma devrine dair diğer bir bilgi üretim maddeleriyle ilgilidir. Plinius burada gül yağı damıtıldığını yazmıştır.[392] Üretim merkezi ve ticari liman işbirliğini burada da görmek mümkündür. Roma devrinde büyük depremlerden sonra yenilenen liman yerleşmelerinden biri de Phaselis'ti. Öyle ki 141 yılında meydana gelen deprem sonrasında Rhodiapolisli Opramoas kente 10000 denar yardımda bulunmuştur.[393]

Kent, 3. yüzyıl ile 5. yüzyıl arasında Isaurialı eşkıyaların ve barbar toplulukların saldırılarına maruz kalmış, kent nüfusu azalmış ve Attaleia'nın ticari merkez olmasıyla da önemini yitirmeye başlamıştır. 312 yılında *Lycia et Pamphylia* eyaletinin yeniden ayrı eyaletler biçiminde düzenlenmesiyle Phaselis kenti Likya eyalet sınırları içinde kalmıştır.[394]

---

[389] Murat Arslan, Kemal Demirtaş, Nihal Tüner Önen, "Phaselis ve Teritoryumu Yüzey Araştırması 2012", **ANMED**, S: 11, Antalya, 2013, s. 224-229.
[390] D. J. Blackman, "The Harbours of Phaselis", **JNA**, S: 2.2., 1973, s. 355-364.
[391] Umar, **a.g.e.**, s. 193.
[392] Pliny, **a.g.e.**, Book XIII, II.
[393] Akdoğu Arca, **a.g.e**, s. 79-90.
[394] Nihal Tüner Önen, "Phaselis Antik Kenti ve Territoryumu", Yayımlanmamış Doktora Tezi, Akdeniz Üniversitesi, Antalya, 2008, s. 182.

Phaselis Hıristiyanlığın resmi din olarak kabul edilmesinin ardından piskoposluk merkezleri arasında yer almıştır. Ancak Phaselis'in önemini yitirmesi yukarıda belirtilen olaylar nedeniyle 3. yüzyıla kadar gerilemektedir. İstilaların ve korsan baskısının başlangıcı olan bu dönemin ardından Phaselis'in piskoposluk merkezi olarak varlığını sürdürdüğü bilinmektedir. 5. yüzyıl itibariyle daha küçük bir kent durumuna gelen Phaselis'teki göl bataklığa dönüşmüştür. Bu durumun salgın hastalıkla birlikte nüfus azalmasına yol açtığı düşünülebilir. Arap istilalarının etkin olduğu 7. yüzyılın ardından yaşam devam etmiş, 8. yüzyılda Kibyrrhaioton donanmasının koruması altında huzurlu bir dönem geçirmiştir. Phaselis 8.-9.-11. yüzyıl piskoposluk listelerinde yer almaktadır.

Bizans devrinde İmparator Konstantinos Porphyrogenetos'un yapıtında 10. yüzyılda Kibyrrhaioton askeri üssü olmasına ilişkin kayıt Phaselis'in kullanışlı liman özelliğinin Arap istilasının ardından devam ettiğini gösteren önemli bir kanıttır. Önen'in de belirttiği gibi Akropolis'in batısındaki tahkimat duvarının yanı sıra resmi yapılar, bazilika, konut ve kent surları Arap istilaları döneminde yeniden inşa edilmiş, Phaselis'in korunaklı yapısına istinaden iskan artmıştır. Onuncu yüzyılda ise Phaselis Attaleia'nın taş ocağı olarak üretim ve ticari bakımdan da yaşantısını sürdürmüştür.[395] Ancak bu dönem de Türklerin Anadolu'yu fethetmeleriyle son ermiştir. 1158 yılında Selçukluların bölgeye gelişiyle kentte Bizans varlığı gerilemeye başlamıştır.[396] Bizans nüfusunun 13. yüzyıl dolaylarında azaldığı veya yerleşmeyi terk ettiği öne sürülmektedir.

Bölgede araştırmalar yapan Spratt ve Forbes, 19. yüzyılda Phaselis'i iki yapay liman, tiyatro ve büyük yapıların kalıntıları ile tanımlamaktadır.[397] Beaufort da Karamanya yapıtında Phaselis'in planını yayımlamıştır. Ch. Fellows 1838 yılındaki ziyaretinde ise Phaselis'e ait liman kalıntılarını görmüş, oldukça iyi inşa edilmiş, iyi görünümde ancak küçük olarak tanımladığı limanın gerisinde tiyatro, stadium, tapınak ve lahit

[395] Nihal Tüner Önen, **a.g.e.**, s. 186.
[396] Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s. 14; Blackman, **a.g.e.**, s. 355-364.
[397] Spratt, Forbes, **a.g.e.**, C: I, s. 196-197.

kalıntılarını [398] kaydetmiştir. Fellows, büyük olasılıkla yarımadanın ortasındaki ana limanı görmüştür. Phaselis'in 19. yüzyıl ve sonrasındaki araştırmalara değin terk edilmiş bir antik kent görünümü taşıdığı söylenebilir. 1845 yılında yayımlanan kitabında John Murray, Phaselis'in güncel adını "Tetrova" (doğrusu, Tekirova) olarak kaydetmiş, liman ve iskelenin küçük fakat iyi inşa edilmiş olduğunu belirtmiştir.[399] Murray'in liman ve iskele ayrımından söz etmesi Phaselis'te ticari etkinliğin küçük ölçekte olmasına karşın, 19. yüzyıla ulaştığını kanıtlamaktadır.

Beaufort tarafından Phaselis limanları şöyle tanımlanmıştır:

"Tahtalı'nın dibindeki ufak bir yarımadanın üzerinde Strabon'un tanımladığı gibi üç limanı ve gölü ile Phaselis kentinin kalıntıları yer almaktadır. Ana liman kıstağın batı yakasındaki taş bir rıhtımla biçimlenmiştir; kendisini bütünüyle alt etmiş olan denizin içine doğru iki yüz yarda kadar uzanan bu rıhtım, şimdi ancak suyun altında izlenebilmektedir. Öbür iki liman doğu yakasında olup, bunlardan biri kapılarla kapatılmış olduğu anlaşılan dar girişiyle oldukça küçüktür. Rıhtım köşelidir ve dış kenarı yerine bir kaya bulunmaktadır; taş işçiliğinin neredeyse hâlâ mükemmel bir durumda kalarak korunmuş olmasını da belki bu duruma borçludur. Üçüncü limanın ise sadece gölün boşaldığı ve karşısındaki uzun bir kırık resif eğer zamanında büyük bir mendireğin temeli değil idiyse yapay herhangi bir koruması bulunmayan bir kıyı girintisi olduğu görülmektedir. Mermer döşeli düz bir cadde küçük doğu limanından başlayıp tiyatro ile diğer yapıların arasında sona ermektedir."[400]

Phaselis, Strabon tarafından da tepesi bulunan bir yarımada üzerinde bir göl yakınında üç limanı olan bir yerleşme olarak tanımlanmıştır. Böylelikle diğer Likya Bölgesi limanlarından ayrı bir niteliğe sahip bir liman topluluğu oluşturulmuştur.

Phaselis'in etkin bir liman olduğu denizcilik belgelerinde de izlenebilmektedir. Phaselis Ortaçağ portulanlarında liman olarak belirtilmeye devam etmiştir. "Kitab Ghara'ib al-funun wa-mulah al-un" adlı anonim eserde 'al-baqar' olarak kaydedilen Fenike ve Antalya arasındaki limanın Phaselis olduğu düşünülmektedir.[401] Ayrıca Arap coğrafyacı İdrisi'nin yapıtında 'Marsa Mina'al-m-t-y' (Mina'l-muta) limanı olarak geçmektedir. Stadiasmus Maris Magni'de Phaselis'e ulaşan kıyı rotasında

[398] Fellows, **a.g.e.**, s. 158.
[399] Murray, **a.g.e.**, s. 343.
[400] Beaufort, **a.g.e.**, s. 28-60.
[401] Savage-Smith, Rapoport, **a.g.e.**

Lyrnas limanında ara duraktan sonra batıya doğru Phaselis, Korykos ve adaları izlenmektedir. Phaselis limanı 13. yüzyıla ait Portulan Pisa'da 'Postur Basilea' olarak kaydedilmiştir. Yunan portulanlarında Karabola (Καραβόλα) ya da Tekirova (Τεκίροβα) limanlarıyla birlikte παλαιόκαστρον olarak kaydedilmiştir. (Tekirova) Τεκίροβα veya Simpanto (Σίμπαντο) adı da kullanılmıştır.[402] 15. yüzyıl portulanlarında Tekirova adının yer aldığı görülmektedir. Bu belgeler Phaselis limanının Tekirova adıyla Türk döneminde varlığını sürdürdüğünü göstermektedir.

Phaselis'in günümüzde de izlenebilen yapısal özellikleri şöyledir:
Kentin akropolisi güneydoğuda denize 600 metre uzaklıkta başlayan ve 30 metreyi aşan uçurumlardan oluşan bir tepededir. Phaselis liman yerleşmesi yarımada üzerinde Hippodamos planının uygulandığı bir kent biçiminde düzenlenmiştir. Üç ayrı liman kentin ticari ve ulaşım bakımından taşıdığı değeri kanıtlamaktadır.

Güney liman, Scylax gibi tarihsel kaynaklara ve ana caddenin konumuna bağlı olarak Phaselis'in ana limanı olarak kabul edilmektedir. (Resim 69) Limana ait dalgakıran 5-6 metre kadar su yüzeyindedir. D. J. Blackman'a göre 10-12 metrelik bölümü su altındadır. Büyük limana ait mendirek kalıntıları 200 metre civarındadır ve bir bölümü sular altında kalmıştır. Ayrıca dalgakıran yakınında bir iskele kalıntısından da söz edilmektedir. Merkezi liman bir *limen kleistos*, kapalı (yapay) liman örneğidir. Küçük bir kumsalda yer alan liman güneyde akropolis, batıda kent yapılarıyla çevrilidir. Tiyatronun kuzeydoğusundaki bu limanda kuzey – güney doğrultusunda kent suru ve devamında mendirek kalıntıları görülür. Mendirek liman girişini 18-10 metreye kadar daraltmaktadır. Liman girişinin güneyinde daha kısa bir mendirek de kent surlarına dayanmaktadır. Ayrıca yarımadanın merkezinde bulunan merkezi liman kentin terk edilişine değin kullanılmıştır. Kuzey liman ise kuzey batıdan yüksek kara parçasıyla, kuzey doğudan insan gücüyle geliştirilmiş doğal bir bariyer ile korunan açık bir kumsal üzerindedir. Bu alanda herhangi bir iskele ya da rıhtım kalıntısına rastlanmadığı Blackman'ın notlarında yer alır.[403]

[402] Önen, **a.g.e.**, s. 70, s. 184.
[403] Blackman, **a.g.e.**, s. 360-362, s. 364.

Bayburtluoğlu'na göre[404] önceki dönemlerde deniz kulağı biçiminde olması gereken kuzey limanın günümüzdeki sahil şeridinin batısında yer alan düzlüğün bahar aylarında su dolarak bataklık görünümü alması bu bölümün kuzey liman havuzuna ait bir bölüm olduğunu düşündürmektedir.

Phaselis'e ait Bizans yapıları ve dönüşüm süreci şöyle açıklanabilir:
Günümüzde Phaselis kent alanı Geç Roma ve Bizans yapı kalıntılarından oluşmaktadır. Burada Bizans devrinde inşa edilmiş 'yeni' yapılar kiliselerdir. Büyük bir yapı olan kilisenin apsisi düzgün kesme taşlarla inşa edilmiştir. İç mekandaki sütunlar granittir ve kilise yapımı için ithal edilmiştir. Kilisenin yanında 1 metre genişliğe ve 1 metre derinliğe sahip bir kanal içinde akan bir dere bulunmaktadır.[405] Diğer bir kilise, geniş narteksli, üç nefli bir bazilikadır ve olasılıkla 5. veya 6. yüzyıla sahiptir. [406] Bu kiliseler kentin bu bölgedeki belirli dini merkezler arasında sayılmasına yol açmıştır.

Bizans devrinde Phaselis'te de diğer Roma kentlerinde görüldüğü üzere Roma yapıları değişikliğe uğrayarak yeni işlevler kazanmış veya yeni yapıların inşası için devşirme malzeme kaynağı durumuna gelmişlerdir.

Bizans'ın ilk yıllarındaki yapı faaliyetleri arasında 4.-5. yüzyıllarda su kemerinin kesme taş ile yükseltilmesi ve burç inşa edilmesidir. (Resim 70) Ayrıca agorada inşa edilen bazilika da aynı döneme aittir.[407]

Bayburtluoğlu tarafından Hamam-Gymnasion biçiminde tanımlanan Piskoposluk Sarayı olarak adlandırılmış yapı 3. yüzyıla aittir. 4. yüzyılda onarılan yapıya yeni duvarlar örülerek bazı girişler kapatılarak palaestra bölümü ana yapıdan ayrı bir birim durumuna getirilmeye çalışılmıştır. 5. yüzyılın ikinci yarısı ve 6. yüzyılda palaestra zemini mozaikle kaplanmıştır. Palaestranın hamamdan ayrılması nedeniyle bu bölüm peristilli bir yapı olarak Piskopos Sarayı biçiminde adlandırılmıştır.

[404] Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, t.y., s.16.
[405] Foss, **a.g.e.**, s. 43.
[406] **A.e.**
[407] Helmut Schlager, Jörg Schafer, **Phaselis**, Tübingen, Verlag Ernst Wasmuth, 1981, s. 42-48, 98.

Bayburtluoğlu bu yapının Piskopos Sarayı olduğuna ilişkin kesin kanıt olmamasına karşın bir Bizans villası olduğu kanısını taşımaktadır.[408] Kent yapılarının Bizans devrinde yaşadığı dönüşüme diğer bir örnek kentin güney limanına heykel kaideleri kullanılarak bir iskele inşa edilmesidir.[409]

Phaselis'te izlenebilecek kayda değer bir Bizans yapı etkinliği tiyatro binasının kale burcu olarak yeniden düzenlenmesidir. Yeni kent surları akropolisi çevreleyerek güney limana ve kuzeydeki küçük kent limanına ulaşıyordu. Duvar örgüsü harçla örülmüş moloztaş ve düzensiz yerleştirilmiş spoli parçalardan oluşmaktadır.[410] Limanlarla ilgili iskele inşası ve diğer yapı faaliyetleri ile gerçekleşen gelişim kentin denizcilik bakımından devam eden ve söz konusu dönemde donanma üssü olarak kaydedilen önemini yeniden kanıtlamaktadır.

2012 yılı yüzey araştırmalarında Bostanlı plajının batı kısmında kuzeybatı-güneydoğu uzantılı kilise ve müştemilatları belirlenmiştir. Bostanlı plajının güneyinde yükselen Alatepe eteklerinden başlayarak Tekirova yönünde; yaklaşık 1 metre yüksekliğinde ve 80-105 cm genişliğinde, yaklaşık 1 km uzunluğunda, doğu-batı yönünde uzanan bir tahkimat tespit edilmiştir. Bu duvar kalıntıları bazı bölümlerde kulelerle tahkim edilmiştir. Topografyaya uygun olarak iki yerde kapılarla geçiş sağlandığı saptanmıştır. Alatepe eteklerinde tespit edilen ve geç antik döneme (Doğu Roma) tarihlendirilebilecek tahkimat ve yol kalıntılarının, Phaselis - Olympos arasındaki sahil yoluna ait olduğu belirlenmiştir.[411]

Phaselis'te üretim faaliyetine ilişkin buluntulara da rastlanmıştır. Kuzey limanı ile kent limanı arasında 4,20 metre yüksekliğindeki anakayanın yüzeyi *hexaplex trunculus* ile kaplıdır. Burada bulunan iki adet taş tekne ve atık su kanalı, mor boya endüstrisinin varlığını kanıtlamaktadır.[412] (Resim 71)

---

[408] Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s. 90-91.
[409] Cevdet Bayburtluoğlu, "1982 Phaselis Kazısı Raporu", **V. KST**, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1983, s. 181-189.
[410] Foss, **a.g.e.**, s.1-52; Helmut Schlager, Jörg Schafer, **a.g.e.**, s. 64.
[411] Murat Arslan, Nihal Tüner Önen, "2012 Yılı Phaselis Antik Kenti ve Teritoryumu Yüzey Araştırması 2012", **31. AST**, C: I, Muğla, 2013, s. 78-89.
[412] Murat Arslan, Nihal Tüner Önen, "Phaselis ve Teritoryumu Yüzey Araştırması 2013", **ANMED**, 2014-12, s. 189-195.

Phaselis limanının ulaşım, ikmal gibi amaçlar ile Ortaçağ dahil olmak üzere rota üzerinde yer aldığı bilinmektedir. Ortaçağ İtalyan portulanlarında liman adının siyah mürekkep ile yazılmış olması, daha büyük limanların kırmızıyla belirtilmiş olması nedeniyle Makri ile Antalya arasındaki ikincil limanlar veya iskeleler arasında olduğu düşünülmektedir.

# 3. LİKYA BÖLGESİ LİMAN YERLEŞMELERİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRME

Roma İmparatorluğu kentlerine ayırt edici özellik kazandıran olgulardan biri imparatorlar veya kentin ileri gelenleri tarafından inşa edilmiş büyük ve görkemli yapılardır. Kentin sahip olduğu geniş caddeler, imparatorlar onuruna yükselen tapınaklar ve anıtsal yapılar Roma kentlerinin genel görünümünü oluşturmaktadır. Likya Bölgesi'ndeki liman yerleşmelerine ve bağlı oldukları kentsel dokuya Bizans devrinde karakterini veren olguların başında ise Hıristiyanlaşmış Roma nüfusunun gereksinimleri doğrultusunda biçimlendirilmiş yapılar gelmektedir. Burada öne çıkan unsur Bizans kentlerinin Anadolu'da önceki dönemlerde görülen kolonizasyon mantığıyla yeni kentler olarak kurulması değil, kurulmuş Roma kentlerinin bölgede yaşayan nüfusun kültürel ve ekonomik başkalaşımına uygun bir biçimde yeniden düzenlenmesi ve dönüştürülmesidir.

Bizans kentlerinin süreç içerisinde yeniden düzenlenmesi alışılagelmiş kent görünümünü değiştirmiştir. Yukarıda Likya liman kentleri kapsamında değinilen Roma yapılarından, çeşitli amaçlara hizmet eden yeni yapılar elde edilmesi, yerleşmelerin Bizans kimliği kazanmasını sağlamıştır. Likya limanlarının Bizans limanları olarak tanınması üretim ve ticaretin uzun bir süre devam etmesiyle ilişkilidir.

Bizans İmparatorluğu'nun genelinde olduğu gibi Likya Bölgesi'ndeki liman yerleşmelerinde özellikle Bizans Karanlık Çağı olarak adlandırılan dönemde ve sonrasında yaşanan ikinci dönüşüm (Türk dönemi) çeşitli doğal, siyasal ve ekonomik etmenlere bağlanmaktadır. Bu durum kentlerin (Ortaçağ kenti tanımını alan) surlarla çevrili, küçük ve dışa kapalı görünüm taşımasına yol açmıştır.

Likya Bölgesi liman yerleşmelerinin üretime bağlı olarak birincil değeri çeşitli tarım ürünlerinin kaynağı olan tarımsal alanlar ve o dönemde işlenmesi kolay malzemelerden biri olan ağaç ürünleri sağlanan orman alanlarına sahip olduğu

belirtilmişti. Bu özelliklere sahip pek çok tarım ve orman bölgesiyle kıyaslandığında Likya'nın ayırt edici başka bir özelliği daha vardır. Bu da kentlerin birçoğunda doğal koşulların deniz yolunu hem zorunlu kılması hem de deniz yolunun giderek bu bölgenin bir olanağına dönüşmüş olmasıdır. İÖ 1. binden başlayarak biçimlenen ve Roma, Bizans, Selçuklu, Osmanlı devirlerinden günümüze ulaşan, değişik nüfus yoğunluğuna sahip kentler olarak süregelen Likya liman yerleşmelerinin sahip olduğu deniz ulaşımı, her dönem yeni ticari bağlantılar kuracak ve sürdürecek kadar belirleyici bir önem taşımıştır.

Likya Bölgesi'ndeki liman yerleşmelerinin tarih içinde geçirdiği yapısal, mimari, coğrafi, demografik vb. değişimlerin incelenmesi, yalnızca egemenlik dönemlerinin ayrıştırılması bakımından değil, Likya'nın sürekliliğinin anlaşılması bakımından da önemlidir. Örneğin Roma devrinde *Lykia et Pamphylia* birleşik eyaletinin İS 312 yılında yeniden iki ayrı eyalet olarak düzenlenmesi bölgenin gelişmişliğine işaret etmektedir. Ayrıca tezimizin konusunu oluşturan Likya Bölgesi liman yerleşmelerinde Roma'dan devralınan mimari ve kültürel yapının Bizans devrinde büründüğü biçimleri anlamak bakımından Hıristiyanlık dini ve kültürü belirleyicidir. Likya Bölgesi'nde Myra ve Andriake'nin 5.-6. yüzyıllarda üretim ve ticaretin yanı sıra Aziz Nikolaos kültü ve manastır kuruluşları nedeniyle dini bir merkez olarak da değer taşıması önemlidir. Ancak Likya liman yerleşmelerindeki değişim yalnızca Bizans'ın sınır içi dinamiklerine bağlı bir durum değildir. Aynı dönemlerde Anadolu yarımadasının güneyinde Pers ve özellikle Arap istilaları bölgedeki yaşamsal düzenin ve nüfusun değişmesine yol açmıştır. Bu istilalar ve sonrasında kentlerin geri alınması, yalnızca genel seyirde bir değişim meydana getirmekle kalmamış, aynı zamanda mimariye başka öğelerin eklenmesinin de nedenleri olmuştur. Bugün Likya'nın pek çok liman kentinde izlerini gördüğümüz savunma yapıları bu gelişmelere bağlı mimari etkinliğin en belirgin örnekleridir. Öte yandan Bizans'ın savunma amaçlı olarak askeri alanda geliştirdiği *thema* sistemine göre imparatorluğun diğer bölgelerinde olduğu gibi sınırları düzenlenen Likya Bölgesi, 7. yüzyılın ortalarından itibaren Kibyrrhaioton adıyla Pamphylia, Karia'nın bir bölümü, Kilikia ve kuzey bölgeleri de içeren daha geniş bir alana sahip olmuştur. *Thema* sistemi bölgede yönetimsel açıdan yeniden düzenleme nedeniyle gerçekleşen bir

dönüştürücü etken olarak görülebilir. Siyasal duruma ve koşullara bağlı olarak Bizans sınırları içinde yönetsel ölçüde dönüşümün ilk ve kesin basamağı gerçekleştirilmiştir. Likya Bölgesi'ndeki bu dönüşümün bir basamağı askeri amaçlı Kibyrrhaioton eyaletinin kurulmasına dayandırılabilir.

Likya Bölgesi liman yerleşmelerinin genel durumuna bakıldığında öncelikle şunlar ifade edilebilir: Helenistik ve Roma devirlerine dayanan Likya kıyı yerleşmeleri özellikle tarımsal üretim merkezi olan "iç kesimlerdeki kentlerin" denizle bağlantısını sağlayan limanları konumdayken, ticaret etkinliğiyle birlikte refah düzeylerinin artması sonucunda liman yerleşmeleri üretim ve ticaretin bir arada gerçekleştirildiği kendi kendine yeten kentlere dönüşmüştür. Ancak bu büyümenin ve gelişmenin söz edilen tarihsel dönemlerde durağan bir seyir izlemediği açıktır. Örneğin özellikle 6. yüzyıl sonlarından ve 7. yüzyıldan itibaren siyasal, toplumsal ve doğal nedenlerle liman yerleşmeleri süreç içerisinde kesintiye uğramış ve liman yerleşmelerindeki topluluklar, bölgenin kuzeyinde alan bakımından daha küçük kentler kurmuş veya bu bölgelerde var olan köylere yönelmiştir. Ancak birbirinden çok da uzak olmayan tarihi aralıklarla ve değişik ölçülerdeki kesintileri ifade eden bu olgular, bazı kaynaklarda ifade edildiği gibi 'Likya Bölgesi'ndeki liman yaşantısının tamamen sona erdiği' anlamına gelmemektedir. Tam tersine 7.-8. yüzyıllar da dahil olmak üzere Likya liman yerleşmeleri boyut değiştirmiş, küçülmüş ya da geleneksel kapasitesinin yerine daha dar kapsama sahip olmuştur. Buna rağmen limanların varlığı ve yerleşmelerde yaşamsal düzen yeryüzü şekillerinin karayolu ulaşımına imkan vermeyişi nedeniyle devam etmiştir.

Likya liman yerleşmelerinde Bizans Devleti'nin siyasal ve ekonomik durumuna bağlı olarak, önceden ticaret yaşantısında kullanılan tahıl depoları, işlikler gibi bazı yapıların kullanım dışı kalmasına bağlı olarak yapısal içeriğin ve elverişli konumun kaybı gibi süreçler doğal olarak yaşanmıştır. Örneğin Clive Foss, Fethiye açıklarındaki Lebissos (Gemiler) Adası'nda 7. ve 12. yüzyıllar arasına ait herhangi bir yapı izinin bulunmadığını, Kekova Adası ve çevresindeki yerleşmelerin benzer biçimde bu dönemde terk edilmiş olduğunu ileri sürmüştür. Öte yandan yine Foss'a göre savunma sistemi bulunan kentlerin örneğin, Andriake ve Finike gibi büyük

limanların süreklilik gösterdiğini, bölgenin geri kalanı için ise söz konusu 'Karanlık Çağ'ın yıkım getirdiğini belirtmiştir.[413] Ancak liman yerleşmeleri için farklı nedenler söz konusudur. Örneğin Andriake veya Patara göz önüne alındığında limanların uluslararası ticaret yolunda işlevinin ortadan kalkması rotalardaki konumlarını kaybetmelerine ve giderek küçük yerleşmeler biçimini almalarının nedenleri arasında olduğu eklenmelidir.

Bu saptamalar ve bunlara bağlı yorumlar, Foss'un Likya kıyı yerleşmelerini savunma sistemlerini, kale ve sur yapılarını gözeterek yaptığı incelemelere dayanmaktadır. Bazı liman yerleşmelerine istila döneminin ardından önceki döneme göre daha küçük bir nüfusun hatta bir (dini) topluluğun geldiği, daha basit bir yaşantının sürdürüldüğü öne sürülmektedir. Bu tür yerleşmelere örnek olarak Aperlae ve Olympos gösterilebilir.

Yukarıda da Roma ve Bizans devirleri arasındaki değişime ilişkin olarak değinildiği gibi, Komnenoslar döneminde Bizans'ın kıyı kentlerinde de savunma amaçlı surlar inşa edildiği ve bu sur yapılarının bölgedeki kentleri içe dönük birer *nucleus* (çekirdek) olarak biçimlendirdiği açıktır. Ancak Kirilov'un görüşlerini izlediğimizde, önceki dönemlere ait büyük ve anıtsal yapılarla biçimlenmiş geniş kent dokusuna karşın yaşamın sürdüğü küçültülmüş iç kale yapıları, kentler için bir 'düşüş' (gerileme veya çöküş olarak da kullanılabilir) değil, hayatta kalma ve varlığını sürdürmenin kanıtı olduğu anlaşılır.[414]

Bütün bu tarihsel dönemlere ilişkin Kazhdan'ın saptamaları önemlidir: Bizans kentlerinde görülen çöküş düşüncesinin veya tanımlamasının Anadolu'nun genelini kapsamayacağını belirtir. Miletos, Priene, Pergamon gibi Ionia kentlerinin 7.

[413] Foss, **a.g.e.**, s. 1-52.
[414] Chavdar Kirilov, "The Reduction of the Fortified City Area in Late Antiquity: Some Reflections on the end of the Antique City in the Land of Eastern Roman Empire", **Millennium-Studien / Millennium Studies, Post-Roman Towns, Trade and Settlement in Europe and Byzantium, Volume 2: Byzantium, Pliska, and the Balkans**, Ed. Walter de Gruyter, (Çevrimiçi) http://site.ebrary.com/id/10314494?ppg=23, 23.09.2011.

yüzyılda terk edilmesine karşın 10. yüzyılda yeniden inşa edildiğine dikkat çeker.[415] Bu örnekler Likya Bölgesi dahil olmak üzere Batı Anadolu ve Akdeniz kıyılarındaki kentlerin istila döneminde terk edilmiş olduğunu, bir ara dönemin ardından yerleşmelerin yeniden canlandığını ve bu durumda imparatorların kentleri çevreleyen sur inşalarında olduğu gibi yapısal desteğinin sürmüştür. Bu yapısal destek aslında geç antik kentlerin Ortaçağ kentlerine dönüşümüne işaret etmektedir. Güney Anadolu'da bu dönüşümün izlenebildiği bir kent olan Trebenna Pamphylia bölgesindedir. Trebenna'da Roma devri akropolündeki surların Bizans devrine (8. ve 12. yüzyıllar) ait olduğu belirlenmiştir. Burada Arap istilaları sonucunda kıyıda yerleşik nüfusun korunaklı bir akropol tepesini kastron, kilise ve konut yapılarıyla iskan ettiği anlaşımaktadır.[416]

Likya Bölgesi'nin kuzey kesimini kaplayan *komai* / *kome* köy yerleşmeleri yaşamın ve üretimin devamına işaret etmesi bakımından önemlidir. Bu nedenle bölgede kesin yıkım ve kentlerin terk edilişini ifade eden bir çöküş dönemi yerine, kentlerin daha küçük ölçekli yerleşim birimlerine dönüşümü sürecinin ön planda bulundurulması gerekir.

Likya liman yerleşmelerinin olumsuz dönüşümünü hem doğal etmenlere hem de başka merkezlerin ve ticaret kesimlerinin yükselmesi gibi etmenlerle ilişkisi içinde ele almak gerekmektedir. Henüz 7.-8. yüzyıllardan başlayarak ticari liman ölçüsünde uluslararası Akdeniz ticaret rotasının da değerini yitirmeye başladığı bilinmektedir. Bu değer kaybına siyasal, toplumsal olaylar ve doğal felaketlerin eş dönemde veya birbiri ardına oluşması neden gösterilmektedir. Bu olaylar limanların alışageldiği kapsamda kullanılamamasına yol açmıştır. Örnek olarak veba salgını nedeniyle 6. yüzyılın ikinci yarısından itibaren liman yerleşmelerinde demografik değişimin başladığı öne sürülebilir. Ayrıca ekonomik nedenlere bağlı olarak ticaret rotalarının değişmesi, Girit, Rodos ve Kıbrıs'ın liman olarak değer kazanması, İtalyan

[415] A. P. Kazhdan, Ann Wharton Epstein, **Change in Byzantine Culture in the Eleventh and Twelfth Centuries,** University of California Press, Berkeley, Los Angeles, London, s. 37.
[416] Engin Akyürek, "Bizans Dönemi Kalıntıları", **Trebenna: Tarihi, Arkeolojisi ve Doğası**, Ed. N. Çevik, B. Varkıvanç, E. Akyürek, Antalya, Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, 2005, s. 99-130.

tüccarların ticarette etkin biçimde söz sahibi olması, Antalya'nın ticari merkez olarak değer kazanması, Haçlı Seferleri'nin etkisi gibi nedenler çoğaltılabilir.

Anadolu yarımadasının doğu ve batı kentlerinde görülen değişim veya dönüşüm sürecine ilişkin Liebeschuetz, anıtsal yapılı kent merkezlerinin azalması, kiliseler dışında kesme taş ve tuğla yerine ahşap malzeme kullanılması, önemli ölçüde nüfus kayıplarına bağlı olarak yerleşmelerde boş alanların artması, uzun yol ticaretinin sona ermesi, din adamları dışında okur-yazarlığın olmaması, yapı inşasına yönelik politikaların sona ermesi gibi nedenleri maddeler halinde öne sürmüştür.[417]

Likya Bölgesi limanları için bu maddeler arasında nüfus kaybı ve yapı inşasındaki değişimlerin yanı sıra uzun yol deniz ticaretinin sona ermesi konusu dikkat çekmektedir. Akdeniz havzasının Roma devrinde sahne olduğu geniş çaplı uzun ticaret rotalarının geç dönemde bölgesel limanların neredeyse yerel düzeye gerilemesi söz konusudur. A. Wilson'a göre Roma devrinin açık deniz rotalarının terk edilmesiyle birlikte geç devirde küçük gemilerle gerçekleştirilen kıyı denizciliği ağırlık kazanmıştır.[418]

Liebeschuetz'un da irdelediği gibi, Bizans kentlerinin yaşadığı durumu, 'düşüş / gerileme' ve benzeri olguların varlığını belli dönemler için kabul etmekle birlikte, bunun 'düşerek / gerileyerek' bir sona eriş olmadığıdır. Ancak söz konusu değişim sürecinin başlangıcı veya öncülü olumsuz bir gerileme veya çöküş hareketidir.[419]

Vryonis "The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor and the Process of Islamization" başlığı altında Anadolu'da Bizans kentlerinde 11. yüzyıldan itibaren

[417] J. H. W. G. Liebeschuetz, "The Uses and Abuses of the Concept of 'Decline' in Later Roman History or, was Gibbon Politically Incorrect?", **Recent Research in Late-Antique Urbanism**, Ed. Luke Lavan, JRA, N. 42, Rhode Island, 2001, s. 232-245.
[418] A. Wilson, "The Economic Influence of Development in Maritime Technology", **Maritime Technology in the Ancient Economy: Ship Design and Navigation**, Ed. W. V. Harris, K. Iara, **JRA** S. 84, Portsmouth, Rhode Island, 2011, s. 211-233.
[419] Liebeschuetz, **a.g.e.**, s. 232-245.

görülen çöküşün 12. yüzyılda Selçuklu Türkleri'nin yağmasıyla devam ettiğini ve Komnenoslar devrinde görülen canlanmanın kısa süreli olduğunu öne sürmektedir.[420] Antalya'nın 10. yüzyıldan sonra liman kenti olarak değer kazanması Likya limanlarının değer kaybında önemli bir etkendir. Ayrıca Bizans Devleti'nin genelinde 11.-12. yüzyıllarda kırsal üretimin ve buna bağlı ekonominin canlanması sürekli bir düşüş sürecinin yaşanmadığını göstermektedir.

Kentlerin istila, salgın, kıtlık, vb. nedenlerle terk edilerek, bu etkenlerin ortadan kalkmasıyla yeniden günlük yaşama dönülmesi bölgelerin tamamen terk edilmediğini, göç sürecinin geçici olduğunu göstermektedir. Burada kullanım dışı kalmış, terk edilmiş yerleşme kavramı yerine, kesintiye uğramış yerleşme süreci veya kırsal yerleşmelerdeki artış da göz önünde bulundurularak, bölgesel anlamda bir yaşam dönüşümünün sürekliliğinden söz etmek, tarihsel bağlam bakımından daha akla yatkındır.

Tez konusunun odaklandığı tarihsel süreç bakımından ifade edilirse, Likya liman yerleşmeleri dönüşümlerle birlikte genel yapısını sürdürmüştür. Yukarıda da değindiğimiz gibi, Likya limanları belli süreçlerden sonra daha çok ulaşım amaçlı kullanıldığı veya buradaki küçük topluluklar sınırlı bir ticari etkinlikle yetindiği öne sürülebilir.

Liman yerleşmelerinde gerçekleşen dönüşümün nedenleri siyasal, toplumsal, nüfusa bağlı etmenler ve doğal koşullara bağlı etmenler olarak iki alt başlıkta incelenmektedir.

[420] Vryonis, **a.g.e.**

## 3.1. Siyasal, Toplumsal Etmenler ve Nüfus

Likya Bölgesi üzerindeki belirleyici siyasal etmenlerin ilk sıralarında, Anadolu'nun yönetimsel olarak *thema* birimlerine ayrılması ile birlikte bölge sınırlarının değişmesi, ayrıca doğudan gelen, bölgeyi karadan ve denizden etkileyen istilalarla yaşanan değişimler gelmektedir. Kıyı bölgelerinde nüfusun belirgin ölçüde azalması, yerel halkın kuzeye doğru yer değiştirmesi bu sürecin belirgin sonuçları olmuştur.

İmparator Heraklios (610-641) döneminde uygulanan *thema* sistemi, imparatorluğun sıklıkla karşılaştığı saldırı ve istila tehdidine karşı siyasal bir zorunluluk olarak değerlendirilmektedir. 7. yüzyılın ortalarından itibaren *thema* sisteminin kuruluşu W. Branders ve J. Haldon'un [421] söz ettiği gibi askeri olduğu kadar ekonomik ve sosyal yaşantının kırsal kesime odaklanmasına neden olmuştur. Çünkü burada toprağı işleyenler askerlerdi. *Thema*'lara ait tarımsal alanlar sadece limanlara ihraç ürünü sağlayan tarımsal merkezler olarak değil başlı başına yapılandırılmış yerleşme birimleri olarak değer taşımıştır.

Arapların işgalleri güney Anadolu kıyılarında sürdürmeleri önceki bölümlerde değinildiği gibi bölge halkının kuzeye göç etmesine, liman ticaretinin sınırlanmasına, yer yer sonlanmasına veya giderek el değiştirmesine neden olmuştur. 636 yılında Suriye'nin Arapların eline geçmesi Likya'nın stratejik önemini artırmıştır. Çünkü Likya Bölgesi her şeyden önce, yeni kurulan *thema Kibyrrhaioton*'da bulunan Bizans donanması için gemi yapımını sağlayan sedir ağacının kaynağıdır.[422] Arap fetihlerinin en önemli sonucu Kuzey Afrika ve doğu eyaletlerinde Bizans egemenliğinin kaybedilmesidir. Bu bölgede Alexandria ve Antiochia kentleri gibi iki büyük merkezin Arap yönetimine geçmesi ticari ve ekonomik sonuçlarıyla Bizans Devleti'ni önemli ölçüde etkilemiştir.

---

[421] Wolfram Brandes, John Haldon, "Towns, Tax and Transformation: State, Cities and Their Hinterlands in the East Roman World", **Towns and their Territories Between Late Antiquity and the Early Middle Ages**, Ed. G. P. Brogiolo, N. Gauthier, N. Christie, Brill, Leiden, Boston, Köln, 2000, s. 141-172.
[422] Armstrong, **a.g.e.**, s. 19-26.

Arapların donanma üssü konumundaki Girit'in 10. yüzyılda yeniden fethi Akdeniz'de Bizans'ın kazandığı önemli bir zafer olmuştur. Bu yeniden fetih Bizans'ın Akdeniz'de ticari etkinliğini sürdürülebilmesini sağlamıştır.

On birinci yüzyıl sonlarından itibaren Türklerin Anadolu'yu karadan ele geçirmesi ve Antalya'nın fethiyle Akdeniz kıyılarında egemenlik kurmaları ise Bizans'ın yönetsel birliğinin sonunu hazırlamıştır. 11. yüzyılda Doğu Akdeniz'de Arap hegemonyası sürerken bazı İtalyan kentlerinin ve Baltık çevresinin Bizans ve doğu eyaletleriyle deniz ticaretini sürdürmesi [423] 'Araplardan sonra Bizans ticaretinin kesin olarak sona erdiği' gibi yaygın bir kanının eksikliğine işaret eder. Bu konuya eklenebilecek önemli buluntular arasında Serçe Limanı Bizans batığı 11. yüzyıla ait Anadolu ve Levant kıyıları arasındaki ticaret rotasını kanıtlamaktadır.[424] Ancak amphora buluntularında Geç Roma – Erken Bizans ile karşılaştırıldığında 10. yüzyıldan sonra görülen ciddi düşüş[425] kıyı yerleşmelerinin ve ticaretin olumsuz koşullarına ilişkin tezleri desteklemektedir.

Likya Bölgesi'nin kuzeyi de göçebe Türklerin ilk olarak görülmeye başladığı alanlar arasındadır. Anadolu'da Türk toplulukların yaygınlaşması daha sonra Anadolu Selçukluları'nın ve Türk Beylikleri'nin Bizans kentlerine egemen olmalarıyla sürmüştür. Ancak bu da Likya'daki mevcut kültürel yapının büsbütün sonu olduğu anlamına gelmemektedir. Örneğin Dereağzı Kilisesi'nin 14. yüzyıla ulaşan bezemeleri bu bölgede Bizans yaşantısının Türk döneminde de sürdüğünü gösterir.[426] Demre'deki kilise de fresk betimleriyle birlikte 14. yüzyılın ilk dönemine tarihlenen belirgin bir örnektir.

Tarihsel sürecin ışığında Bizans kent yapısına bakıldığında Roma devri kentleriyle karşılaştırıldığında görece küçük olduğu ve Balkanlar'daki Bizans kent örneklerinin surlarla çevrili olduğu bilinmektedir. Örneğin Balkanlar'daki kentlerde surların bir

[423] Geanakoplos, **a.g.e.**, s. 180-181.
[424] Ioanna Dimopoulos, "Trade of Byzantine red wares, end of the 11th-13th centuries", **Byzantine Trade, 4th-12th Centuries**, Great Britain, Ashgate, 2009, s. 179-190.
[425] Öniz, **a.g.e.**, s. 120.
[426] Harrison, **a.g.e.**, s. 117-151.

bölümünün 3. yüzyılda meydana gelen saldırılara karşı inşa edildiği ve bunun 4. yüzyılda da sürdürüldüğü anlaşılmaktadır.[427] Ancak Likya Bölgesi'ndeki sur yapım faaliyetinin Arap istilalarından korunma amacını taşıdığı anlaşılmaktadır.

Bu dönemlerde yoğunlaşan sur yapılarının yarattığı değişim şöyle özetlenebilir:
Öncelikle kıyı kesiminde Arap istilalarına karşı surlar inşa edilmiştir. Daha sonra Komnenoslar döneminde yalnızca kıyı yerleşmelerinde değil, Anadolu'nun farklı bölgelerindeki Bizans kentlerinde inşa edilen sur yapıları, söz konusu bölgelerdeki kentleri, içe dönük birer nucleus (çekirdek) olarak biçimlendirmiştir. Ankara surları bu yapı sistemine örnek olarak gösterilebilir.

Nüfus, yerleşmelerin kurulmasında, sürdürülmesinde ve terk edilmesinde neden - sonuç birlikteliğinde değerlendirilebilecek bir etkendir. Bizans İmparatorluğu'nun nüfusuna ilişkin değişik yıllarda yapılan araştırmalarda imparatorluğun genelinde ve bölgeler bakımından nüfus durumları incelenmiştir. Bizans kentlerinin genel görünümü ile ilgili genel bir fikir verebilmesi açısından aşağıdaki veriler incelenebilir. 6. yüzyıl Bizans İmparatorluğu'nun ortalama nüfus yoğunluğunun genel kriter olarak alındığı bir dönemdir. 6. yüzyılda orta büyüklükte bir kasaba 3000-4000 nüfusa sahipken, büyük bir kasaba 10.000-15.000 nüfusa sahipti. Kent nüfusu ise bunun üç veya dört katı yani, 30.000-45.000 nüfusa sahipti.[428] C. McEvedy ve R. Jones'un araştırmalarına göre; 540'lı yıllarda tüm imparatorluk 26 milyon, doğu eyaletleri 19 milyon nüfusa sahipti. J. C. Russell'ın, "Late Ancient and Medieval Population" (Philadelphia, 1958) başlıklı çalışmasına göre, Anadolu'da 350'li yıllarda, 11,6 milyon; 600'lü yıllarda, 7 milyon; 800'lü yıllarda, 8 milyon; 1000'li yıllarda, 8 milyon; 1200'lü yıllarda ise 7 milyon nüfus yaşamaktaydı. Ancak bu konuda A. Laiou'nun dikkat çektiği gibi 800'lerde Balkanların, 1200'lerde ise Anadolu'nun büyük bir bölümü, Bizans egemenliğinde değildi.[429]

[427] Cyrill Mango, **Byzantium: The Empire of New Rome**, London, Phoenix, 2005, s. 60-61.
[428] Gilbert Dagron, "The Urban Economy, Seventh-Twelfth Centuries", **EHB**, Ed. Angeliki E. Laiou, Washington DC, Dumbarton Oaks, 2002, s. 393-461.
[429] Angeliki E. Laiou, "The Human Resources", **a.e.**, s. 47-55.

Nüfus etkeni imparatorluğun sınırlarında oluşan fetihlere ve toprak kayıplarına göre değişkenlik göstermektedir. Ancak Anadolu ile Suriye - Filistin bölgesinin 6. yüzyılın ortalarında imparatorluğun en yoğun nüfusa sahip bölgeleri olduğu bilinmektedir.[430]

Anadolu nüfusunun 4. yüzyılda 11,6 milyon iken 100 yıl civarında 8 milyona gerilemesi sınır değişikliğinin olmadığı süreçte savaşların ve salgın hastalıkların neden olduğu nüfus kayıplarına işaret etmektedir. Bizans İmparatorluğu'nun genelinde demografik değişim sürecini etkileyen unsurlara batı eyaletlerindeki Avar, Slav, Bulgar, Germen saldırıları, manastır sisteminin evliliği yasaklaması da eklenmektedir.[431] Bizans toplum yapısında ve nüfusta görülen değişiklikler kentlerin ve diğer yerleşmelerin konumunu ve yapısını doğrudan etkilemiştir. Likya bölgesinde ise kıyı bölgelerinin nüfus yoğunluğu özellikle veba salgınında doğrudan etkilenmiştir. Ancak Likya bölgesinde erken dönemde, 450 yılı civarında kent sayısının görece fazla olduğu bilinmektedir. (Resim 72)

Nüfus yoğunluğunda düşüş ve artışlar yüzyıllara göre değişmektedir. Kıyı kesiminde nüfus azalırken iç kesimlerde kırsal bölge nüfusu artmıştır. Aziz Nikolaos'un Vita'sında adı geçen köy yerleşmeleri arasında Tragalassos, Plakoma, Karkabo, Kendema, Nea Kome, Seroia (Phellos kırsalı), Soklai (Akarassos kırsalı), Arnabanda[432] sayılabilir. Altıncı yüzyıla ait bu kaynakta Zenoupolis örneğinde olduğu gibi *polis* teriminin kullanılmaya devam ettiği anlaşılmaktadır. Ancak *polis* olarak tanımlanmış pek çok kentin ilerleyen dönemlerde *komai* / köy statüsüne geçtiği belirlenmiştir. F. Hild, bu duruma örnek olarak Likya Bölgesi'nde Melanippe kentini göstermektedir. Gelidonya Burnu'nda yer alan ve Helenistik devirden başlayarak *polis* olarak tanımlanan kentin Bizans devrinde yüze yakın konuttan oluşan geniş bir alanı kaplayan *komai* olarak kaydedildiğini belirlemiştir.[433]

[430] Morrison, Sodini, **a.g.e.**, s. 171-220.
[431] Lopez, **a.g.e.**, s. 70; Morrison, Sodini, **a.g.e.**
[432] Ševčenko, **a.g.e.**, s. 31, 35, 41, 43; Friedrich Hild, "Komai in Lykien", **Gephyra**, S: I, 2004, s. 119-126.
[433] Hild, **a.g.e.**, s. 119-126.

Geç Antik Çağda Xanthos, Pinara, Kadyanda, Sidyma ve Telmessos'un Helenistik ve Roma devri akropolisine çekildiği öne sürülmektedir. Örneğin Arykanda 800 metre yüksekliğinde bir ovada kurulmuş iken 2 km uzaklıktaki Arif yerleşmesine taşınmış ve burada küçük ve surlara çevrili bir kent oluşturulmuştur.[434] Likya'da kuzey bölgelerde ilk kuruluşlarında *polis* olarak var olan köy yerleşmelerinin Bizans'ın son dönemlerinde kıyı yerleşmelerinin olumsuz durumundan dolayı geliştiği ve nüfusun arttığı söylenebilir. Buna karşın kıyı yerleşmelerinin tam anlamıyla terk edilmemiş olduğuna ve yapı faaliyetinin sürdüğüne ilişkin bazı mimari parçalar kanıt olarak değerlendirilebilir. Finike, Aperlae gibi kıyı yerleşmelerinde, Myra Aziz Nikolaos Kilisesi, Dereağzı Kilisesi'nde bulunan yaprak motifli mimari öğelerde görülen ortak yanlar nedeniyle 9.-12. yüzyıllara tarihlenmektedir.[435] Likya'nın kıyı ve iç bölgelerdeki yerleşmelerinde özellikle 9.-12. yüzyıllara ait olan mimari buluntular Bizans kentlerinde Arap istilalarının ardından yerleşmenin sürdürüldüğünü göstermektedir.

[434] Helen Saradi, **The Byzantine City in the Sixt Century: Literary Images and Historical Realty**, "The Two Models of Early Byzantine City", Athena, S.M.A.S, 2006, s. 441-471.
[435] Sema Alpaslan, "The Evolution of the Motifs and Styles of the Architectural Sculpture of the Byzantine Age in Antalya and Lycia", **ADALYA**, S: IV, Antalya, 2003, s. 251-262.

## 3.2. Doğal Koşullara Bağlı Etmenler

Bölgede oluşan deprem, tsunami gibi doğal afetler ile iklim değişiklikleri ve bunların neden olduğu kuraklık, sel gibi felaketler, akarsu alüvyonlarının liman havuzlarında birikerek sığlaştırması, kıyı şeridindeki alçalma, çökme gibi değişiklikler, konumuzun kapsamına giren doğal koşulları özetlemektedir. Doğal afetlere ve çevre koşullarına Akdeniz'in demografik yapısını doğrudan etkileyen veba gibi salgın hastalıklar da eklenmektedir.

Bizans devrinde yaşanan değişimi Anadolu'nun diğer bölgelerine bakmak da yararlı olacaktır: Doğal koşulların yarattığı etmenlere ve toplumsal olaylara bağlı olarak sınıflandırılan bu süreç Anadolu'da tüm Akdeniz ve Ege kıyı yerleşmelerini, limanları olduğu kadar iç kesimdeki kentleri de etkilemiştir.

Deprem, veba salgınları, doğal koşullara bağlı olarak liman havuzunda alüvyon veya deniz kumu birikmesi, kıyı şeridinde görülen değişiklikler gibi kent ve nüfus yapısını doğrudan etkileyen olaylar Sardis, Hierapolis, Ephesus, Aphrodisias[436], ayrıca Antakya[437] gibi birçok kentin dönüşümüne yol açmıştır. Anadolu'nun Kilikia, Pamphylia, Karia ve Ionia bölgelerindeki liman yerleşmelerinin de Likya limanlarıyla eşdeğer bir dönüşüm yaşadığı bilinmektedir. Ayrıca Akdeniz'in doğusunda Levant kıyıları limanları ve batıda Yunanistan ile Balkanlar'da istilalar, salgın hastalıklar, açık deniz ticaretinin yerel ticarete dönüşmesi gibi benzer etkilerin bir çok bölgede görülmesi Bizans sınırları içinde genel anlamda bir dönüşüm sürecinin varlığını göstermektedir.

Depremler Roma devrinden başlayarak yerleşmelerin sürekliliğine olumsuz etki eden en önemli unsurdur. Bizans devrinde de imparatorların deprem sonrasında kentlere yeni yapılar yaptırdığı, onarımları desteklediği bilinmektedir. Ancak bazı durumlarda

[436] Mark Whittow, "Recent Research on the Late-Antique City in Asia Minor: the second half of the 6th c. revisited", **Recent Research in Late-Antique Urbanism**, Ed. Luke Lavan, **JRA**, S. 42, Portsmouth, Rhode Island, 2001, s. 137-153.
[437] Hugh Kennedy, "Antakya: Byzantium'dan İslam'a Dönüş", Ed. John Rich, Çev. Ertuğrul Güven, Suna Güven, **Geç Antik Çağda Kent**, İstanbul, Homer Kitabevi, 1999, s. 176-193.

örneğin Kekova'da veya Aperlae'de olduğu gibi kıyıdaki yapıların sulara gömülmesi biçimindeki kıyı şeklindeki değişimlerde tahribat karşılanamıyordu. Bu nedenle kıyıların doğal yapısını etkileyen yıkıcı depremler ve tsunami genel anlamda liman yerleşmelerinin terk edilmesine yol açan başlıca etkenler olarak kabul edilmektedir.

Bizans devri öncesinde Anadolu'nun Akdeniz kıyılarını etkileyen büyük depremler meydana gelmiştir. Roma devrinde gerçekleşen depremler arasında kentlerin yıkımına neden olan en etkili örnekler arasında İÖ 227 Likya, Karia, Rodos bölgesinde; İÖ 68 yılında yaşanan Myra ve özellikle Patara'yı etkileyerek limanın kumla dolmasına yol açan tsunami ile İÖ 141 Rodos, Kos adaları, Likya ve Karia'yı etkileyen yer sarsıntıları[438] sayılabilir.

İÖ 227'de Rodos'ta meydana gelen Likya ve Karia kentlerinin yıkımına yol açan deprem en erken kayıtlar arasındadır. Bu deprem sonrasında Rodos ve Anadolu'daki kentlerin yeniden inşası için Sicilya, Makedonya ve Mısır da yardımcı olmuştur. İmparator Tiberius döneminde (İS 13-37) Patara'da tiyatronun yıkımına neden olan deprem de etkili doğa olayları arasında sayılmaktadır. Ancak İS 68 yılında Myra ve Patara'yı etkileyen deprem Dio Cassius tarafından da kaydedilen bir tsunamiye yol açmıştır. Bu büyük tsunami nedeniyle Patara limanının girişi kumla kaplanmıştır. Rodos ve Kos adaları ile Likya ve Karia bölgelerini önemli ölçüde etkileyen bir başka deprem İS 141 yılında meydana gelmiştir. Pausanias bu depremin ardından İmparator Antonius Pius'un yapıların yeniden inşası için büyük yardımlarda bulunduğunu yazmıştır.[439]

Altıncı yüzyılda İmparator Iustinianus döneminde şiddetli depremler devam etmiştir. Tarihçi Malalas, 18. Kitabında Pompeiopolis (Mysia), Antiokheia (Antakya), Laodikeia, Amaseia (Amasya), Myra, Kyzikos, Konstantinopolis depremlerini kaydetmiştir. [440] Kentler içişlerinde çoğunlukla yerel bağışçıların kaynaklarını kullanmaktaydılar. Ancak önemli doğa olaylarında imparatorların kentlerin yeniden

[438] Duggan, **a.g.e.**, s. 123-162.
[439] **A.e.**
[440] Malalas, **a.g.e.**

inşası için yardım ettikleri bilinmektedir. Malalas'ın kayıtlarına göre 530 yılında Myra'da deprem sonrasında imparator I. Iustinianus kenti yenilemiştir. [441] Myra Aziz Nikolaos Kilisesi bu dönemde yeniden inşa edilmiştir. Malalas, İS 530 yılındaki Myra depreminden şöyle söz etmektedir: "O zamanda Lykia'nın Myra kentinde doğal bir afet oldu ve imparator halka bir çok bağışta bulundu ve Myra'da çok sayıda yapı inşa etti."[442]

Myra yakınlarında 7. yüzyılda oluşan iki deprem, bölgede kalıcı etkiler bırakmıştır. Bu depremler Aperlae, Kekova ve Simena kentlerinin kısmen sulara gömülmesine neden olur. Doğal afetlerin Bizans liman yerleşmelerinde yarattığı değişimin günümüzde izlenebilen en görkemli örneklerinden biri Aperlae'dir. Su altında kalan bazilika, limanın işlek olarak kullanıldığı dönemde kentin merkezi öneme sahip olan bir bölümüne inşa edildiğini düşündürmektedir [443] ve denize bunca yakınlığı nedeniyle deprem sırasında surlarla birlikte sulara gömülmüştür. Antalya kıyılarındaki batık kentler de aynı depremin sonuçlarına bağlanmaktadır. Limyra'nın büyük bazilikası da büyük olasılıkla aynı depremde yıkılmıştır.[444]

Limanların siltasyon etkisiyle ticari amaçla kullanım dışı kalmasının yanı sıra kıyı seviyesinde meydana gelen doğal değişiklikler (kıyı yükselmesi) de yerleşmelerin yapısını doğrudan etkilemiştir. Bu tür etkilerle liman yerleşmelerinin nüfusu kara içinde yüksek bölgelere göç etmiştir. Ancak bazı limanların küçülerek veya basitleşerek, ulaşım amaçlı da olsa kullanımı Türk dönemi de dahil bütün dönemlerde sürdürülmüştür.

Doğal felaketler arasında sayılabilecek veba salgınları dönemsel olarak nüfusun önemli ölçüde azalmasına, göçlere neden olmuş veya üretim-ticaret zincirini etkileyecek ölçüde bir karantina yaşantısına yol açmıştır. Veba salgınları yoğun olarak üç dönemde 541-542, 558, 573-574 yıllarında etkili olmuştur. 542 yılı

[441] Esin Ozansoy, "Malalas'ın Khronographia'sında Iustinianos Dönemi Doğa Olayları", **ADALYA**, S: I, Antalya, 1996, s. 53-59; Duggan, **a.e.**, 2004; Malalas, **a.g.e.**
[442] Malalas, **a.g.e.**
[443] R. L. Hohfelder, R. L. Vann, "A Church Beneath the Sea at Aperlae, Lycia", **ADALYA**, S: IV, Antalya, 1999-2000, s. 207-213.
[444] Duggan, **a.g.e.**, s. 123-162.

civarında Kilikya Bölgesi'ni etkileyen veba salgını[445] Likya Bölgesi'ne de kolayca yayılmıştır. 541 yılında başlayan bu veba salgını literatürde "Iustinianus Vebası" (Justinianic Plague) olarak geçmektedir. İkinci büyük salgın ise "Kara Ölüm" olarak adlandırılmıştır. 1330'lu yıllarda Orta Asya'da başlamış ve 1346 yılında Kırım'a, Konstantinopolis'e ve Akdeniz çevresindeki limanlara ulaşmıştır.[446]

Söz konusu ilk büyük veba salgını Etiyopya'dan kaynaklanmış, deniz ve kara yoluyla iki ana koldan tüm bölgelere yayılmıştır. Bu büyük salgın Mısır'ın Pelusium limanından 541 yılında Nil deltasında Alexandria'ya, bu büyük limandan 542 yılında gemilerle, ayrıca karadan Filistin-Suriye yoluyla Anadolu'ya ulaşmıştır. Salgın 542 yılının ilkbahar ve yaz aylarında Likya Bölgesi'nde Myra'ya ve diğer kıyı kentlerine de yayılmıştır. Efesli Ioannes'in kayıtlarına göre veba salgını Kilikia, Mysia, Ikonium, Bithynia, Asia, Galatia ve Kapadokya'yı etkilemiştir. Veba salgını, 200 yıl kadar sürmüştür. Duggan'a göre, Anadolu nüfusunun % 30 oranında kaybına yol açan veba salgınının kıyı bölgelerindeki nüfusu daha fazla etkilemiştir. Bu oran kıyı bölgelerinde olasılıkla % 50 veya daha fazlaydı.[447]

Veba salgınının genel gidişatına bakıldığında şu veriler dikkat çekicidir: 541 yılından 8. yüzyıl ortalarına kadar on sekiz dalga halinde etkili olmuş ve ortadan kaybolmuştur.[448] Salgının sonu geldiğinde 600 yıllık bir süreçten söz edilmektedir. Bu veba salgınları Likya'da diğer kıyı bölgelerinde olduğu gibi nüfusa doğrudan etki eden bir olay olarak kabul edilmelidir. 8. yüzyıldaki ağır ve kesin nüfus kaybının bir nedeni de veba salgının devam etmesidir.

---

[445] T. M. P. Duggan, "Supplementary Data to be Added to the Chronology of Plague and Earthquakes in Antalya Province and Earthquakes in Antalya Province and in Adjacent and Related Areas", **ADALYA**, S: VIII, Antalya, 2005, s. 357, vd.

[446] Lester K. Little, **Plague and the End of Antiquity**, Ed. Lester K. Little, Cambridge, Cambridge University Press, 2007, s. 3-32.

[447] Duggan, **a.g.e.**, s. 123-162.; Armstrong, **a.g.e.**, s. 19-26; Dionysios Stathakopoulos, "Crime and Punishment: The Plague in the Byzantine Empire, 541-749", **Plague and the End of Antiquity**, Ed. Lester K. Little, Cambridge, Cambridge University Press, 2007, s. 99-118.

[448] Dionysios Stathakopoulos, "Making Use of the Plague: Readings in Sixth Century History", **Byzantina Mediterranea**, S: 65, s. 633-639.

Likya Bölgesi'ni ağır bir biçimde etkileyen bu süreçte Sionlu Aziz Nikolaos'un veba salgını sırasında çiftçilere kente gitmemelerini salık verdiği bilinmektedir. Bu olayı sorgulamak amacıyla Aziz Nikolaos vali ile kent yöneticileri tarafından manastırından çağrılmıştı.[449] Myra – Andriake örneğinde olduğu gibi salgın dönemlerinde kıyı yerleşmeleri ile bölge içlerindeki üretim merkezleri arasındaki bağlantı kopmuş, karantina yöntemi geleneksel ticari ve toplumsal düzenin geçici olsa da önemli ölçüde ortadan kaldırılmasına neden olmuştur.

İklim değişiklikleri, uzun vadeli değişimlerdir; ancak bu değişimler yalnızca bir kenti, eyaleti ya da ülkeyi değil, çoğunlukla bir kıtayı veya kıtalar coğrafyasını etkilemektedir. Bu nedenle doğal etkenlerin en üst sıralarına iklim koşullarını eklemek gerekir. İklim değişiklikleri dünya genelinde dönemler halinde görülen sıcaklık değişikliklerine işaret etmektedir. İS 200 civarında başlayan küresel soğuma uzun dönem etkili olmuş ancak en düşük sıcaklığa Ortaçağ'ın ilk döneminde rastlanmıştır. İS 400 yılı civarında ise sıcaklığın arttığı bir dönem yaşanmıştır.[450] Bu sıcaklık değişimlerinin yanı sıra dünya genelinde kuraklık ve sel dönemleri de etkili olmuştur. 6.-7. ve 8. yüzyıllarda Avrasya'nın merkezinde ve güney Akdeniz'de aşırı sıcaklık yaşanırken, kuzey ve orta Avrupa, İtalya ve kuzey Akdeniz'de soğuk, yağışlı hava etkilidir.[451] Hava koşullarında yaşanan dengesiz durum yalnızca tarımsal üretimi değil, birbiriyle bağıntılı bütün üretim ilişkilerini, mekan seçimlerini, mevcut mekanların terk edilmesini, sert nüfus değişimleriyle demografiyi, yaygın ve yaygınlaşma potansiyeli taşıyan ekonomik etkinliği doğrudan etkilemiştir.

Ayrıca 536-537 civarında etkin olan ve kalıcı bir sis bulutunu andıran volkanik kaynaklı doğa olayı[452], güneş ışınlarını perdeleyerek tarımsal faaliyeti etkilemiştir. 6.-7. yüzyıllarda ormanlık ve çalılık alanlarda genişleme veya artış[453] yine bölgedeki

[449] Ševčenko, Ševčenko, **a.g.e.**, s. 81-85.
[450] Antti Arjava, "The Mystery Cloud of 536 CE in the Mediterranean Sources", **DOP**, Vol: 59, 2005, s. 73-94, (Çevrimiçi) http://www.jstor.org/stable/4128751, 09.12.2012.
[451] Jo N. Hays, "Historians and Epidemics: Simple Questions Complex Answers", **Plague and the End of Antiquity**, Ed. Lester K. Little, Cambridge, Cambridge University Press, 2007, s. 33-56; H. H. Lamb, **Climate, History and the Modern World**, London, 1982.
[452] Ayrıntılı bilgi için bkz. Arjava, **a.g.e.**
[453] Laiou, Morrison, **a.g.e.**, s. 39.

günlük yaşam üzerinde olumsuz etkenler arasında sayılmaktadır. Ortaçağ'da iklim değişikliği 800-850, 1250-1300 yılları arasında küresel bakımdan etkili olmuştur.[454] İS 927-928 yılında önemli ölçüde bir kuraklık dönemi kayıtlara geçmiştir.[455]

İklim koşullarındaki değişimin etkisinin ekonomik boyutunu örneklendirmese de 927-928 yılları arasında yaşanan aşırı soğuk kış mevsiminin, İmparator I. Romanos'un 934 yılı kayıtlarında da geçmesi ilginçtir. Salgın hastalıklar ile birlikte iklim koşullarındaki değişiklik Bizans'ın feodalizmi üzerinde etkili olmuştur. Bu dönemde az miktarda tahıl içeren tarlaların ucuz fiyatlarla satın alındığı kaydedilmiştir.[456]

İklimsel değişimlerin yarattığı gibi uzun vadeli etkiler yaratmıyor olsa da salgın, deprem, sel, selle birlikte gelen toprak ve kum dolguları, tektonik hareketler gibi pek çok doğal değişim hem kalıcı etkiler bırakabilmiş, hem de etkilerini gidermek o tarihlerin koşullarıyla kıyaslandığında daha uzun zamana yayılabilmiştir.

[454] Johannes Preiser-Kapeller, "Complex Historical Dynamics of Crisis: The Case of Byzantium", Working Paper, **Historical Dynamics of Byzantium 4**, Version November 2010, s. 7.
[455] Kazhdan, Wharton Epstein, **a.g.e.**, s. 27.
[456] Lefort, **a.g.e.**, s. 231-310.

# SONUÇ

Akdeniz'in yerel ve açık deniz rotalarında bulunan Likya Bölgesi liman yerleşmeleri Roma devrinde geliştirilen ticari rota ve liman sisteminin Bizans devrine aktarılmasıyla birlikte varlıklarını sürdürmüştür. Bizans devrinde yeni yapı inşaları ve Roma devri yapılarının kullanımı bakımından geleneksel liman yerleşmelerinin kent dokusunun geçirdiği değişimlere koşut olarak farklılaştığı gözlenmektedir. Bizans devrinde Likya Bölgesi liman yerleşmelerini iki temel motivasyon biçimlendirmiştir: Üretim - ticaret etkinliği ve dini yaşam.

Söz konusu sürece genel olarak bakıldığında Bizans'ın Karanlık Çağı olarak tanımlanan dönemde Likya Bölgesi'ndeki günlük yaşamın pek çok bakımdan kesintiye uğradığı izlenmektedir. 7. yüzyıl Arap istilaları bu olumsuz değişimde zaman zaman belirleyici bir etkiye sahiptir. Bizans'ın bu dönemdeki durumunun izlenmesini sağlayan olgulardan biri şudur: 'Güvenliğin' sağlandığı yıllarda aynı yerleşmelerde yeniden toplulukların belirmesiyle birlikte Geç Roma dönemindeki öneminden ve kullanımından farklı bir Bizans kent yaşantısının ortaya çıktığı görülmektedir. Örneğin Ortaçağ'da Likya'nın Olympos ve Aperlae gibi kentlerine rahip toplulukları, keşişler yerleşmiştir. Bu Bizans Devleti'nin dini dönüşümüyle birlikte gerçekleşen yerleşmelerin yeni bir düzen almasının göstergelerinden biridir. Öte yandan Makri, Kekova ve çevresi ile Finike gibi yerleşmelerde, limanların doğal koşullar ve siyasal etmenlerin toplamıyla açıklanan dönemlerle dolu Ortaçağ'da da ulaşım ve ticaret bakımından varlığını sürdürdükleri görülmektedir. Bu liman yerleşmeler birçok tarihi kaynakta işlevini sürdüren liman yerleşmeleri arasında sayılmaktadır.

Bölgede yapılan araştırmalara bağlı olarak tezimizin sonuç bölümü iki ana eksen üzerinden oluşturulmuştur. İlk grupta sunulan sonuç maddeleri Likya Bölgesi'nin yerleşmelerinin siyasal - tarihsel süreç bakımından dönüşümüne, ikinci gruptaki sonuç maddeleri liman yerleşmelerine ve yapısal duruma ilişkindir.

Bizans devrinde tarihsel süreç bakımından Likya Bölgesi'nin durumu dört evrede değerlendirilebilir:

a. 4. – 7. yüzyıllar arası; Hıristiyanlığın etkisiyle kilise ve manastır yapılarının inşa edilmesi, yerleşmelerin üretim ve ticaret merkezleri olarak değerini sürdürmesi, günlük yaşamda ekonomik çözümlere bağlı olarak kentlerde var olan Roma yapılarında ek yapılar ve diğer inşa biçimleriyle değişikliklerin gerçekleştirilmesi.
Birinci evrede kilise, manastır gibi dini yapıların inşası veya var olan yapıların bu amaçla dönüştürülmesi süreci söz konusudur. Ayrıca yalnız Akdeniz genelinde değil, tüm Hıristiyan dünyasında kabul görmüş Aziz Nikolaos kültü ile birlikte Likya Bölgesi Hıristiyan yaşantısının önem taşıyan bir hac merkezine sahip olmuştur. Öte yandan Roma kentlerinin kısmen küçülerek kırsallaşması, geniş kent yapılarının ise örneğin konut ve agoraların yeniden düzenlenerek dükkan, işlik, tarımsal ürünlerin işlenmesi ve depolanması gibi amaçlarla kullanılması Roma kent düzeninden ayrılma olarak değerlendirilebilir. Burada yeni bir kent kurulması değil, var olan kentin yapılarının yeni kabul gören inanç ve yaşam kültürüne bağlı olarak değişimleri ve kentin yeniden üretimi söz konusudur.
Bu evrenin sonlarında 6. yüzyıldan başlayarak depremler, liman havuzlarına kum ve alüvyon birikmesi gibi doğal etmenlere bağlı olarak bazı limanların kullanılamaz duruma gelmesi, bazı yerleşmelerde yapıların sular altında kalması, geniş bir süreç göz önünde bulundurularak aynı döneme eklenebilir.

b. 7. yüzyıl ortaları – 8. yüzyıl; önemli ölçüde Arap tehdidi ile ada ve kıyı yerleşmelerinin büyük bölümünün terk edilmesi savunma surları yapımının başlaması, kuzey yerleşmelerde nüfus artışının görülmesi.
Bu evre bazı yerleşmelerin terk edilmesi veya kentlerin küçülmesi biçiminde açıklanarak Bizans'ın bu dönemine ilişkin gerileme ve düşüş tanımı öne sürülmüştür. Aynı dönemde salgın hastalıklara ve savaşlara bağlı nüfus kaybı, savaşlar nedeniyle kıyı kentlerinde hızla savunma surlarının yapımı, öte yandan birçok kıyı yerleşmesinin terk edilmesi ve bu nedenle kuzeyde küçük yerleşmelerin (*komai*) sayı ve nüfus bakımından artışı sürecin diğer aşamalarıdır.

c. 9. – 12. yüzyıl; doğudan gelen istila tehdidinin ortadan kalkmasıyla bölgede günlük yaşamın yeniden canlanması, kale ve surlarla çevrili küçük kentlerin imparatorluğun diğer bir çok bölgesinde yaygınlaşması, kıyı yerleşmelerinde doğal nedenlerle kapanan limanların yakınına yeni limanların kurulması veya önceki devirlere ait limanların konumunu sürdürmesi.

Bu evrede İtalyan denizciliğinin Akdeniz ticaretinde söz sahibi olmaya başladığı görülmektedir. Ayrıca ticaret rotalarının Batı Akdeniz ve kuzeyde Karadeniz limanlarına yönelmesi bu evrede Likya'yı ana ticaret rotalarında Roma devrine göre değer kaybetmesine neden olan olgular olarak değerlendirilmektedir.

d. 12. yüzyıl sonları - 13. yüzyıl ve sonrası; Türklerin bölgeye yerleşmesi ve giderek egemenlik sağlaması. Burada benzerlik kurmak gerekirse, Roma'dan Bizans'a devreden ilişkiler gibi, Beylikler Dönemi'nden Osmanlı egemenliğine geçen Likya Bölgesi limanlarının, Osmanlı devrinde de çeşitli değişimlerle, ama yaygın olarak bu yerleşmelerin kurgusuna uygun bir biçimde işlevini sürdürdüğü görülmektedir.

Akdeniz ülkelerinde yaşanan ekonomik ve politik durum göz önüne alındığında şu sonuçlar dikkat çekmektedir: Türkler tarafından İtalyan tüccarlara verilen imtiyazların ve IV. Haçlı Seferi'nin ardından Akdeniz ticaret etkinliğinin ağırlık noktasının belirgin olarak değişerek Batı Akdeniz'in ön plana çıkması, Likya Bölgesi'ndeki büyük ticari limanların birçoğunun önceki devirlerin aksine ikincil değerde kalmasına yol açmıştır. Bizans kentlerinde yaşanan değişimin diğer bir kanıtı da Makri ve Antalya limanlarının Ortaçağ denizcilik belgelerinde iki büyük ticari liman olarak tanımlanmasıdır. Makri ve Antalya'nın konum bakımından belirli bir öneme sahip geniş körfezlere kurulmuş olmaları ayrıca diğer Likya limanlarının uğradığı yıkıcı etmenlerin her iki limanda da etkili olmayışı sebep gösterilebilir. Ancak, Likya Bölgesi'nde Bizans Devleti'nin egemenliğini kaybetmesi, Türklerin fetih sürecinin yarattığı etkiyle düzenin büyük ölçüde değişmesi, Menteşeoğulları (Makri yöresinde) ve Hamitoğulları (Tekeoğulları) beyliklerinin egemenliği, son olarak İstanbul'un fethi ile Bizans Devleti'nin çöküşü, Osmanlı yönetiminin kesinlik kazanması son evrenin temel özelliklerini oluşturmaktadır.

Likya Bölgesi liman yerleşmelerinin Bizans devrindeki durumuna ilişkin belirlenen sonuçlar şöyle özetlenebilir:

a. Roma devrinden Hıristiyan Roma (Bizans) devrine geçişte bu değişimi yaşayan yerel halkın mevcut Roma yapılarını geleneksel işlevlerinden ayrıştırarak yeniden düzenlemesi Patara, Andriake, Olympos gibi örneklerde belirgin biçimde görülmektedir.

   Likya Bölgesi limanlarının Bizans kimliği ve özelliği kazanmasında Hıristiyanlık, ekonomik-politik durum ve bunlarla bağlantılı olarak kentlerdeki yapısal dönüşümler etkili olmuştur. Bu nedenlerle 'Bizans kenti', 'Bizans limanı' adlandırmaları ve diğer tanımların buna uygun olarak yapılması geçerlik kazanmaktadır. Liman yerleşmelerinde Roma devrine ait olan mendirek, granarium vb. yapılar korunmuştur. Diğer bazı yapılar ise örneğin liman hamamlarının, Roma villalarının ve agoraların biçim veya işlev değiştirerek işlik ve dükkan biçimine dönüştürülmesi veya yeni ticaret ve dinsel gelişmelere uygun olarak bu yapılarda gerçekleştirilen bazı eklemelerle yeniden düzenlenerek Bizans günlük yaşamına uyarlanması ve yeni dini yapıların inşa edilmesi bu görüşü doğrulayan kanıtlardır. Dönüştürülen yapıların liman alanlarının sahip olduğu işlevsellik ekseninde kullanıldığı ancak, her liman yerleşmesinde bulunan yapılarda dönüşüm sürecinin eşdeğer bir biçimde yaşanmadığı bilinmektedir.

b. Bizans devrinde Likya Bölgesi limanlarında önceki bölümlerde açıklanan doğa olaylarının olumsuz etkisi kaçınılmaz olmuştur. Bu tür durumlarda kullanışlılığı süren limanların dönem dönem yapısal bakımdan yenilendiği, liman havuzunun alüvyonlardan temizlendiği bilinmektedir. Diğer bir biçimde ise Patara, Andriake, Finike örneklerinde olduğu gibi büyük limanların giderek kullanım dışı kalmasını takiben yakınlarında bulunan Fırnaz, Taşdibi gibi küçük körfezlerin en azından gemilerin demirlemesi ve ikmali amacıyla devreye alındığı uzun süre kullanıldığı anlaşılmaktadır.

c. Deprem ve salgın hastalıklar gibi olgular yerleşmelerin demografisinde geçici süreler için de olsa olumsuz etkiler yaratmıştır. Bu tür etkenler nüfusta ani ve kesin kayıplar yaratmasına karşın, sonrasında yerleşmelerin nüfus düzeyinin arttığı anlaşılmaktadır.

d. Likya Bölgesi'nde ekonomik ve siyasal sürecin liman yerleşmelerinin dönüşümünde daha etkili olduğu anlaşılmaktadır. Akdeniz'de doğudan başlayan istila ve fetih dönemi liman yerleşmeleri üzerinde yıkıcı etkiler gerçekleştirmiştir. Örneğin bu süreç Alexandria'dan gelen tahılın depolandığı ve dağıtımının yapıldığı Patara ve Andriake'de granariumlar gibi çok önemli ve büyük yapıların işlevini yitirmesine yol açabilmiştir.

e. Tarihsel etkenler arasında belirginlik taşıyan Arap istilaları Bizans liman yerleşmelerinin çöküşü bakımından sürekli bir etken olarak değerlendirilmemelidir. Bizans yönetiminin *thema* kuruluşları ve savunma surlarıyla kalıcı önlemler aldığı dikkate alınmalıdır. Bu nedenle Bizans yerleşmelerinin kesin bir dönüşümü için daha ileri bir tarih, (Vryonis'in de belirttiği gibi) Türklerin bölgeye kalıcı olarak yerleştikleri 13. yüzyıl ve sonrası kabul edilmelidir.

f. Likya limanları Osmanlı devrinde uluslararası niteliğini önemli ölçüde yitirmiştir. Ancak coğrafi nedenlerle kara yoluyla bağlantısının kullanışlı ve kolay olmaması Likya Bölgesi'nde ilk limanların kurulduğu devirden itibaren – günümüzde de gözlenebildiği gibi, deniz yolunun yerleşmelerde yaşamsal önem taşıdığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle liman yerleşmelerinin Osmanlı devrinde kullanımı ve günümüze ulaşması mümkün olmuştur. Likya'nın ulaşım bakımından deniz bağlantısının hiçbir zaman kesilmemesi, alternatif karayolunun yakın tarihlere ait oluşu gibi olgular bu saptamayı desteklemektedir.

Bölgedeki yapı kalıntıları ve sualtı buluntuları da liman yerleşmelerinin Bizans devrinde önemli ölçüde kullanıldığını destekler ölçüdedir. Öte yandan Tablo'da belirtildiği üzere limanların tamamına yakınında sualtı veya karada olmak üzere mendirek, rıhtım / iskele ve sur kalıntılarının yoğunlukta olması, bu limanların temel anlamda işlevine uygun yapısal plana sahip olduğuna işaret etmektedir. Granarium yapısına sahip olan Patara ve Andriake gibi büyük limanların, liman alanının kullanımına yönelik birçok kuruluşa sahip olması Roma devrinden itibaren ticari liman olarak değerlendirildiğini göstermektedir. Patara, Kekova Adası, Teimiussa / Tristomon, Andriake, Olympos, Phaselis gibi yerleşmelerde depo, tersane, işlik ve dükkan kalıntıları üretim ve ticaret etkinliğine işaret etmektedir. Makri, Kekova Adası, Aperlae ve Andriake limanlarında sarnıç yapıları, yerel gereksinimle birlikte gemilerin su ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik yapılar olarak da düşünülmelidir.

Likya'daki limanların Osmanlı devrinde de kullanılması bölgede kesin bir terk edilme durumunun yaşanmadığını ve hem Bizans hem de Osmanlı devirleri için söylemek gerekirse 'çöküş' tanımının yetersizliğini kanıtlamaktadır. Bu nedenle Likya liman yerleşmelerinde Anadolu'nun benzer süreci yaşayan diğer kıyı bölgelerinde olduğu gibi yerleşmelerin sürdürülmesi ve dönüşümü kavramları öne çıkmaktadır.

# KAYNAKÇA


Agacanov, Sergey Grigoreviç: **Selçuklular**, Çev. Ekber N. Necef, Ahmet R. Annaberdiyev, İstanbul, Ötüken, 2006.

Akca Erkoç, Serap: "Hurmalık/Liman Hamamı", Havva İşkan Işık, "Patara 2010 Yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", **33. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: III, Ankara, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yayını, 2011, s. 18-19.

Akşit, Oktay: **Likya Tarihi**, İstanbul, İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1967.

Aktaş, Şevket: "Ana Cadde", Havva İşkan Işık, "Patara 2010 Yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", **33. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: III, Ankara, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yayını, 2011, s. 17.

Aktaş, Şevket: "Agora Batı Stoa", "Patara 2011 Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", Havva İşkan Işık, **34. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: III, Çorum, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Md. Yayınları, 2013, s. 171-188.

Aktaş, Şevket, F. Gülşen: "Anacadde", "Patara '93", **16. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: II, Ankara, TC Kültür Bakanlığı, 1994, s. 253-282.

Akyol, Ali Akın: "Demre Aziz Nikolaos Kilisesi Yapı Malzemelerinin Arkeometrik Yönden İncelenmesi ve Değerlendirilmesi", **25. Arkeometri Sonuçları Toplantısı**, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayını, 2010, s. 193-212.

Akyürek, Engin: "Myra Şapeli Üzerine İlk Notlar", **Arkeolojisinden Doğasına Myra/Demre ve Çevresi**, Ed. Nevzat Çevik, Antalya, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayını, 2010, s. 153-160.

Akyürek, Engin: "Andriake: Geç Antik Çağda Myra'nın Limanı", **Toplumsal Tarih**, S: 246, Haziran 2014, s. 52-57.

Akyürek, Engin: "Bizans Dönemi Kalıntıları", **Trebenna: Tarihi, Arkeolojisi ve Doğası**, Ed. N. Çevik, B. Varkıvanç, E. Akyürek, Antalya, Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, 2005.

Akyürek, T. Engin, Özgü Çömezoğlu, Bülent İşler: "Bizans Dönemi Çalışmaları", "Myra ve Andriake Kazıları 2012", **ANMED**, S: XI, Antalya, 2013, s. 96.

Alanyalı, Feriştah Soykal: "Liman (Hurmalık) Hamamı", Fahri Işık, "Patara 2007", **30. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: IV, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları", 2009, s. 341.

Alpaslan, Sema: "Likya'da Bizans Dönemi Araştırmaları", **20. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, C: I, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 2003, s. 127-138.

Alpaslan, Sema: "The Evolution of the Motifs and Styles of the Architectural Sculpture of the Byzantine Age in Antalya and Lycia", **ADALYA**, S: 4, Antalya, 2003, s. 251-262.

Alptekin Oransay, B. S.: "Arykanda Antik Kentinde Madencilik Faaliyetleri ve Maden Eşya Üretimi", **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C: XII, S: 4, Eskişehir, t.y., s. 141-150.

Arca, Ebru N. Akdoğu: "Lykia'lı Bir Euergetes: Opramoas", **Likya İncelemeleri I**, Ed. S. Şahin, M. Adak, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2002, s. 79-90.

Arjava, Antti: "The Mystery Cloud of 536 CE in the Mediterranean Sources", **Dumbarton Oaks Papers**, Vol: 59, 2005, s. 73-94,(Çevrimiçi) http://www.jstor.org/stable/4128751,09.12.2012

Arkwright, W.: "The Frontier of Lycia and Caria", **The Journal of Hellenic Studies**,
Vol: 15, 1895, s.93-99,
(Çevrimiçi) http://www.jstor.org/stable/624061, 22.08.2013.

Armstrong, Pamela: "Trade in the East Mediterranean in the 8th century", **Byzantine Trade, 4th-12th Centuries**, England, Ashgate, 2009, s. 157-178.

Arslan, Murat, K. Demirtaş, N. Tüner Önen: "Phaselis ve Teritoryumu Yüzey Araştırması 2012", **ANMED**, S: 11, Antalya, 2013, s. 224-229.

Arslan, Murat, Nihal Tüner Önen: "2012 Yılı Phaselis Antik Kenti ve Teritoryumu Yüzey Araştırması 2012", **31. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, C: I, Muğla, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2013, s. 78-89.

Arslan, Murat, Nihal Tüner Önen: "Phaselis ve Teritoryumu Yüzey Araştırması 2013", **ANMED**, 2014-12, s. 189-195.

Asano, Kazuo: "Survey of the Byzantine Sites on Lycian Coast Near Fethiye by Osaka University, Japan", **X. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, Ankara, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1993, s. 7-17.

Asano, Kazuo: "Survey of Early Byzantine Sites in Ölüdeniz-Gemiler Ada Area", **XII. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 1995, s. 407-419.

Aslan, Erdoğan: "Kekova Bölgesi Limanları", Yayımlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sualtı Arkeolojisi Anabilim Dalı, Konya, 2011.

Avramea, Anna: "Land and Sea Communications, Fourth-Fifteenth Centuries", **The Economic History of Byzantium From the Seventh through the Fifteenth Century**, Vol: 1, Ed. Angeliki E. Laiou, Washington DC, Dumbarton Oaks, 2002, s. 57-90.

Aygün, Ç. Afşin: "Andriake Mureks Boya Endüstrisi", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Arkeoloji Ana Bilim Dalı, Antalya, 2012.

Ayönü, Yusuf: "Türkiye Selçuklu Devleti ile Trabzon İmparatorluğu Arasında Karadeniz Bölgesindeki Hakimiyet Mücadeleleri (1204/1243)", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, C: XXIII, S: 1, Temmuz, 2008, s. 15-35.

Bass, George, F.: "The Earliest Seafarers in the Mediterranean and the Near East", **A History of Seafaring**, Ed. George F. Bass, New York, Walker and Company, 1972.

Bass, George, F.: "Underwater Excavation of the Ulu Burun Shipwreck", **VIII. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: II, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1987, s. 291-302.

Bayburtluoğlu, Cevdet: **Lykia**, Ankara, Ankara Turizmi Eski Eserleri ve Müzeleri Sevenler Derneği, t.y.

Bayburtluoğlu, Cevdet: **Lykia**, İstanbul, Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, 2004.

Bayburtluoğlu, Cevdet: "1982 Phaselis Kazısı Raporu", **V. Kazı Sonuçları Toplantısı**, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara, 1983, s. 181-189.

Bean, George, E.: **Lycian Turkey**, John Murray, London, 1978.

Bean, George, E.: **Eski Çağ'da Lykia Bölgesi**, Çev. Hande Kökten, 2. bs., İstanbul, Arion Yayınevi, 1992.

Beaufort, Francis: **Karamanya**, Çev. Ahmet Neyzi, Dilek Türker, Antalya, Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, 2002.

Blackman, David, J.: "Ancient Harbours in the Mediterranean. Part II, **The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration**, 1982, S: 11.3, 185-211.

Blackman, David, J.: "The Harbours of Phaselis", **International Journal of Nautical Archaeology**, S: 2.2., 1973, s. 355-364.

Blake, Everett C., Anna G. Edmonds: **Biblical Sites in Turkey**, 4. bs., İstanbul, Redhouse Press, 1977.

Borchhardt, Jürgen: **Myra: Eine Lykische Metropole in Antiker und Byzantinischer Zeit**, Berlin, Gebr. Mann Verlag, 1975.

Borchhardt, Jürgen: **Limyra: Zemuri Taşları**, Çev. Gülay Yümer, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 1999.

Brandes, W., J. Haldon: "Towns, Tax and Transformation: State, Cities and Their Hinterlands in the East Roman World", **Towns and their Territories Between Late Antiquity and the Early Middle Ages**, Ed. G. P. Brogiolo, N. Gauthier, N. Christie, Brill, Leiden, Boston, Köln, 2000, s. 141-172.

Braudel, Fernand: **Akdeniz Mekan ve Tarih**, Çev. N. Erkut, İstanbul, Metis Yayınları, 1990.

Bruer, St. G.: "B-Kent Surları", "Patara, 1996", **19. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: II, Ankara, Kültür Bakanlığı Milli Kütüphane Basımevi, 1998, s. 53-80.

Buluç, Sevim: "Patara Yüzey Araştırmasının Ön Verileri Hakkında", **I. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, İstanbul, Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü, 1983, s. 139-144.

Bulut, S., M. Şengül: "Sikke Çalışmaları", "Myra ve Andriake Kazıları 2012", **ANMED**, S: 11, Antalya, 2013.

Bulut, Süleyman, Necdet Coşkun: "Yol Kılavuz Anıtı", Fahri Işık, "Patara 1994", **17. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: II, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 1996, s. 159-184.

Cameron, Averil: **Mediterranean World in Late Antiquity, AD 395-600**, Florence, KY, USA, Routledge, 1993.

Campbell, Tony: "Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500", **The History of Cartography**, Ed. J. B. Harkey, D. Woodward, Vol: I, 1987, s. 371-456.

Constantine Porphyrogenitus: **De Administrando Imperio**, Ed. Gy. Morvcsik, Çev. R. J. H. Jenkins, Washington, Dumbarton Oaks Center for Byzantine Studies, 1967.

Constantinus Porphyrogenitus: **De Thematibus et de Adminstrando Imperio**, Andover – Harvard Theological Library, Cambridge, Massachusetts, MDCCCCX.

Constantinus Porphyrogenitus: **De ceremoniis aulae Byzantinae**, Bonnae, Impensis Ed. Weberi, MDCCXXIX.

Çevik, Nevzat: **Taşların İzinde Likya**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2012.

Çevik, Nevzat: "Myra ve Andriake Kazıları 2009: İlk Yıl", **32. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: I, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2011, s. 403-420.

Çevik, Nevzat, Süleyman Bulut: "İkinci Kazı Sezonunda Myra ve Andriake", **Arkeolojisinden Doğasına Myra / Demre ve Çevresi**, Antalya, Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010, s. 25-117.

Çevik, Nevzat, Özgü Çömezoğlu, H. S. Öztürk, İ. Türkoğlu: "A Unique Discovery in Lycia: The Ancient Synagogue at Andriake, Port of Myra", **ADALYA**, S: XIII, Antalya, 2010, s. 335-355.

Çevik, Nevzat, Süleyman Bulut: "Andriake Doğu Hamamı: Bölgenin Hamam Mimarlığına Işık Tutan Yeni Bir Örnek", **ADALYA**, S: XVII, Antalya, 2014.

Charanis, Peter: "On the Ethnic Composition of Byzantine Asia Minor in the Thirteenth Century", **Studies on the Demography of the Byzantine Empire**, London, Varorium, 1972, s. 140-147.

Çömezoğlu, Özgü: "Myra's Place in Medieval Glass Production", **ADALYA**, S: XI, Antalya, 2008, s. 287-296.

Dagron, Gilbert: "The Urban Economy, Seventh-Twelfth Centuries", **The Economic History of Byzantium**, Ed. Angeliki E. Laiou, Washington DC, Dumbarton Oaks, 2002, s. 393-461.

Dağlı, Dr. Yücel, Seyit Ali Kahraman, Prof. Dr. Robert Dankoff (Haz.): **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, C: IX, İstanbul, YKY, 2005.

Dalche, Patrick Gautier: **Carte Marine et Portulan au XII siecle, Liber de Existencia Riveriarum et Forma Maris Nostri Mediterranei**, Ecole Française de Rome, Palais Farnese, 1995.

Demiriş, Bedia: "İskenderiye: Antikçağ Akdeniz'inde Bir Kültür Kenti", **Doğu Batı**, Ankara, Doğu Batı Yayınları, Kasım, Aralık, Ocak 2005-06, S: 34, s. 75-88.

Demirkent, Işın: **Haçlı Seferleri**, 2. bs., İstanbul, Dünya Yayıncılık, 2004.

Dimopoulos, Ioanna: "Trade of Byzantine red wares, end of the 11th-13th centuries", **Byzantine Trade, 4th-12th Centuries**, Great Britain, Ashgate, 2009, s. 179-190.

Dio Cassius: **Roman History**, V: 9, Çev. Earnest Cary, England, Harvard University Press, 2006.

Doğan, Mesut: "Tarihi Coğrafya'da Bir Örnek: Telmessos", **Marmara Coğrafya Dergisi**, İstanbul, S: 19, 2009, s. 55-68.

Duggan, T. M. P.: "A Short Account Of Recorded Calamities (earthquakes and plagues) in Antalya Province and Adjacent and Related Areas Over the Past 2,300 Years – an Incomplete List, Comments and Observations", **ADALYA**, S: VII, Antalya, 2004.

Duggan, T. M. P.: "Supplementary Data to be Added to the Chronology of Plague and Earthquakes in Antalya Province and Earthquakes in Antalya Province and in Adjacent and Related Areas", **ADALYA**, S: VIII, Antalya, 2005.

Duggan, T.M.P., Ç. Afşin Aygün: "Myra'nın Ortaçağ ve Sonrasındaki Limanı Taşdibi-Stamira" **Arkeolojisinden Doğasına Myra / Demre ve Çevresi**, Ed., Nevzat Çevik, Antalya, Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010, s. 162-168.

Duman, Mustafa: "Ortaçağ Hamamı", Fahri Işık, "Patara 2006", **29. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: I, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2008, s. 63-64.

Duran, Remzi: "Menteşeoğulları Beyliği Mimarisi", **Türkler**, Ed., H. C. Güzel, K. Çiçek, S. Koca, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 133-142.

Engelmann, Helmut: "Yazıtbilim Çalışmaları", "Patara 2005 Yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", **28. Kazı Sonuçları Toplantısı** C: I, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2007, s. 15-28.

Erdem, İlhan: "Ortaçağ Sonlarında Likya Levant Ticareti ve Türkmenler (12.-15.yy.)", **III. Likya Sempozyumu**, C: I, Antalya, AKMED, 2005, s. 243-251.

Fellows, Charles: **Travels and Researches in Asia Minor**, London, John Murray, 1852.

Flemming, N. C., N.M.G. Czartoryska, P.M. Hunter: "Archaeological Evidence for Eustatic and Tectonic Components of Relative Sea Level Change in the South Aegean", Vol: XXIII, **Colston Papers**, Proceeding of Twentythird Symposium of the Colston Research Society, University of Bristol, Butterworths Scientific Publications, London, 1971, s. 1-66.

Foss, Clive: "The Lycian Coast in the Byzantine Age", **Dumbaton Oaks Papers**, Vol: 48, 1994, (Çevrimiçi) http://www.jstor.org/stable/1291721, 10.10.2011.

Foss, Clive: **Byzantine Cities of Asia Minor**, Harvard University, 1972.

Foss, Clive: "Pligrimage in Medieval Asia Minor", **Dumbarton Oaks Papers**, S: 56, 2002, s. 129-151.

Foss, Clive: "Cities and Villages of Lycia in the life of Saint Nicolas of Zion", **Cities, Fortresses and Villages of Byzantine Asia Minor**, Aldershot, Hampshire, Varorium, 1996, s. 303-337.

Geanakoplos, Deno J.: **Medieval Western Civilization and the Byzantine and Islamic Worlds**, Lexington, Massachusetts, Toronto, D. C. Heath and Company, 1979.

Gorecki, Joachim: "Sikke Basımı ve Sikke Buluntuları", **Limyra Zemuri Taşları**, Çev. Gülay Yümer, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 1999, s. 123-136.

Graauw, Arthur de: **Ancient Ports and Harbours**, Vol: 1, The Catalogue, 3rd Edition, 2013, (Çevrimiçi) (Çevrimiçi)http://www.ancientportsantiques.com/wp-content/uploads/pdf/AncientPortsVol-I-List.pdf, 12.08.2013

Güçlü, M.: "Selçuklulardan Cumhuriyet'e Demre Bölgesi", **Arkeolojisinden Doğasına Myra / Demre ve Çevresi**, Antalya, Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010, s. 305-318.

Haldon, John: **Byzantium in the Seventh Century**, 2. bs., Cambridge, Cambridge University Press, 1993.

Haldon, John: **Bizans Tarih Atlası**, Çev. Ali Özdamar, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2007.

Harrison, Martin R.: "Churches and Chapels of Central Lycia", **Anatolian Studies**, Vol: 13, 1963, s. 117-151, (Çevrimiçi) http://links.jstor.org/sici?sici=0066-1546%281963%2913%3C117%3ACACOCL%3E2.0.CO%3B2-B, 11.12.2012.

Harrison, Martin R.: **Mountain and Plain: From the Lycian Coast to the Phyrigian Plateau in the Late Roman and Early Byzantine Period**, Ed. Wendy Young, Michigan, University of Michigan Press, 2001.

Hays, Jo N.: "Historians and Epidemics: Simple Questions Complex Answers", **Plague and the End of Antiquity**, Ed. Lester K. Little, Cambridge, Cambridge University Press, 2007, s. 33-56.

Hellenkemper, H., F. Hild: **Lykien und Pamphylien**, Tabula Imperii Byzantini, Band 8, Wien, Verlag der Österrreichischen Akademie der Wissenchaften, 2004.

Heny, Michael, F.: **Studies in Byzantine Monetary Economy, c. 300-1450**, Cambridge, Cambridge University Press, 1985.

Herrin, Judith: **Margins and Metropolis: Authority across the Byzantine Empire**, New Jersey, Princeton University Press, 2013.

Hild, Friedrich: "Komai in Lykien", **Gephyra**, S: 1, 2004, s. 119-126.

Hohlfelder, Robert L.: "Beyond Coincidence? Marcus Agrippa and King Herod's Harbour", **Journal of Near Estern Studies**, Vol: 59, No: 4, 2000, s. 241-253,(Çevrimiçi) http://www.jstor.org/stable/545781, 09.11.2012.

Hohlfelder, Robert L., Robert L. Vann: "Uncovering the Maritime Secrets of Aperlae, a Coastal Settlement of Ancient Lycia", **Near Eastern Archaeology**, Vol: 61, No: 1, 1998, s. 26-37, (Çevrimiçi) http://www.jstor.org/stable/3210674, 10.09.2012.

Hohfelder, R. L., Vann, R. L.: "A Church Beneath the Sea at Aperlae, Lycia", **ADALYA**, S: IV, Antalya, 1999-2000, s. 207-213.

Hohlfelder, Robert, Jason Prescott: "Murex Middens", Robert L. Hohlfelder, Robert L. Vann, "Survey of Ancient Harbors in Turkey: 1997 Season at Aperlae in Lycia", **XVI. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, C: II, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 1999, s. 443-460.

Işık, Fahri: "Patara, Dünü, Bugünü ve Geleceği", **29. Türk Arkeoloji Dergisi**, S: 23, Ankara, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1991, s. 35-69.

Işık, Fahri: "Patara 2007", **30. Kazı Sonuçları Toplantısı** C: IV, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009, s. 337-354.

Işık, Fahri: **"Caput Gentis Lyciae" Patara: Capital of the Lycian League**, Çev. İnci Türkoğlu, İstanbul, Scala, 2011.

İnalcık, Halil: "Anadolu'ya Oğuz/Türkmen Göçleri, Anadolu Selçuklu Sultanlığı", **Devlet-i'Aliyye**, 46. bs., İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2010.

İnalcık, Halil: "Batı Anadolu'da Gazi Beylikler, Bizans ve Haçlılar", 2. bs., **Doğu Batı Makaleler**, C: II, İstanbul, Doğu Batı Yayınları, 2009.

İncil: Resullerin İşleri 27, Roma'ya Doğru, 1-9, İstanbul, Kitab-ı Mukaddes Şirketi, 1992.

İşkan, Havva, Fahri Işık: "Patara 2005 Yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", **28. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: I, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2007, s. 15-28.

İşler, Bülent: "Orta Likya'da Erken Bizans Dönemi Yerleşimleri ve Kırsal Konut Mimarisi", **ADALYA**, S: XVI, Antalya, 2013, s. 285-296.

Jacobek, Roman: "Bizans Piskoposluk Merkezi Olarak Limyra", **Limyra: Zemuri Taşları**, Ed. Jürgen Borchhardt, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 1999.

Jones, A. H. M.: **Decline of the Ancient World**, New York, Longman, 1966.

Kaçar, Turhan: "Eskiçağ Akdeniz Dünyasında Siyasal Birliğin Sonu: Romalılar ve Kuzey Komşuları", **Doğu Batı**, S: 34, Kasım-Aralık-Ocak, 2005-06, s. 203-222.

Kahraman, E., Softa, M., Akan, G.: "Demre (Antalya) ve Çevresinin Jeolojik Yapısı", **Arkeolojisinden Doğasına Myra / Demre ve Çevresi**, Ed. N. Çevik, Antalya, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayını, 2010, s. 329-337.

Kazhdan, A. P., Ann Epstein Wharton: **Change in Byzantine Culture in the Eleventh and Twelfth Centuries, University of California Press**, Berkeley, Los Angeles, London, 1985.

Keen, Antony: "Gateway From the Aegean to the Mediterranean: The Strategic Value of Lycia Down to the Fourth Century BC", **Akten Des II. Internationalen Lykien-Symposions**, Wien, Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1993, s. 71-77.

Kennedy, Hugh: "Antakya: Byzantium'dan İslam'a Dönüş", Ed. John Rich, Çev. Ertuğrul Güven, Suna Güven, **Geç Antik Çağda Kent**, İstanbul, Homer Kitabevi, 1999, s. 176-193.

Kirilov, Chavdar: "The Reduction of the Fortified City Area in Late Antiquity: Some Reflections on the end of the Antique City in the Land of Eastern Roman Empire", **Millennium-Studien / Millennium Studies,Post-Roman Towns, Trade and Settlement in Europe and Byzantium, Volume 2: Byzantium, Pliska, and the Balkans**, Ed. Walter de Gruyter, (Çevrimiçi) http://site.ebrary.com/id/10314494?ppg=23, 23.09.2011.

Knight, Kevin: "Telmessus",(Çevrimiçi) http://www.newadvent.org/cathen/14478c.htm, 12.08.2013.

Knight, Kevin: "Limyra",(Çevrimiçi) http://www.newadvent.org/cathen/09265a.htm, 04.05.2012.

Koch, G., M. Kunze, A. Effenberger: "II.Bizans Çağı Araştırmaları", F. Işık, "Patara 1992", **XV. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: II, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 1995, s. 279-302.

Kolb, Frank: "Eine antike Siedlungskammer" (Çevrimiçi) http://www.spektrum.de/alias/dachzeile/eine-antike-siedlungskammer-feldforschung-in-lykien/820845, 21.12.2014.

Kollektif: **Topkapı Sarayı ve Venedik Correr Müzesi Koleksiyonlarından XIV.-XVIII. Yüzyıl Portolan ve Deniz Haritaları**, 2. bs., İstanbul, İtalyan Kültür Merkezi, 1997.

Kollektif: "Patara Limanı Arkeojeofiziksel Çalışma Raporu", Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü, İzmir, (Çevrimiçi) http://www.sumet.com.tr/userfiles/file/Patara_Rapor.pdf, 24.10.2013.

Korkut, T., G. Grosche: "Bouleuterion", "Patara 2002", **25. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: I, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 2003, s. 87-102.

Kretschmer, Konrad: **Die italienischen Portolane des Mittelalters**, Georg Olms Verlagbuchhandlung, Hildesheim, 1962.

Kuban, Doğan: **Selçuklu Çağında Anadolu Sanatı**, 2. bs., İstanbul, YKY, 2008.

Kuniholm, Peter I., Carol B. Griggs, Maryanne W. Newton: "Evidence for Early Timber Trade in the Mediterranean", Ed. K. Belke, E. Kislinger, A. Külzer, **Bizantina Mediterranea**, Wien, Köln, Weimar, Böhlau Werlag, 2007, s. 365-385.

Küçükaşçı, Mustafa S.: "VII.-VIII. Yüzyıllarda Likya'ya Arap İlgisi", **III. Likya Sempozyumu**, Antalya, AKMED, 2005, C: II.

Laiou-Thomadakis, Angeliki E.: "The Byzantine Economy in the Mediterranean Trade System; Thirteenth-Fifteenth Centuries", **Dumbarton Oaks Papers**, Vol: 34 / 35, 1980/1981,s.177-222,(Çevrimiçi) http://www.jstor.org/stable/1291451, 12.11.2011.

Laiou, Angeliki E.: "The Human Resources", **The Economic History of Byzantium**, Ed. Angeliki E. Laiou, Washington DC, Dumbarton Oaks, 2002, s. 47-55.

Laiou, Angeliki E.: "The Byzantine Economy: An Overview", **The Economic History of Byzantium**, Ed. Angeliki E. Laiou, Washington DC, Dumbarton Oaks, 2002, s. 1151-1152.

Laiou, Angeliki E., Cécile Morrison: **The Byzantine Economy**, Cambridge, Cambridge University Press, 2007.

Lefort, Jacques: "The Rural Economy, Seventh-Twelfth Centuries", **The Economic History of Byzantium From the Seventh through the Fifteenth Century**, Ed. Angeliki E. Laiou, Washington DC, Dumbarton Oaks, 2002, s. 231-310.

Leidwanger, Justin, Harun Özdaş, Elizabeth S. Greene: "Sourcing the Cargos of Three Archaic Shipwrecks: Kekova Adası, Kepçe Burnu and Çaycağız Koyu", **27. Arkeometri Sonuçları Toplantısı**, Ankara, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, 2012, s. 393-410.

Lewis, Archibald: "Mediterranean Maritime Commerce: A.D. 300-1100 Shipping and Trade", **La Navigazione Mediterranea Nell'Alto Medioevo**, Spoleto, Presso la Sede del Centro, 1978, s. 481-501.

Liebeschuetz, J. H. W. G.: "The Uses and abuses of the concept of 'decline' in later Roman history or, was Gibbon politically incorrect?", **Recent Research in Late-Antique Urbanism**, Ed., Luke Lavan, Journal of Roman Archaeology, Supplementary Series Number 42, Portsmouth, Rhode Island, 2001, s. 232-245.

Little, Lester K.: **Plague and the End of Antiquity**, Ed., Lester K. Little, Cambridge, Cambridge University Press, 2007, s. 3-32.

Lloyd, Seton: **Türkiye'nin Tarihi**, Çev. Ender Varinlioğlu, 18. bs., Ankara, TÜBİTAK, 2003.

Lopez, Robert S.: **Byzantium and the World Around it: Economic and Instituonal Relations**, Variorum Reprints, London, 1978.

Malalas, John: **The Cronicle of John Malalas**, Çev. E. Jeffreys, M. Jeffreys, R. Scott, Melbourne, Australian Association for Byzantine Studies, 1986.

Mango, Cyril: **Byzantium: The Empire of the New Rome**, London, Phoenix, 2005.

Mansel, Arif Müfid: **Ege ve Yunan Tarihi**, 4. bs., Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1984.

Mayer, Luigi: **Views in the Ottoman Empire Chiefly in Caramania**, London, R. Bowyer Historic Gallery, 1803.

Mergen, Yalçın: "Olympos Antik Kentinin Orta Çağ Dönemi Dokusu ve Likya Bölgesi Açısından Önemi", Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2011.

Morrison, Cécile, Jean Pierre Sodini: "The Sixth Century Economy", **The Economic History of Byzantium From the Seventh through the Fifteenth Century**, Ed. Angeliki E. Laiou, Washington DC, Dumbarton Oaks, 2002, s. 171-220.

Murray, W. M.: "Ancient Sailing Winds in the Eastern Mediterranean: The Case for Cyprus", Ed. V. Karageorghis, D. Michaelides, **Proceedings of the International Symposium: Cyprus and the Sea**, Nicosia, 1995, s. 33-43.

Murray, John: **Hand–Book Greece, Turkey and Asia Minor, Constantinople**, London, A.&W. Galignani & Compaigne, 1845.

Muthesius, Anna: "Essential Processes, Looms, and Technical Aspects of the of the Production of Silk Textiles", **The Economic History of Byzantium**, Ed. Angeliki E. Laiou, Washington DC, Dumbarton Oaks, 2002, s. 147-168.

Nakatani, Koji: **Memoirs of the Faculty of Letters Osaka University**, Vol: XXXV, March 1995, Osaka University, Osaka, Japan.

Oleson J. P., Robert L. Hohlfelder: "Ancient Harbours in the Mediterranean", **The Oxford Handbook of Maritime Archaeology**, Ed. A. Catsambis, B. Ford, D. Hamilton, Oxford, Oxford University Press, 2011, s. 809-826.

Onur, Fatih: "Antik Veriler Işığında Lykia'nın Hidrografyası", **Likya İncelemeleri I**, Ed. S. Şahin, M. Adak, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2002.

Ostrogorsky, Georg: **Bizans Devleti Tarihi**, Çev. Prof. Dr. Fikret Işıltan, 6. bs., Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2006.

Ozansoy, Esin: "Malalas'ın Khronographia'sında Iustinianos Dönemi Doğa Olayları", **ADALYA**, S: I, Antalya, 1996, s. 53-59.

Önen, Nihal Tüner: "Phaselis Antik Kenti ve Territoryumu", Yayımlanmamış Doktora Tezi, Akdeniz Üniversitesi, 2008.

Öner, Ertuğ: "Eşen Ovası'nın Alüvyal Jeomorfolojisi ve ve Likya Antik Kentleri", **A. Ü. Türkiye Coğrafyası ve Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, S: 6, Ankara, 1997, s. 203-242.

Öner, Ertuğ: "Finike Ovası'nın Alüvyal Jeomorfolojisi ve Antik Limyra Kenti", **Ege Coğrafya Dergisi**, S: 9, İzmir, 1996, s. 131-158.

Öner, Ertuğ: "Likya Limanlarının Kaderi", **XV. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, C: I, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 1998, s. 419-440.

Öner, Ertuğ: "Demre Çayı Deltası'nın Jeomorfolojik Gelişimi ve Myra Antik Kenti, Limanı ve San Nicholaos Kilisesi", **16. Arkeometri Sonuçları Toplantısı**, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001, s. 1-18.

Öner, Ertuğ: "Eşen Çayı Taşkın – Delta Ovasının Jeomorfolojisi ve Antik Patara Limanı", **Ege Coğrafya Dergisi**, S: 9, İzmir, 1996, s. 89-130.

Öniz, Hakan: "Konumlarına ve Kullanımlarına Göre Antalya İli Kıyılarında Antik Limanlar ve Demirleme Yerleri", Yayımlanmamış Doktora Tezi, Konya, Selçuk Üniversitesi, Arkeoloji Ana Bilim Dalı, Sualtı Arkeolojisi Bilim Dalı, 2012.

Ötüken, S. Yıldız: "1999 Yılı Demre – Myra Aziz Nikolaos Kazısı", **22. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: II, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001, s. 345-358.

Ötüken, S. Yıldız: "Likya Bölgesindeki Kazı ve Yüzey Araştırmaları Çerçevesinde Ortaçağ Seramikleri", **ADALYA**, S: 6, Antalya, 2003, s. 233-241.

Özbek, Yaşar: "Olympos ve Rhodiapolis Tiyatroları Araştırması", **9. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, Ankara, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1992, s. 9-19.

Özdaş, Harun: "Ege ve Akdeniz Bölgeleri Sualtı Araştırması 2005 Yılı Çalışmaları", **24. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, C: I, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007, s. 433-450.

Özdaş, Harun: "Akdeniz Bölgesi Sualtı Araştırması 2007 Yılı Çalışmaları", **26. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, C: III, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009, s. 249-258.

Özdaş, Harun, Nilhan Kızıldağ: "Akdeniz Kıyıları Arkeolojik Sualtı Araştırmaları 2012", **ANMED**, S: 11, Antalya, 2013, s. 149-153.

Özdaş, Harun, Nilhan Kızıldağ, E. Okan: "Ege-Akdeniz Bölgesi Sualtı Araştırması", **29. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, C: II, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2012, s. 267-280.

Özden, Gürkan: "Fethiye Limanı'nda Sediment Problemi", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 1992.

Özen, Esiner Mine: "Piri Reis ve Müntehab-ı Kitab-ı Bahriye", **Osmanlı Bilimi Araştırmaları**, C: VII/2, 2006, s. 119-131.

Parman, Ebru: **A Pirates' Town in Lycia: Olympos An Archaeological Guide**, İstanbul, Homer Kitabevi, 2006.

Parman, Ebru: "Antalya-Olympos Çevresinde (Geç Antik-Ortaçağ) Yüzey Araştırmaları 2000 Yılı Çalışma Raporu", **19. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, C: I, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001, s. 137-140.

Parman, Ebru, Yelda Olcay Uçkan: "Olympos'un Orta Çağ Dokusu", **III. Likya Sempozyumu**, C: II, Antalya, AKMED, 2005, s. 587-594.

Peschlow, Urs: "Kaynak Kilise/Friedhofskirche", Havva İşkan Işık, "Patara 2010 Yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", **33. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: III, Ankara, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yayını, 2011, s. 29-31.

Piri Reis: **Kitab-ı Bahriye**, Ankara, TTT Vakfı Yayınları, 2003.

Pliny: **Natural History**, Çev. H. Rackman, D. E. Eichholz, London, Harvard University Press, 2005-2006.

Preiser-Kapeller, Johannes: "Complex Historical Dynamics of Crisis: The Case of Byzantium", Working Paper, **Historical Dynamics of Byzantium 4**, Version November 2010.

Pryor, John H.: **Geography, Technology and War**, Cambridge, Cambridge University Press, 1992.

Pryor, John H.: **Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş**, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2005.

Pryor, John H., Elizabeth M. Jeffreys: **The Age of Dromon: The Byzantine Navy ca. 500-1204**, Leiden, Boston, Brill, 2006.

Ruggieri, Vincenzo: "Nicholas of Sion and the Meeting of Cultures: the Literary Models", **III. Likya Sempozyumu**, C: II, Antalya, AKMED, 2005, s. 657-663.

Saradi, Helen G.: **The Byzantine City in the Sixt Century: Literary Images and Historical Realty**, "The Two Models of Early Byzantine City", Athena, S.M.A.S, 2006, s. 441-471.

Schaefer Ch.: Ed., **Bertrandon de la Broquiére'in Denizaşırı Seyahati**, Çev. İ. Arda, İstanbul, Eren Yayıncılık, 2000.

Schlager, H., J. Schafer: **Phaselis**, Beitrage, Verlag Ernst Wasmuth, Tübingen, 1981.

Seidler, G. L.: **Bizans Siyasal Düşüncesi**, Çev. Mete Tunçay, Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1980.

Ševčenko, Ihor, Nancy P. Ševčenko: **The Life of Saint Nicholas of Sion**, Brookline, Mass, Hellenic College Press, 1984.

Seyer, Martin: "Limyra 2010", **33. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: I, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2012, s. 441-452.

Seyer, Martin: "Limyra 2012", **ANMED**, S: 11, Antalya, 2013, s. 83-88.

Smith, Sir William: Ed., "Doliche", **Dictionary of Greek and Roman Geography**, Vol: I, Boston, Little, Brown and Company, 1854.

Spratt, T. A. B., Forbes, E.: **Milyas, Kibyratis ve Likya'da Yolculuklar**, Çev. Dilek Türker, Antalya, AKMED, 2008.

Strabon: **Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika: Kitap XII-XIII-XIV)**, Çev. Prof. Dr. Adnan Pekman, 6. bs., İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2009.

Stathakopoulos, Dionysios: "Crime and Punishment: The Plague in the Byzantine Empire, 541-749", **Plague and the End of Antiquity**, Ed. Lester K. Little, Cambridge, Cambridge University Press, 2007, s. 99-118.

Stathakopoulos, Dionysios: "Making Use of the Plague: Readings in Sixth Century History", **Byzantina Mediterranea**, S: 65, s. 633-639.

Şahin, Feyzullah: "Patara 2011 Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", Havva İşkan Işık, **34. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: III, Çorum, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Md. Yayınları, 2013, s. 171-188.

Şahin, Sencer: **Stadiasmus Patarensis Likya Eyaleti Roma Yolları**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2011.

Şengül, M.: "Andriake Liman Tesisleri Kazıları", "Myra ve Andriake Kazılarında İlk Yıl", **ANMED**, S: 8, 2008.

Talbot Rice, Tamara: **Bizans'ta Günlük Yaşam**, Çev. B. Altınok, İstanbul, Özne Yayıncılık, 2002.

Tekinalp, Vahit M.: "Geç Antik Dönem Sonrasında ve Ortaçağ'da (M.S.4.-14.y.y.) Andriake Kenti", Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara, Hacettepe Üniversitesi, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, 2000.

Tekinalp, Vahit M.: "Kekova (Dolichiste) B Kilisesi", **20. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, C: I, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 2003, s. 127-138.

Texier, Charles: **Küçük Asya**, Çev. Ali Suat, Ankara, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, 2002.

Savage-Smith, Emilie, Yossef Rapoport: Ed., **The Book of Curiosities: A Critical Edition**,(Çevrimiçi) http://cosmos.bodley.ox.ac.uk/bookofcuriosities, 06.03.2013.

Turtledove, Harry: Ed., **The Chronicle of Theophanes**, Philadelphia, University of Pennysilvania Press, 1982.

Tüner, Nihal: "Lykia'nın Yerleşim Coğrafyasında Yeni Lokalizasyonlar", **Likya İncelemeleri I**, Ed. S. Şahin, M. Adak, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2002, s. 63-78.

Uçkan, B. Yelda Olcay: "2005 Yılı Olympos Yüzey Araştırması", **24. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, C: II, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2007, s. 123-134.

Uçkan, B. Yelda Olcay: "Olympos Kazısı 2006 Yılı Sonuçları" **29. Kazı Sonuçları Toplantısı,** C: III, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2007, s. 73-78.

Uçkan, B. Yelda Olcay: "Olympos, 2009" **32. Kazı Sonuçları Toplantısı,** C: III, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2009, s. 80-97.

Uçkan, B. Yelda Olcay: "Olympos Kazısı 2010", **ANMED**, S: 9, Antalya, 2011, s. 76-81.

Uçkan, B. Yelda Olcay: "Olympos Kazısı 2012", **ANMED**, S: 13, Antalya, 2013, s. 108-112.

Uçkan, B. Yelda Olcay: "Olympos Kazı ve Onarım Çalışmaları", **35. Kazı Sonuçları Toplantısı**, C: II, Muğla, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2014, s. 261-270.

Umar, Bilge: **Lykia**, İstanbul, İnkılap, 1999.

Uzunçarşılı, İ. H.: **Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri**, 2. bs., Ankara, TTK, 1969.

Üçok, Bahriye: "Hamitoğulları Beyliği", (Çevrimiçi) http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/37/1692/18044.pdf, 30.09.2012.

Vann, R. L., Robert L. Hohlfelder: "The Survey of Aperlae in Lycia the 2000 Season", **19. Araştırma Sonuçları Toplantısı** C: II, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 2002, s. 75-84.

Vann, Robert L., Robert L. Hohlfelder: "Survey of Classical Harbours in Turkey The 1996 Season at Aperlae in Lycia", **15. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, C: II, Ankara, TC Kültür Bakanlığı Yayınları, 1998, s. 423-435.

Vann, Robert L., Robert L. Hohlfelder, Donald Sullivan: "Survey of Aperlae in Lycia the 1998 Season", **XVIII. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, C: II, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001, s. 285-290.

Vann, Robert L., Bill Leadbetter: "The Fortifications of Aperlae in Lycia", **III. Likya Sempozyumu**, C: II, Antalya, AKMED, 2005, s. 847-852.

Varkıvanç, Burhan: "Patara'da Bir Seramik İşliği", **ADALYA**, S: 5, Antalya, 2002, s. 143.

Varkıvanç, Burhan: "Ksathos 2012 Yılı Kazıları", **ANMED**, S: 11, Antalya, 2013, s. 62-69.

Vitruvius: **Mimarlık Üzerine On Kitap**, Çev. S. Güven, İstanbul, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, 1990.

Vryonis, Speros: **The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor and the Process of Islamization from the Eleventh through the Fifteenth Century**, Berkeley, Los Angeles, California,University of California Press, 1971.

Waschmann, Shelly: **Seagoing Ships and Seamanships in the Bronze Age Levant**, Londra, Chatham, 1998.

Whittow, Mark: "Recent Research on the Late-Antique City in Asia Minor: the second half of the 6th c. revisited", **Recent Research in Late-Antique Urbanism**, Ed. Luke Lavan, Journal of Roman Archaeology, Supplementary Series Number 42, Portsmouth, Rhode Island, 2001, s. 137-153.

Whittow, Mark: **The Making of Byzantium: 600-1025**, California, California University Press, 1996.

Wilson, A.: "The Economic Influence of Development in " Maritime Technology", **Maritime Technology in the Ancient Economy: Ship Design and Navigation**, JRA Supplementary Series Number 84, Ed. W. V. Harris, K. Iara, 2011, Portsmouth, Rhode Island, Antalya, s. 211-233.

Wittek, Paul: **Menteşe Beyliği: 13.-15. Asırda Garbi Küçük Asya Tarihine ait Tetkik**, Çev. O. Ş. Gökyay, Ankara, TTK, 1944.

Wycherley, R. E.: **Antikçağ'da Kentler Nasıl Kuruldu?**, Çev. N. Nirven, N. Başgelen, 4. bs. İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2011.

Yegül, Fikret: **Roma Dünyasında Yıkanma**, İstanbul, Koç Üniversitesi Yayınları, 2011.

Yurt Ansiklopedisi: "Akdeniz Bölgesi", C: XI, Türkiye Genel, İstanbul, Anadolu Yayıncılık, 1982, s. 7916.

Yurt Ansiklopedisi: "Türkiye'nin Genel Tarihi, Bizans Dönemi", **Yurt Ansiklopedisi**, C: XI, Türkiye Genel, İstanbul, Anadolu Yayıncılık, 1982, s. 8068-69.

Zimmerman, Martin: "Die lykischen Häfen und die Handelswege im östlichen Mittelmeer", **Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik**, 92, 1992, 201-217.

Zimmerman, Martin: "Feldforschungen in Phellos (Lykien) 2003", **22. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, C: 1, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 2005, s. 45-52.

Zimmerman, Martin: "Feldforschungen in Phellos, (Lykien) 2004", **23. Araştırma Sonuçları Toplantısı,** C: 1, Ankara, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 2006, s. 63-68.

Zimmerman, Martin: "Phellos (Orta Likya) Yüzey Araştırması 2003", **ADALYA**, Antalya, 2004, s. 101-104.

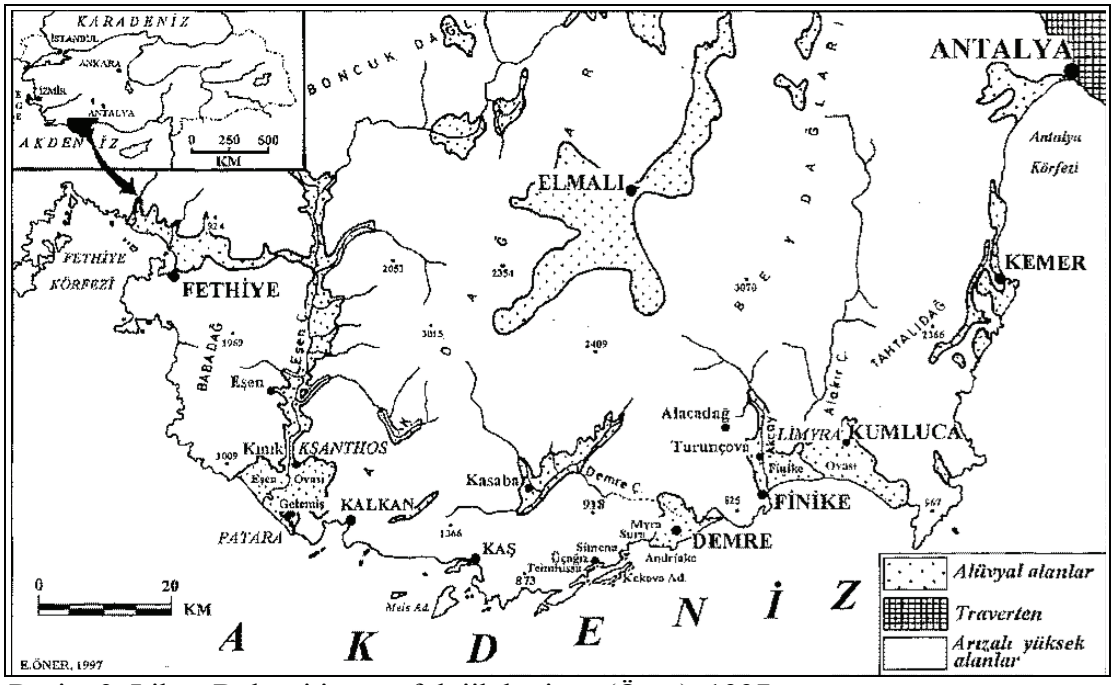
Zimmerman, Martin: "Kleinasiatische Häfen und ihr Hinterland. Wege der Akkulturation an der lykischen Küste", (Çevrimiçi) http://www.ag.geschichte.uni-muenchen.de/dokumente_age/hafenprojekt.pdf, 11.11.2013.

Zimmerman, Martin: **Untersuchungen zur historischen Landeskunde Zentrallykien**, Bonn, Habelt, 1992.

# EKLER

Resim 1. Akdeniz'in sınırları.

Resim 2. Likya Bölgesi (Teke Yarımadası) haritası.



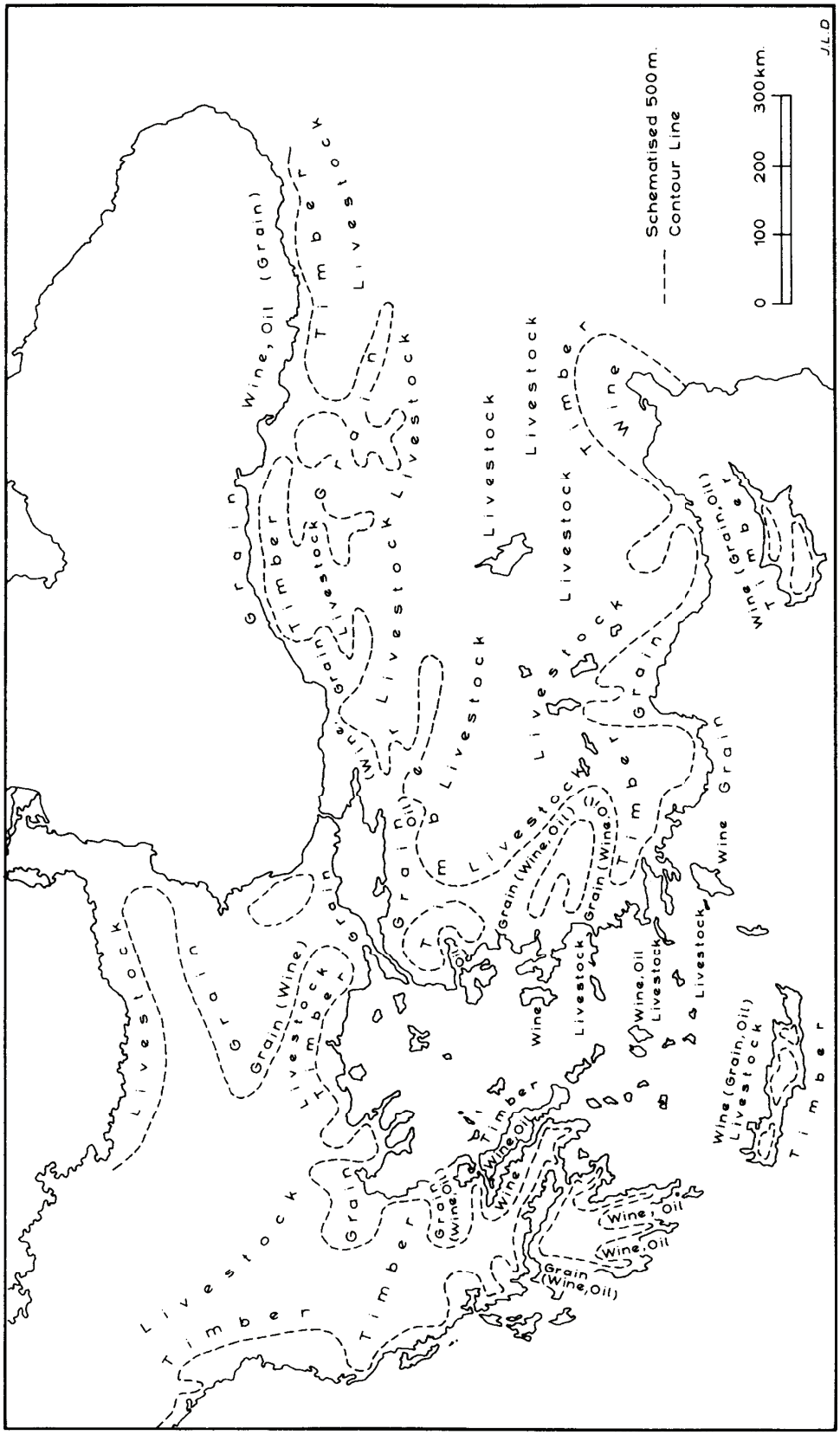
Resim 3. Likya Bölgesi jeomorfolojik haritası (Öner), 1997.

Resim 4. Akdeniz'de ticaret rotaları, Bizans Tarih Atlası, (Haldon), 2005.

Resim 5. Battista Agnese portulanı, 1542-1546, Venedik.

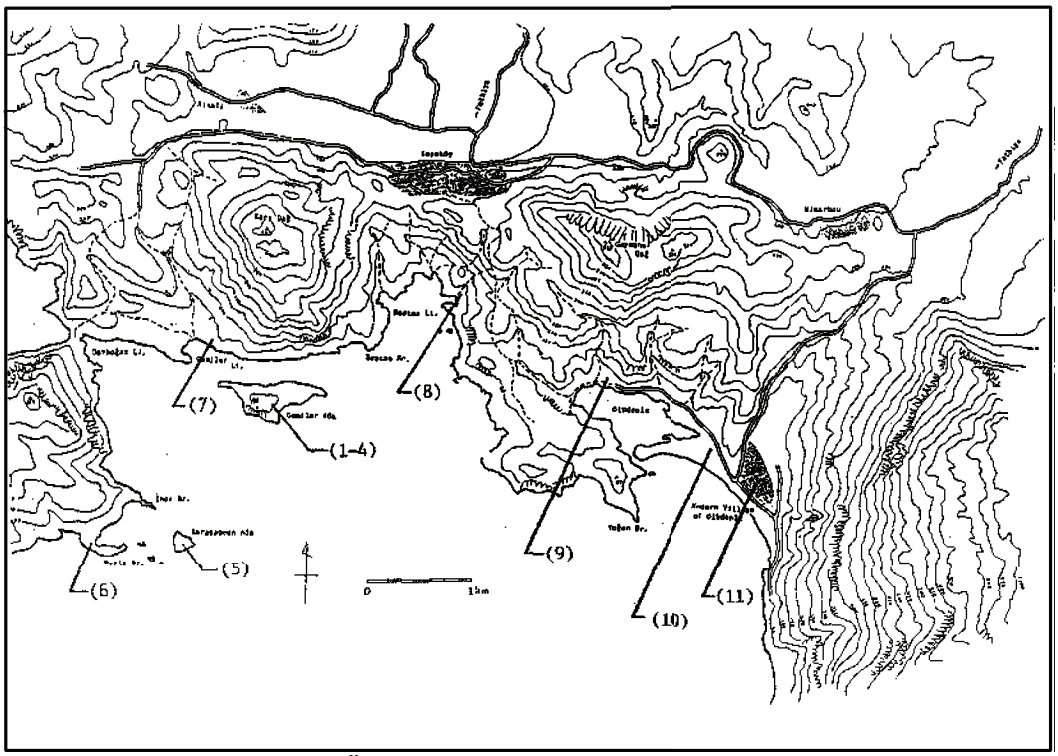
Resim 5 a. Battista Agnese portulanı, detay.

Resim 6. Kitab-ı Garaib-al fünun, 13. yüzyıl.




Resim 7. Balkanlar ve Anadolu'da başlıca tarım ve hayvancılık alanları ve ürünler İS 1300 civarı, (Hendy), 1985.

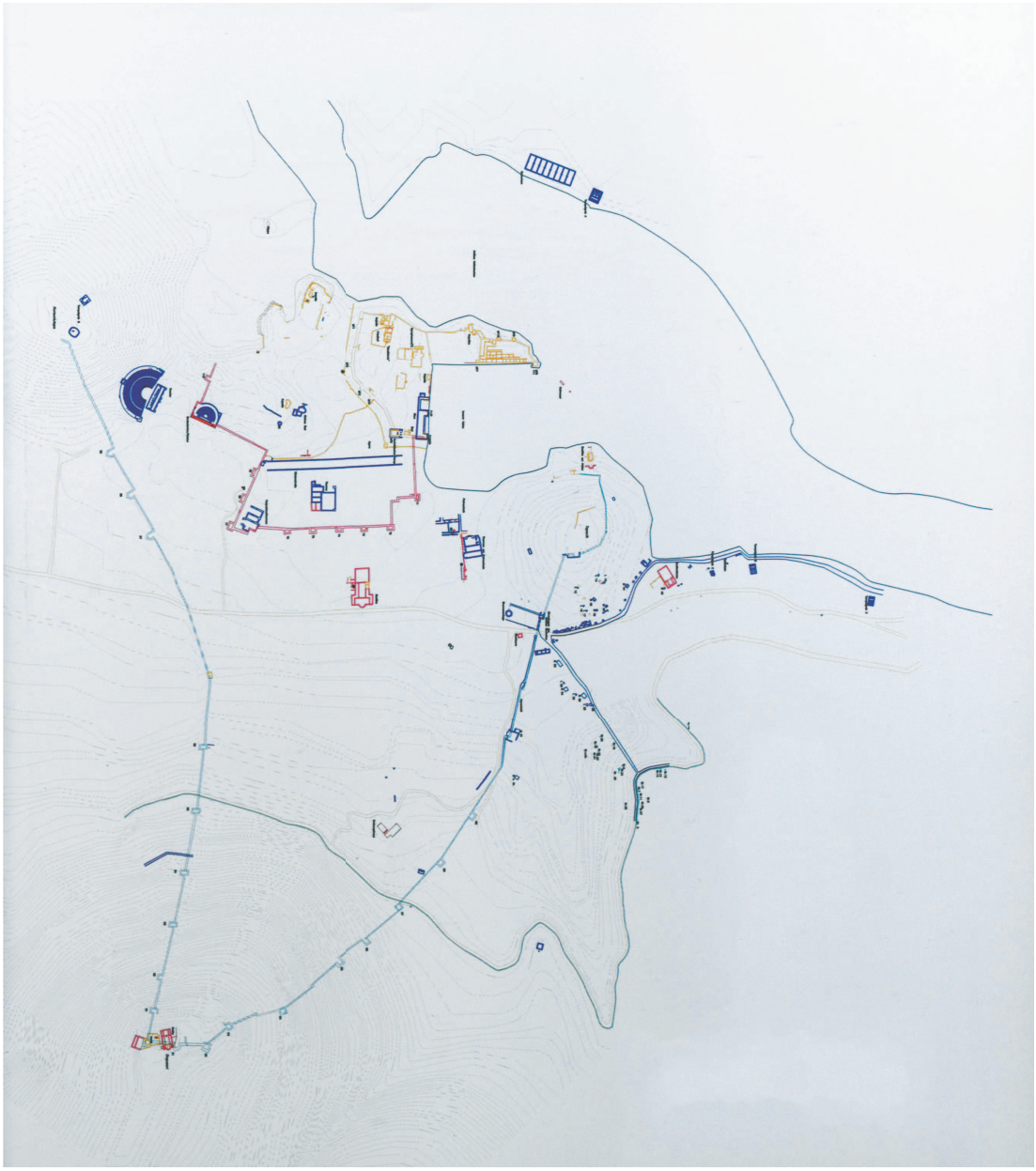
Resim 8. Fethiye Körfezi.




Resim 9. Fethiye Körfezi, Ölüdeniz, Gemile Ada, Karacaören Adası.
(1-4. Gemile Ada Kiliseler, 5. Karacaören Kilisesi, 6. Karacaören Sahil Kilisesi,
7. Gemile Sahil Kilisesi, 8. Beştaş Sahil Kilisesi, 9. Ölüdeniz Lagün Kilisesi,
10. Ölüdeniz Sahil Kilisesi, 11. Ölüdeniz Kilisesi.)

Resim 10. Makri (Telmessos), Kitab-ı Bahriye, Piri Reis.

Resim 11. Patara limanı.



Resim 12. Patara, plan.

Helenistik Dönem

Roma Devri

Erken Bizans Dönemi

Orta Bizans Dönemi

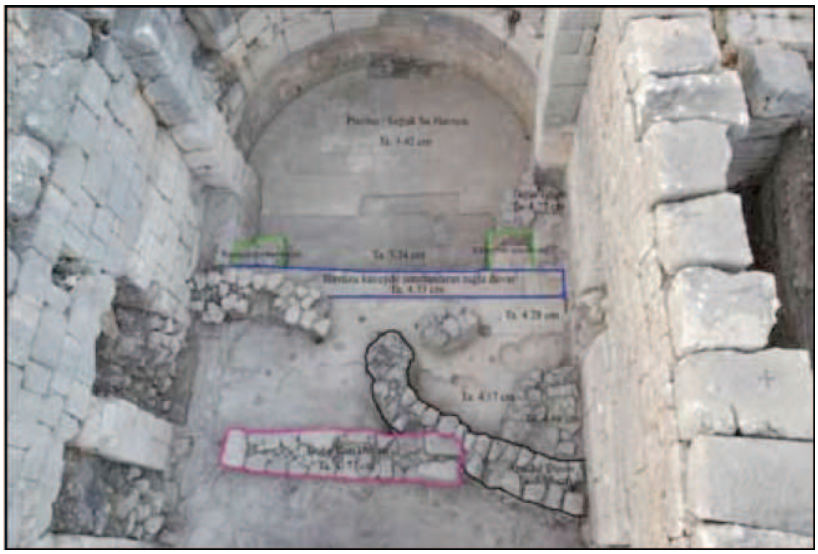
Resim 13. Patara, Deniz feneri.

Resim 14. Patara, Granarium.

Resim 15. Patara, Agora Batı Stoa, 5. yüzyıl surları.

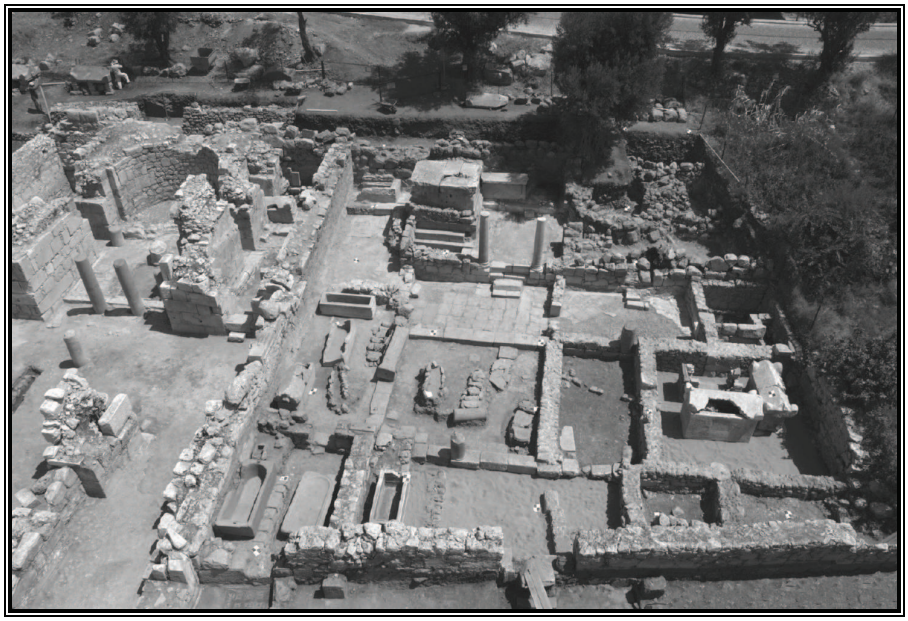
Resim 16. Patara, Ana Cadde, dükkanlar.

Resim 17. Patara, Ana Cadde, dükkan kalıntıları.



Resim 18. Patara Liman / Hurmalık hamamı, kireç ocağı.

Resim 19. Patara, Kaynak Kilise.



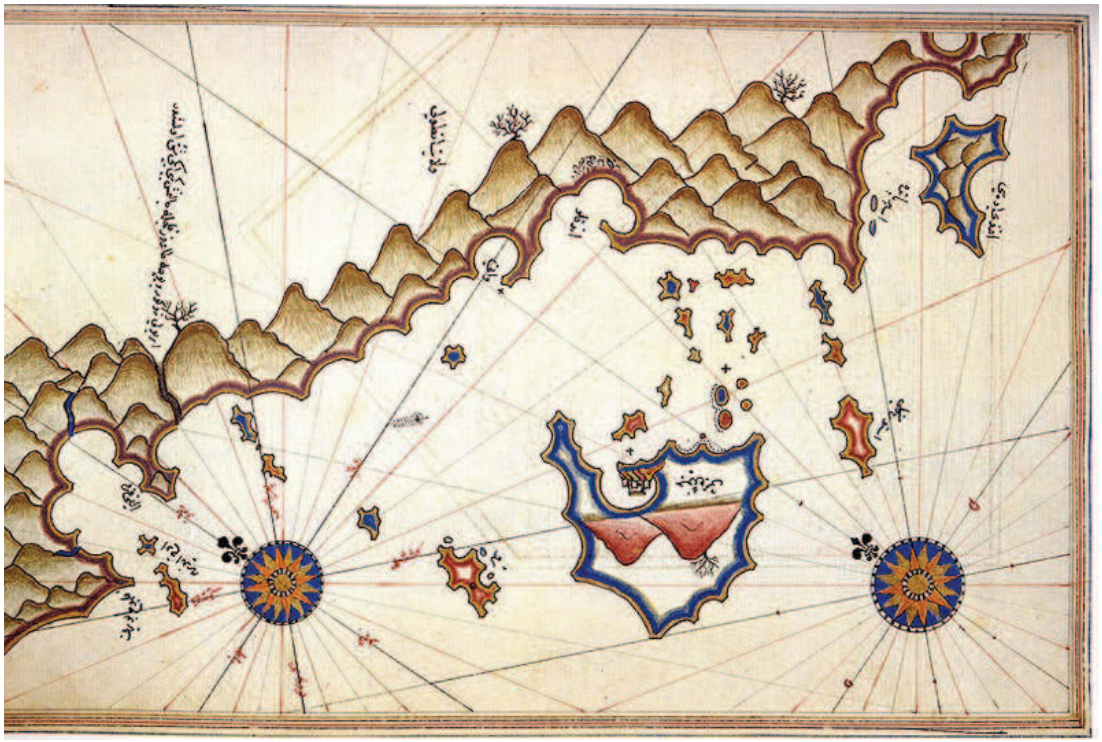
Resim 20. Patara, Temenoslu Alanda inşa edilen mekanlar.

Resim 21. Patara, Temenos Kilisesi.

Resim 22. Patara, Ortaçağ Hamamı.

Resim 23. Antiphellos.

Resim 24. Antiphellos, plan. 1. Lahit, 2. Likya kaya mezarları, 3. Mezar Anıtı, 4. Tiyatro, 5. Kral lahiti, 6. Helenistik tapınak, 7. Deniz suru kalıntıları (www.histolia.de).

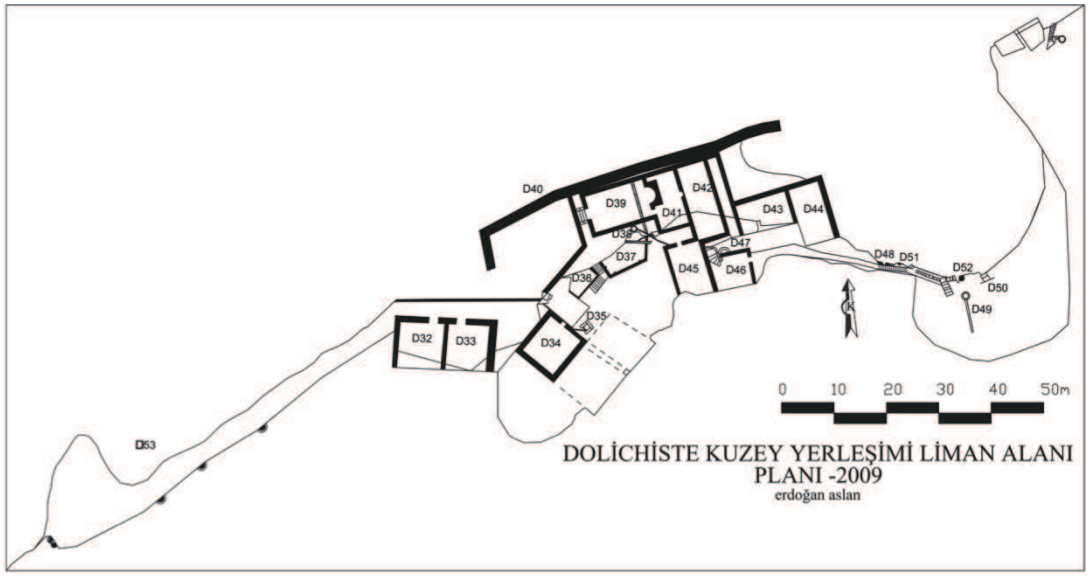


Resim 25. Antiphellos, Piri Reis, Kitab-ı Bahriye.

Resim 26. Kekova Adası, Üçağız, Simena limanları.

Resim 27. Kekova Bölgesi limanları, (C. Foss).

Resim 28. Kekova haritası, Kitab-ı Bahriye, Piri Reis.



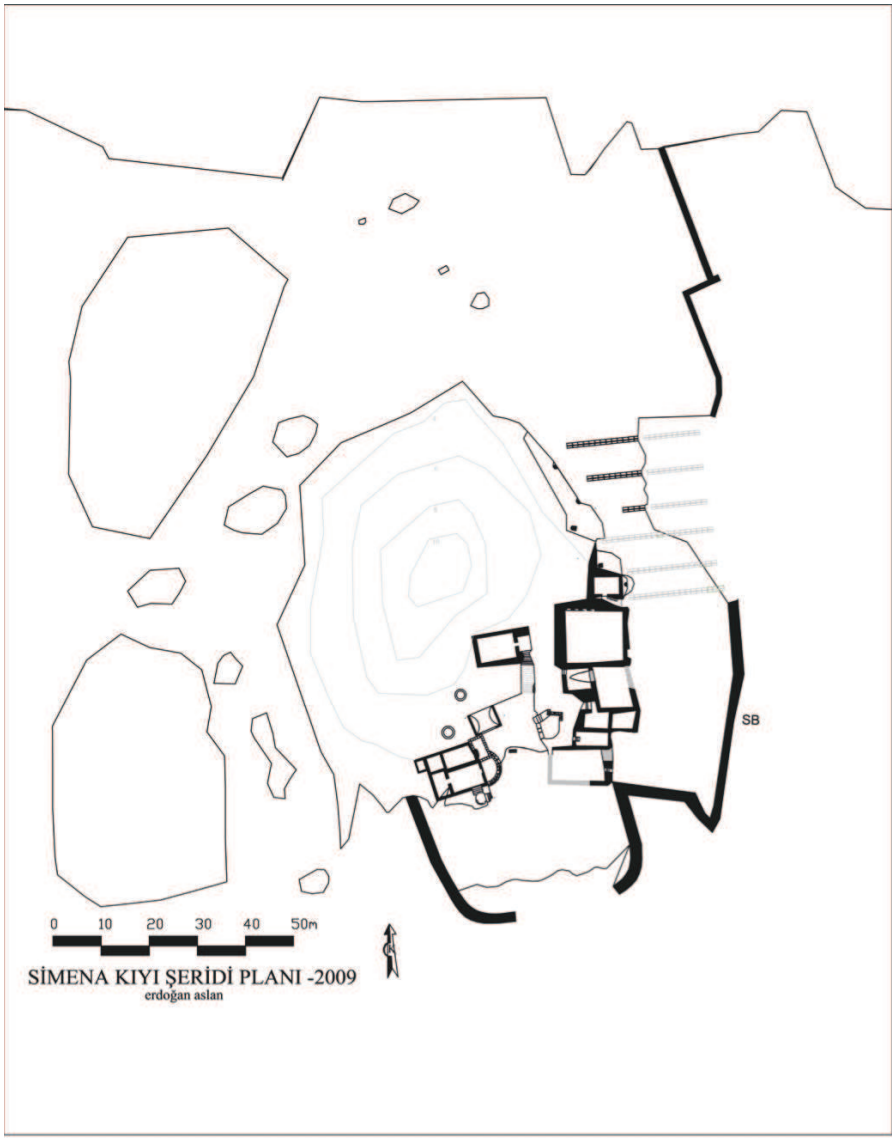

Resim 29. Kekova Adası kuzey yerleşimi, liman alanı planı (E. Aslan).

Resim 30. Kekova Bölgesi yapı kalıntıları.

Resim 31. Kekova Bölgesi, ada kıyılarında merdiven kalıntıları.

Resim 32. Kekova Bölgesi, ada kıyıları yapı kalıntıları.

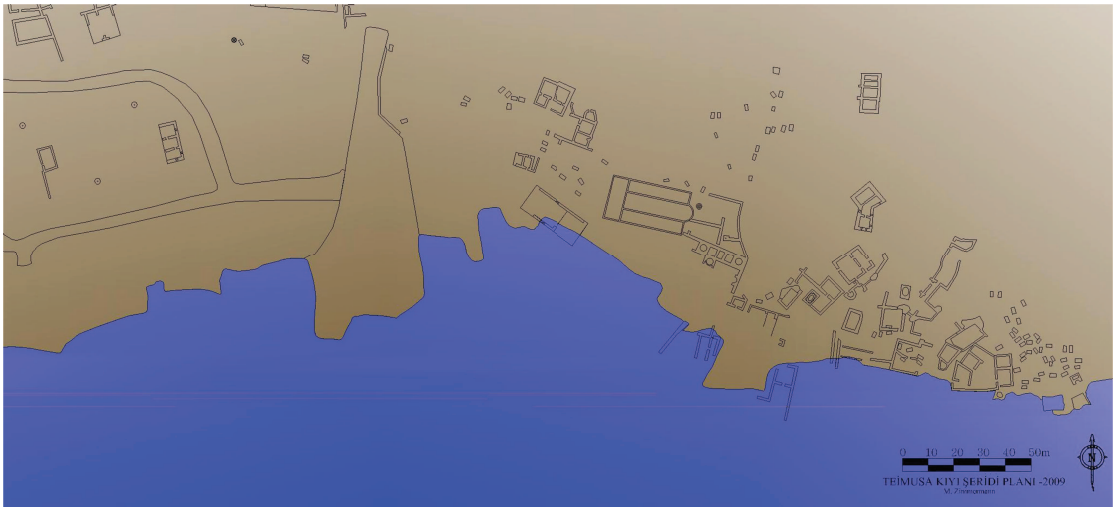
Resim 33. Kekova Adası, kilise kalıntıları.



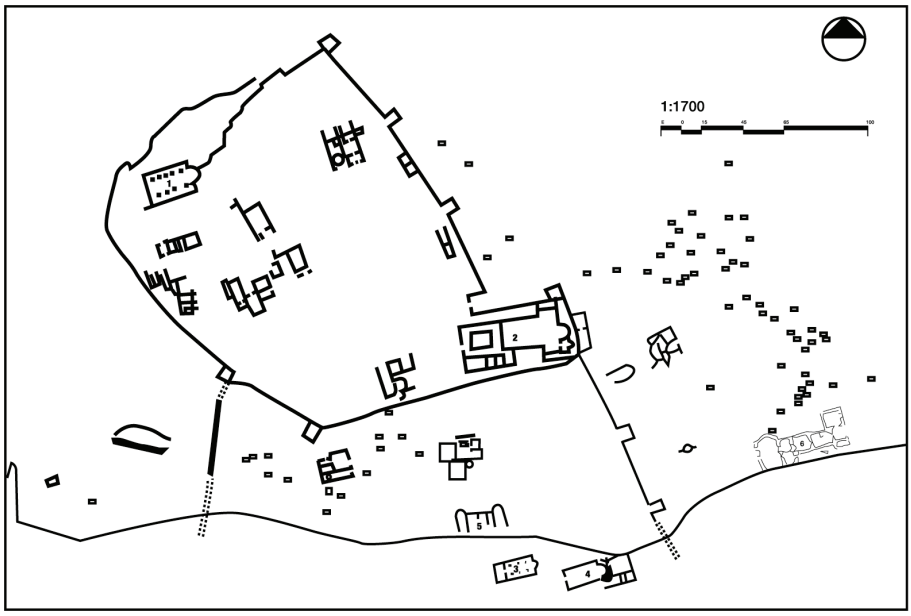
Resim 34. Simena liman alanı, plan (E. Aslan).

Resim 35. Simena, Akropol surları.

Resim 36. Simena, Helenistik Devir surları.




Resim 37. Teimiusa / Tristomon, plan, (M. Zimmermann).



Resim 38. Aperlae, plan, (Vann, Hohlfelder, Sullivan, Leadbetter).

Resim 39. Aperlae, sur kalıntıları.

Resim 40. Andriake limanı.

Resim 41. Andriake liman alanı, plan, (Aygün-Atasoy, Myra-Andriake Kazı Arşivi).

Resim 42. Andriake liman alanı güney yerleşme, plan, (Aygün-Atasoy, Myra-Andriake Kazıları Arşivi). 1. A Kilisesi, 2. Küçük Hamam, 3. Büyük Hamam, 4. B Kilisesi, 5. F Kilisesi, 6. Mureks İşlikleri, 7. Sarnıç, 8. Liman Agorası, 9. Liman Yapıları, 10. Onurlandırma Anıtları, 11. Graarium, 12. Sinagog, 13. C Kilisesi, 14. Kastron, 15. Helenistik Kule.

Resim 43. Andriake limanı ve liman yapıları, (Myra-Andriake Kazıları arşivi).

Resim 44. Andriake liman yapıları, (Myra-Andriake Kazıları arşivi).

Resim 45. Andriake, Granarium, (Myra-Andriake Kazıları arşivi).

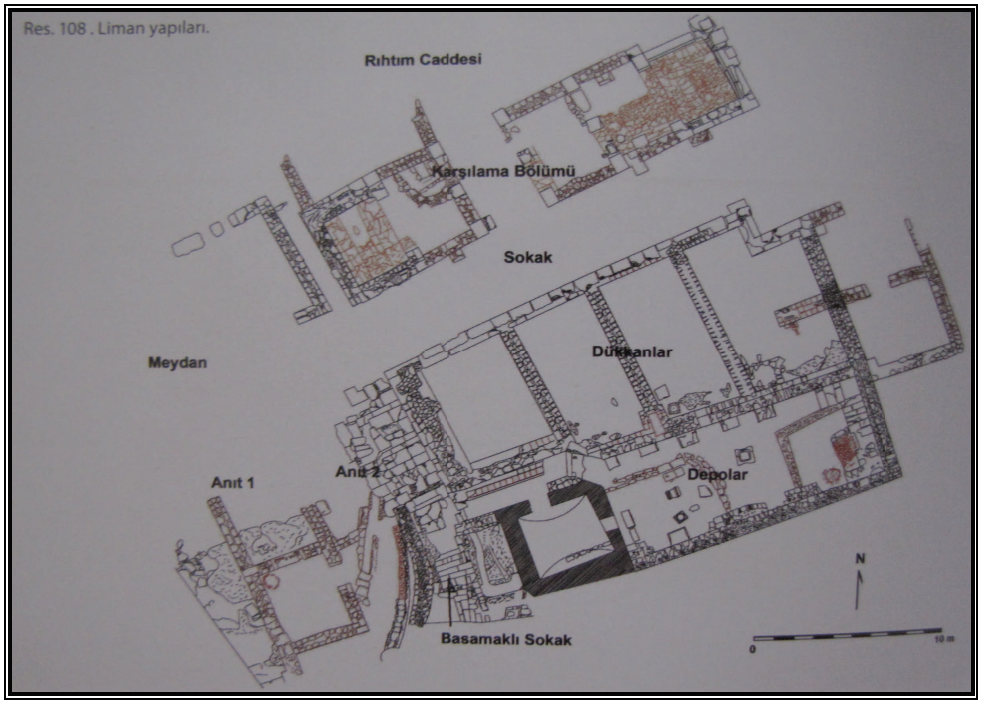
Resim 46. Andriake granarium, Views in Ottoman Empire, Mayer, 1803.

Resim 47. Liman agorası / plakoma, mureks işlikleri, Andriake, (Myra-Andriake Kazıları Arşivi).

Resim 48. 10 no'lu mekan işlik düzenlemesi, (Myra-Andriake Kazıları Arşivi).

Resim 49. Doğu Liman hamamı, Andriake, (Myra-Andriake Kazıları Arşivi).

Resim 50. Andriake, Sarnıç, (Myra-Andriake Kazıları Arşivi).




Resim 51. Liman tesisleri, Andriake, (Atasoy, Myra-Andriake Kazıları Arşivi).

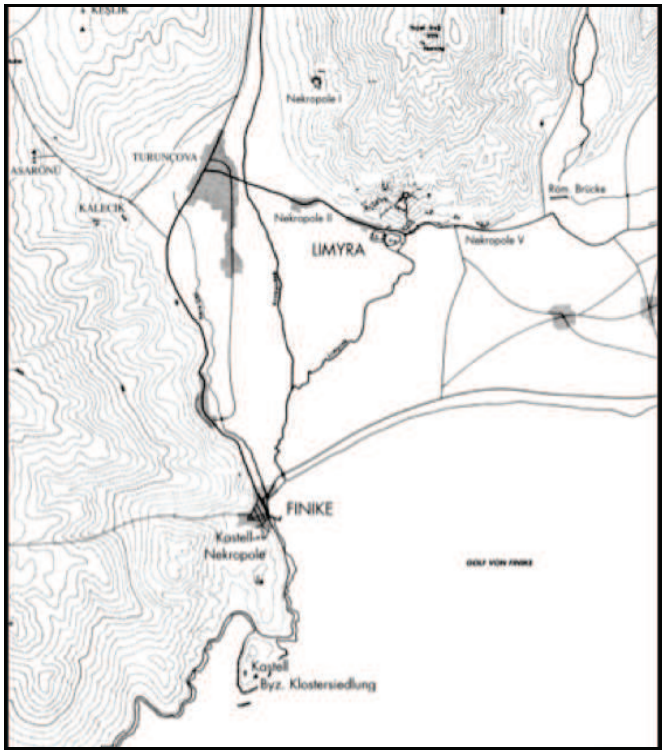
Resim 52. Andriake dükkan kalıntıları, (Myra-Andriake Kazıları Arşivi).

Resim 53. B kilisesi, (Myra – Andriake Kazıları Arşivi).

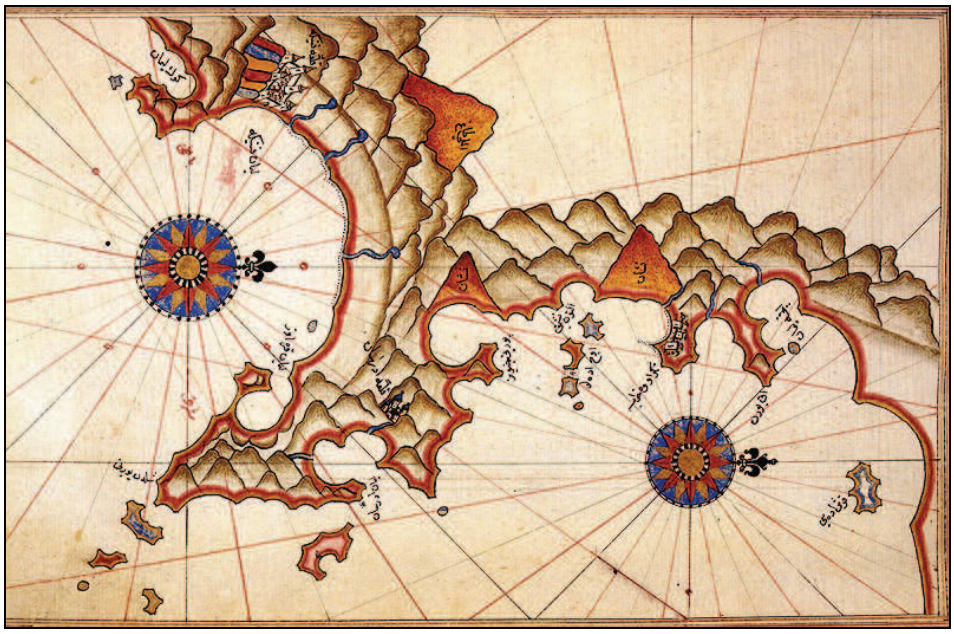
Resim 54. Andriake, Sinagog, (Myra – Andriake Kazıları Arşivi).

Resim 55. Andriake, Gemi barınağı / tersane olduğu düşünülen yapı kalıntıları.

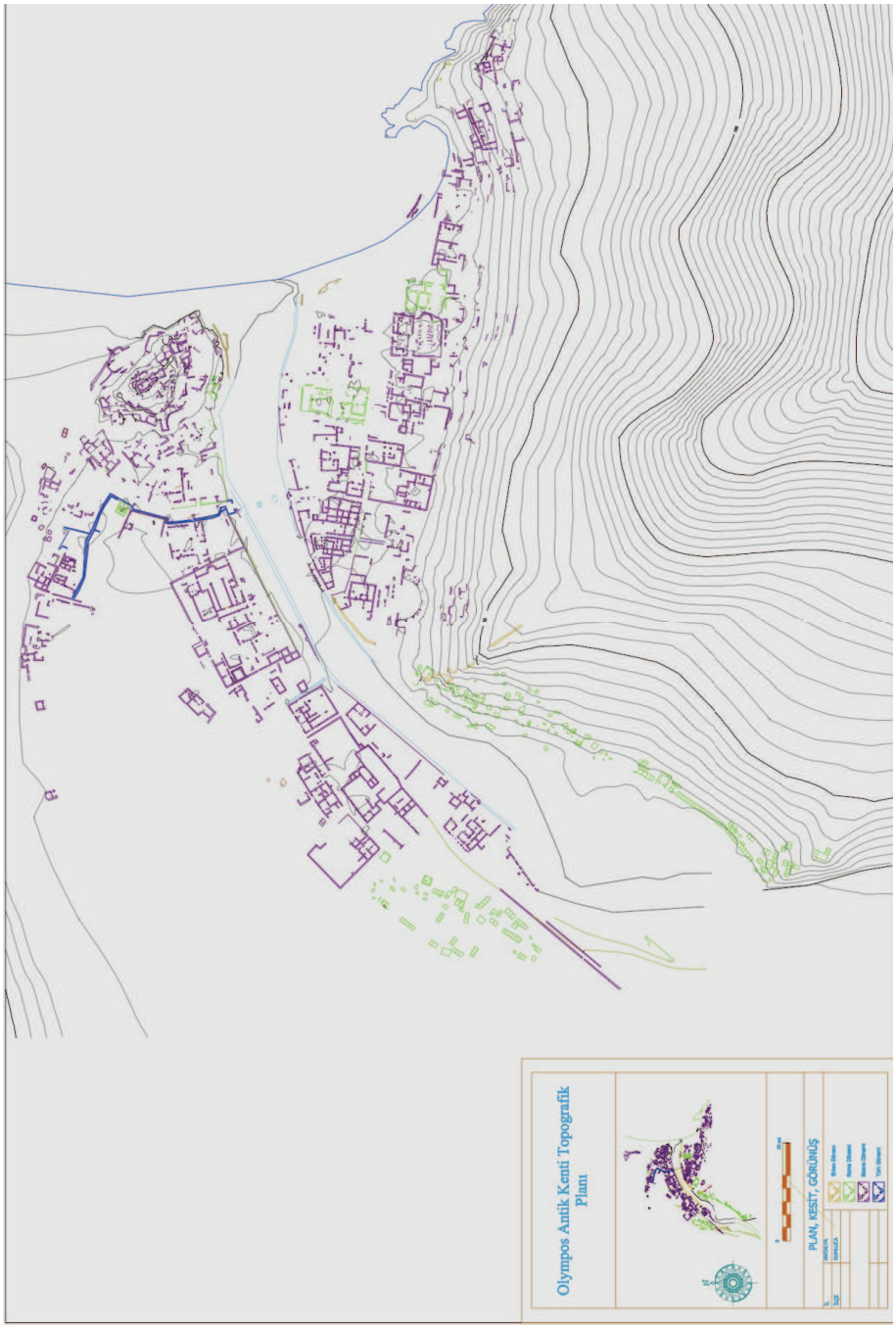
Resim 56. Finike liman alanı.



Resim 57. Finike, plan, (M. Seyer).


Resim 58. Finike, Kitab-ı Bahriye, Piri Reis.

Resim 59. Olympos liman alanı.




Resim 60. Olympos antik kenti topografik planı (Y. Mergen, 2011).

Erken Dönem

Roma Devri

Bizans Devri

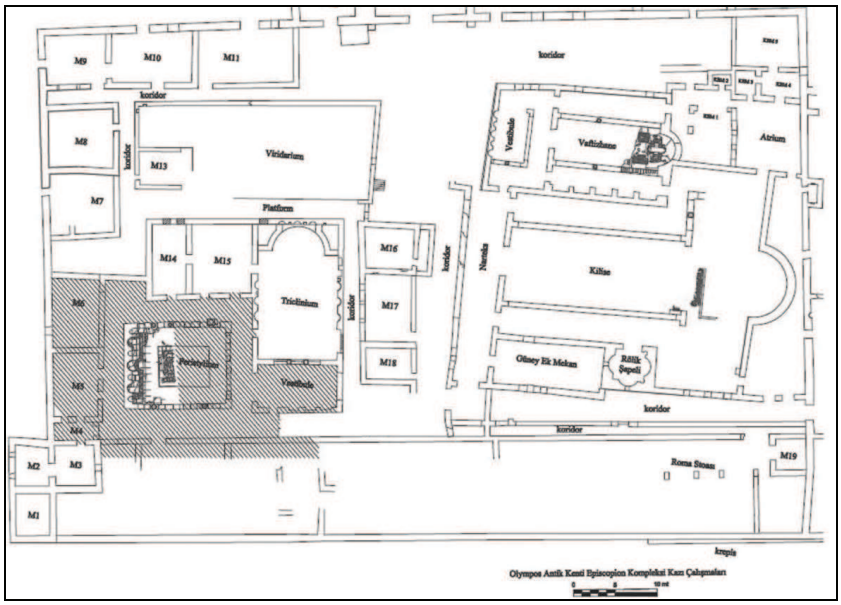
Türk Dönemi

Resim 61. Olympos kent yapıları. 1. Kuzey Kale, 2. Doğu Nekropol ve liman anıtsal mezarları, 3. Ortaçağ Hamamı, 4. Şapel, 5. Değirmen ve Su Kanalı, 6. Lykiarkh'ın Mezarı, 7. Mozaikli Yapı, 8. A alanı, 9. A Kilisesi, 10. B Kilisesi, 11. Tapınak, 12. Kuzeybatı yapı topluluğu, 13. Kuzey nekropol, 14. Köprü, 15. Güney Nekropol, 16. Batı nekropol, 17. Tiyatro, 18. Liman yapıları, 19. Büyük Hamam, 20. Liman Bazilikası, 21. Küçük Hamam, 22. Güney Kale (Ceneviz Tepesi).

Resim 62. Olympos, Liman caddesi üzerindeki yapının savunma amaçlı kapatılmış cephesi.

Resim 63. Olympos, Köprü Caddesi, Ortaçağ mekanı.

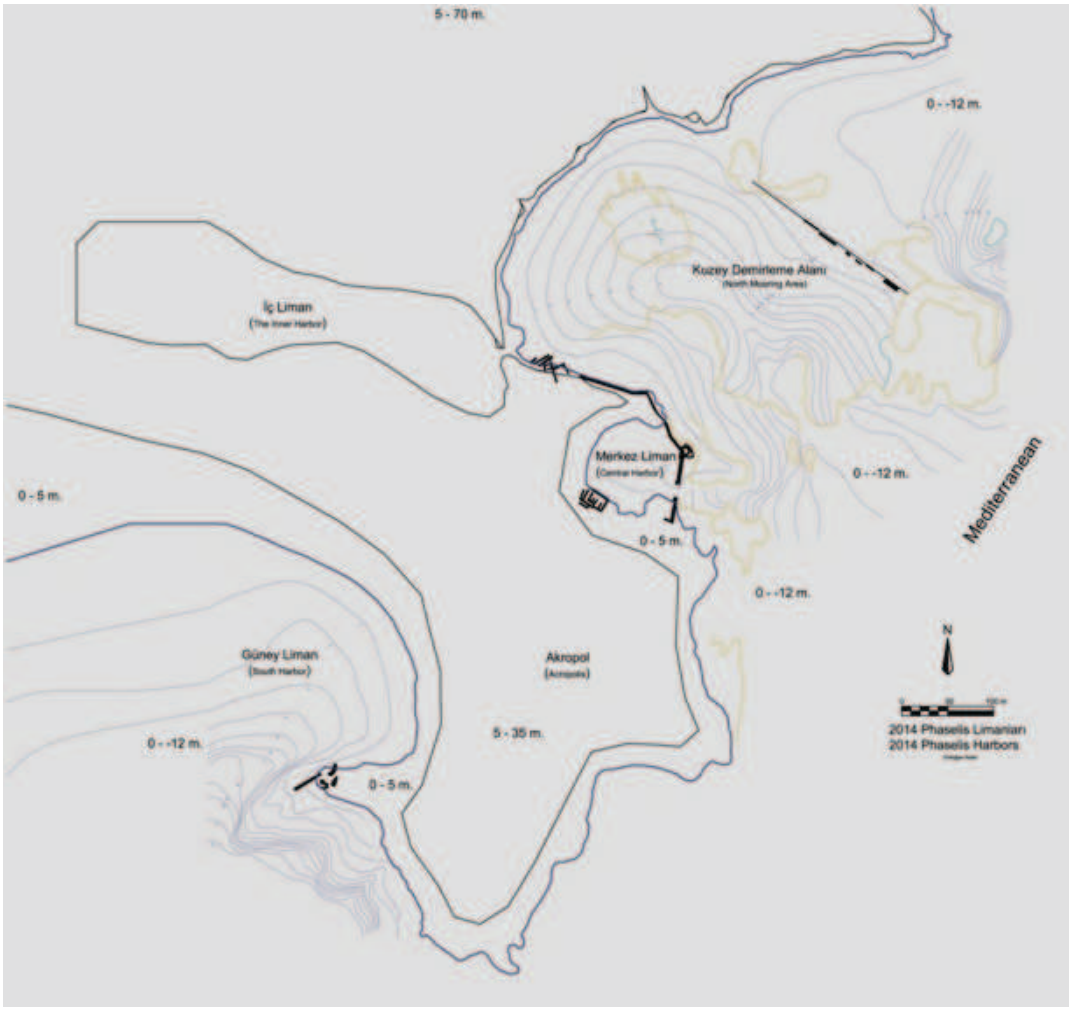
Resim 64. Olympos, Giriş Kompleksi yapı kalıntıları.



Resim 65. Olympos, Episkopos Kompleksi.

Resim 66. Phaselis liman alanı.

Resim 67. Phaselis, (Arslan, Önen), 2013.

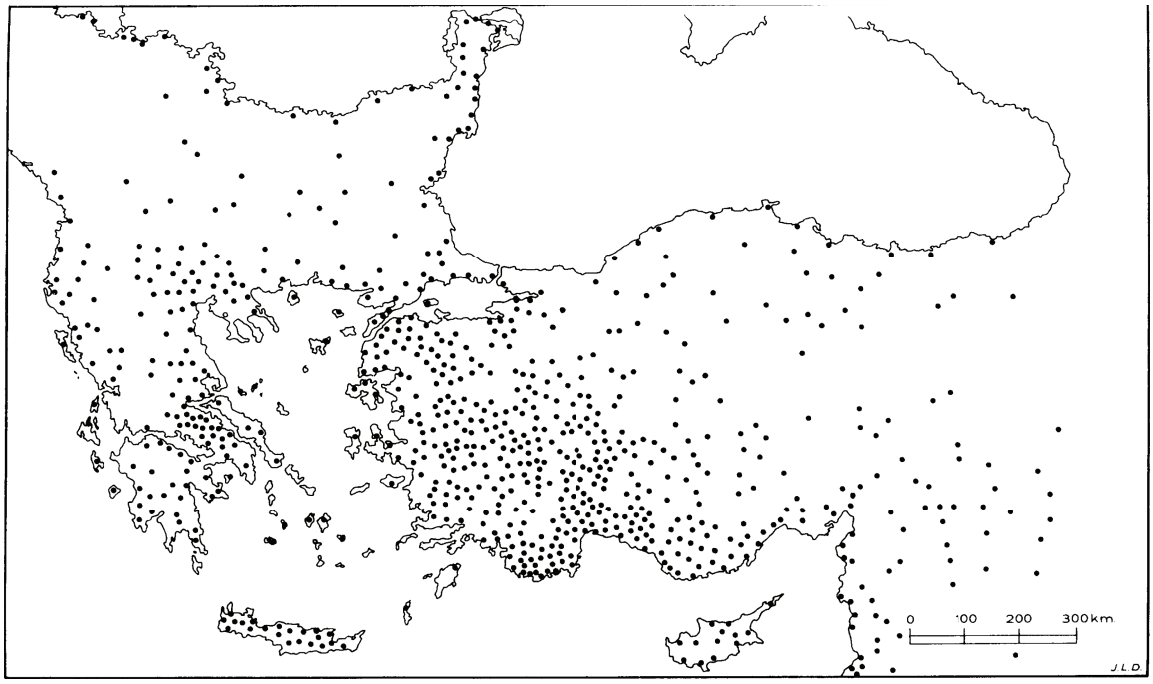


Resim 68. Phaselis, plan, (Phaselis Kazıları Arşivi).

Resim 69. Phaselis, güney limana uzanan ana cadde, (K.Yücel)

Resim 70. Phaselis, su kemeri, (K.Yücel).

Resim 71. *Hexaplex trunculus* kabukları ve iki adet taş tekne, (Arslan, Öner), 2013.




Resim 72. Balkanlar ve Anadolu'da kentlerin dağılımı, İS 450, M. F. Hendy, Cambridge, 1985.

| **LİMAN ADI** | **MENDİREK** | **DENİZ FENERİ** | **RIHTIM / İSKELE** | **HORREA (GRANARIUM)** | **TERSANE / GEMİ BARINAĞI** | **DEPO** | **İŞLİK / DÜKKAN** | **HAMAM** | **SARNIÇ** | **DİNİ YAPI** | **SUR / KALE** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MAKRİ | | | | | | | | | X | X | X |
| PATARA | | X | | X | | | X | X | | X | X |
| ANTİPHELLOS | X | | X | | | | | | X | | X |
| KEKOVA ADA | X | | X | | X | X | | X | X | X | |
| SİMENA | X | | X | | | | | | | | X |
| TEİMİUSSA / TRİSTOMON | | | X | | | X | X | | | | |
| APERLAE | X | | X | | | | | X | X | X | X |
| ANDRİAKE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| FİNİKE | X | | | | | | | | | | X |
| OLYMPOS | X | | | | | | X | X | | X | X |
| PHASELİS | X | | X | | | | X | X | | X | X |

**TABLO.** Likya Bölgesi liman yapılarının liman yerleşmelerine göre dağılımı.

# ÖZGEÇMİŞ

Lale Yılmaz İstanbul'da 12.08.1977 tarihinde doğdu. 1994-1998 yılları arasında İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü'nde Lisans, 1998-2000 yılları arasında İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü'nde Yüksek Lisans öğrenimini tamamladı. Çeşitli basın-yayın kuruluşlarında muhabir ve editör görevlerinde bulundu. Yabancı dil eğitimi İngilizce ve İspanyolca'dır.

**İletişim:** laleyil@gmail.com