

Sencer ŞAHİN*

PARERGA ZUM STADIASMUS PATARENSIS (1)

ÜBERLEGUNGEN ZUR STRECKE 3 VON SIDYMA NACH KALABATIA

Abstract: It is peculiar that the Patara – Xanthos – Sidyma – Kalabatia (STR 1-3) route was placed at the top of the list of itinera mentioned on the Stadiasmus Patarensis. It is also remarkable that, during the annexation of the country, of all Lycian cities only Sidyma was linked to the coast by a new road. Kalabatia, Sidyma's port town, is situated in difficult terrain at the end of an impasse from where exit is possible only by sea. This article connects the construction of said road to the military background against which the Stadiasmus was set up and inquires into the reasons for this undertaking. It is possible that rebels infested the Sidyma countryside, so that Veranius had roads built there first in order to provide access to this region and bring it thereby under control. This view also lends meaning to a passage in Veranius's *cursus honorum* where it says that during his governorship in Lycia Veranius conquered and destroyed a stronghold. It is suggested that the acropolis hill of Sidyma may be identical with this rebel stronghold.



Vorbemerkung: Mit diesem Artikel beginnen wir eine neue Schriftenreihe mit dem Titel «Parerga zum Stadiasmus Patarensis», mit der wir beabsichtigen, unsere im Rahmen der Stadiasmusforschung erzielten Ergebnisse in Lykien möglichst zügig der Wissenschaft vorzulegen. Dem folgenden Aufsatz werden andere Studien über Neufunde von Inschriften in Sidyma und seiner Umgebung, von Inschriften aus Lydai wie auch Ergebnisse der historisch-geographischen und epigraphischen Forschungen im westlichen Teil des zentralen Lykiens folgen. Die Mitarbeiter unserer «Forschungsstelle für mediterrane Sprachen und Kulturen der Universität Akdeniz» in Antalya führen diese Forschungen im Rahmen eines von «The Scientific and Technological Research Council of Turkey» (TÜBİTAK) unterstützten und zunächst auf drei Jahre befristeten Forschungsvorhabens durch. Die Forschungslizenz wurde vom Türkischen Kultusministerium erteilt.

Nach welchem Arbeitsplan die Truppen des Veranius – wahrscheinlich in Zusammenarbeit mit einheimischen Fachleuten – die Straßen in Lykien gebaut haben und ob sie dabei dem Bau mancher Straßen Vorrang eingeräumt haben, ist aus dem Text der Bauinschrift des Stadiasmus nicht ersichtlich. Das kaiserliche Unternehmen, Lykien mit Straßen zu durchziehen, war vor allem militärisch motiviert.¹ Betrachtet man das Straßenverzeichnis des Stadiasmus unter diesem Aspekt, so ist es selbstverständlich, dass die claudischen Ingenieure zuerst den Bau jener Straßen in Angriff nahmen, die für die militärischen Operationen der Truppen im Lande notwendig waren. Trotz des chaotischen Aufbaus der Itinera des Stadiasmusmonuments² gewinnt man – wenn man die Reihenfolge der Itinera auf dem Monument dafür als ein Kriterium nimmt – den Eindruck, dass der Bau der Straßen

* Professor (em.) Dr. Sencer Şahin, Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Eskiçağ Dilleri ve Kültürleri Bölümü, TR- 07058 Antalya (Kampus). Johannes Nollé danke ich sehr herzlich für seine Hinweise (besonders für die Anm. 9) und Verbesserungen.

¹ Vgl. Şahin – Adak, *S(tadiasmus) P(atarensis). Itinera Romana Provinciae Lyciae*, İstanbul 2007, 16 ff. (im Folgenden wird als SP abgekürzt).

² Vgl. SP, S. 12 und 14 f.

in den westlichen Gebieten des Xanthostales³ dem Straßenbau in den östlichen Regionen desselben vorangegangen ist. Diese Vermutung wird auch dadurch gestützt, dass z. B. eine Brücke bei Oinoanda erst fünf Jahre nach der Aufstellung des Stadiasmusmonuments im Jahr 45 n. Chr. fertiggestellt wurde⁴, manche Straßen zwischen dem Myros- und dem Arykandos-Tal zu derselben Zeit noch nicht vollendet waren⁵ und von der Strecke 42 in Ostlykien erst ein Fünftel gebaut war.⁶ Ferner lässt sich beobachten, dass die Wiedergabe der ersten 16 Itinera sich von der der folgenden dadurch unterscheidet, dass man in diesen Itinera vor und nach ΣΤΑΔΙΑ immer ein Blatt plaziert hat, um die Entfernungsangaben hervorzuheben. Die unterschiedliche Präsentation dieses Listenteils könnte dadurch entstanden sein, dass die Ergebnisse der Vermessungen ab Strecke 16 von einer späteren Vorlage, die sich in diesem Detail von dem Beginn der Liste unterschied, auf den Stein übertragen wurden.

Die westlykischen Itinera auf dem Stadiasmusmonument von Patara beginnen also mit folgender Aufzählung der Strecken⁷:

STR 1	ἀπὸ Πατά[ρων εἰς Ξάνθον	☛	στάδι]α	☛	νς´
STR 2	ἀπὸ Ξάνθ[ου εἰς Σίδυμα	☛	στ]άδια	☛	ρδ´
STR 3	ἀπὸ Σιδύμων ε[ἰς Καλαβατί]αν	☛	στάδια	☛	κδ´
STR 4	ἀπὸ Ξάν[θου εἰς Πίναρα	☛	στά]δια	☛	[ρλ]ς´
STR 5	ἀπὸ Ξάν[θου εἰς Τλώ	☛	στάδ]ια	☛	ρνβ´

Wie man sieht, sind die ersten drei Strecken zwischen Patara und Kalabatia fortlaufend in einem Zug und sehr wahrscheinlich zuerst gebaut bzw. vermessen worden, falls die Reihenfolge der Itinera, wie eben bemerkt, mit der Realisierung der Straßen identisch ist. Auf jeden Fall hat man diese drei Strecken, aus welchem Grund auch immer, an die Spitze der Itinera-Liste des Stadiasmus gestellt. Im Folgenden gilt es nun zu untersuchen, ob die Ursache für diese Anordnung in den militärischen Operationen des Veranius zu suchen ist, die er gegen rebellierenden Volksgruppen in dieser Region führen musste.

Kalabatia, d. i. die kleine Bucht beim heutigen Sancaklık İskelesi, liegt geographisch in einer so ungünstigen Lage, dass der Bau einer kostspieligen Straße dorthin unter normalen Umständen nicht in Frage gekommen wäre. Diese recht unbedeutende Hafenanlage lag in der Antike auf dem Territorium von Sidyma am Vorgebirge (promunturium) von Kragos und Antikragos⁸. Der Ortsname scheint griechischen Ursprungs zu sein, zusammengesetzt aus den Wörtern κάλα und βατ(ε)ία, etwa in der Bedeutung «Platz mit schönem Brombeergestrüpp» (Καλαβατία).⁹ In der Tat ist das Küstengebiet um Sancaklık İskelesi, wie bereits sein griechischer Name es signalisiert – durch dichtes Brombeergestrüpp ist nämlich kein Durchkommen! –, auch heute noch wegen der dichten Macchia unwegsam

³ Ungefähr handelt es sich um die Strecken (STR) 1-20 in SP, 39.

⁴ SP, 168.

⁵ Vgl. SP, *Exkurs* 3, 211 ff.

⁶ SP, 214 ff.

⁷ Vgl. SP, 38-39.

⁸ Vgl. SP, 97.

⁹ Zur Verbreitung der von ἡ βάρτος «Brombeerstrauch» abgeleiteten Namen mit βατή, βάρεια oder βατρία vgl. den attischen Demos Βατή (Demos der Phyle Aigeis, vgl. J.S. Traill, *The Political Organization of Attica* [Hesp. Suppl. XIV], Princeton 1975, 39), Ilias II 813 (W. Leaf, *Strabo on the Troad*, Cambridge 1923, 175 f.) und das Βατίνητον in Priene (IvPriene Nr. 37, 102, 125 und 500) und dazu L. Grasberger, *Studien zu den griechischen Ortsnamen*, Würzburg 1888, 242. L. Zgusta, *Kleinasiatische Ortsnamen*, Heidelberg 1984, 214 § 411 will den Namen mit καλαβάς, καλαβώτης Eidechse in Verbindung bringen, was weniger überzeugend ist.

und schwer passierbar. In dem *Stadiasmus maris magni* 494 ist der Name zwar in *Kalabantia* entstellt – was ein Reflex der veränderten Aussprache des Griechischen ist –, die orthographisch korrekte Form ist aber, wie die Inschriften lehren, *Kalabatia* gewesen: In der berühmten Festrede des Hieron¹⁰, die in Sidyma in Stein gemeißelt wurde, werden die Einwohner des Ortes als [Καλ]αβατιανοί bezeichnet. In einer neugefundenen Grabinschrift aus Sidyma wird der Grabherr als Kalabattianos genannt, dazu demnächst mehr in den Parerga zum SP (2)

Wie man der oben wiedergegebenen Streckenliste des *Stadiasmus* entnehmen kann, registriert SP hinter Sidyma eine Strecke (STR 3), deren Zielort am Ende einer Sackgasse, d. h. an der Küste liegen muss. Weil der betreffende mittlere Block des *Stadiasmus*-Monument immer noch vermisst wird und am linken Rand des rechts davon stehenden Blocks von dem Namen des Zielortes der von Sidyma ausgehenden Strecke nur noch die Akkusativendung –AN deutlich zu lesen ist, hatten wir die Zeile als ἀπὸ Σιδύμων ε[ἰς Καλαβατί]αν¹¹ στάδια κδ' hergestellt. Man könnte dort auch an eine Ergänzung wie ἐ[πὶ θάλασσ]αν denken.¹² In der STR 3 sind die Buchstaben deutlich kleiner (0.065 m) und dichter geschrieben als bei STR 1-2 und 4-5 (0.08 m), so dass in der Lücke sicherlich viel mehr Buchstaben verloren gegangen sein müssen als in den anderen. Während jede Zeile auf dem erhaltenen linken Block 6-7 Buchstaben zählt (Z. 1 ΑΠΟΠΑΤΑ| Z. 2 ΑΠΟΞΑΝΘ| Z. 4 ΑΠΟΞΑΝ| Z. 5 ΑΠΟΞΑΝ), stehen in Z. 3 elf, also doppelt so viele Buchstaben, was bedeutet, dass in der Lücke dieser Zeile Platz ca. für 21/22 Buchstaben vorhanden ist. Daher besitzt die Ergänzung ε[ἰς Καλαβατί]αν mehr Wahrscheinlichkeit als ἐ[πὶ θάλασσ]αν, allerdings mit einem Zusatz, da auch diese Ergänzung die Lücke nicht ausfüllen kann. Man könnte beide Ergänzungen verbinden und etwa an ε[ἰς Καλαβατίαν ἐπὶ θάλασσ]αν denken. Die Annahme, dass diese Strecke auf Grund unserer literarischen und epigraphischen Zeugnisse bei einem Hafentort namens Kalabatia in einer Sackgasse endete, wird durch die Entfernungsangabe des *Stadiasmus* und die topographischen Gegebenheiten der Gegend so trefflich bestätigt, dass wir die Sancaklık İskelesi (s. unten die Karte) als Zielort der STR 3 und mit Kalabatia, dem Hafen von Sidyma, identifizieren dürfen.¹³ Diese aus der Überlieferung gewonnene Annahme wurde auch durch unsere topographische Untersuchungen in dieser Region bestätigt, weil wir zwischen Sidyma und Sancaklık İskelesi tatsächlich eine gepflasterte Straße aus der römischen Kaiserzeit feststellen konnten. Die Reste jener alten Straße sind am Nordhang des Akropolisberges von Sidyma erhalten geblieben, die durch das Tal von Boğaziçi zunächst zum Weiler Bakacak führt. Über längere Partien erhaltene Reste einer alten Straße konnten wir besonders auf dem Talgrund nahe Bakacak, ca. 450 m über NN, feststellen und bei Sancaklık İskelesi, wo wir auf zahlreiche Serpentinaen am steilen Berghang stießen (Abb. 4-6). In Sancaklık sind neben den Ruinen einer kleinen Siedlung aus römisch-byzantinischer Zeit auch die Reste einer teilweise auf dem gewachsenen Fels angelegten Anlegestelle erhalten geblieben (Abb. 2-3). Der steile Berghang ist für Landwirtschaft nicht geeignet. Eine Wasserquelle fehlt, so dass die Siedlungsmöglichkeiten an diesem Ort äußerst beschränkt sind. Weder als Hafen noch als Siedlungsraum kann Kalabatia von Bedeutung gewesen sein.

Trotz dieser eher ungünstigen Voraussetzungen haben die Römer unter Claudius dorthin eine gepflasterte Straße gebaut. Dieser Sachverhalt wird noch merkwürdiger, wenn man feststellt, dass der Streckenbau zwischen Sidyma und Kalabatia ein völlig isolierter Fall in dem gesamten Bauprogramm ist, das der *Stadiasmus* überliefert. Unter den 65 Strecken des *Stadiasmus* gibt es sonst kein einziges

¹⁰ TAM II 2, Nr. 174 E Z. 1; dazu SP, 129 Anm. 153 mit Literatur. «Kalabantia» wurde in der Spätantike Kalabadja ausgesprochen, genauso wie Antalya Adalja.

¹¹ SP, 38-39 (vgl. auch 132) steht für STR 3 vorsichtigere Form: ἀπὸ Σιδύμων ε[ἰς ? Καλαβατί]αν.

¹² Vgl. SP, STR 48; dazu unten Anm. 14.

¹³ Dazu Şahin – Adak, *Stadiasmus Patarensis*, 128 f.

Beispiel dafür, dass eine Strecke vermessen bzw. gebaut wurde, die eine Binnenstadt mit ihrem nächsten Hafen an der Küste verbindet.¹⁴ Die markantesten Beispiele hierfür sind die Städte mit ihren Häfen Phellos mit seinem Hafen Antiphellos, Kyanaei mit Aperlai und Myra mit Andriake¹⁵. Auch die benachbarte Bergstadt Pinara, die sicherlich eine viel bedeutendere Stellung innerhalb des Lykischen Bundes besaß als Sidyma, hat im Rahmen des SP keine Straßenverbindung zur Küste besessen, obwohl der *Stadiasmus maris magni* direkt hinter Kalabatia einen Ort namens Perdikia als nächste Hafenanlage angibt.¹⁶ Dieser Ort, der offenbar auf dem Territorium von Pinara lag und ihm als Hafen diente,¹⁷ besaß sicherlich bessere Voraussetzungen für Besiedlung und Wirtschaft als Kalabatia. Es gehörte offenbar nicht zum Konzept des im *Stadiasmus* reflektierten Straßenbauprogramms, Verkehrsverbindungen zwischen der Binnenstadt und einem Hafen an der Küste zu schaffen, da der eigentliche Beweggrund des römischen Unternehmens nicht die ökonomische Verbesserung der Infrastruktur des Landes war, sondern in erster Linie die gewaltsame Unterdrückung aufständischer Volksgruppen. Vor allem wegen der anvisierten Beschleunigung der Truppenbewegungen wurde die Erschließung des Landes mit Verkehrswegen betrieben.

Angesicht dieser Überlegungen fragt man sich, warum man dem Bau der Strecken Patara-Xanthos-Sidyma-Kalabatia eine solche Priorität einräumte und warum allein Sidyma durch eine Verkehrsstraße mit der Küste verbunden wurde.

Wenn man diese Beobachtung unter dem Aspekt der militärischen Aufgaben des Veranius beurteilt, so ist es klar, dass er zuerst dem Bau bzw. Ausbau jener Strecken Vorrang geben musste, die aufgrund seiner Operationen gegen aufständische Volksgruppen von militärischer Bedeutung waren. Dass als Nachschubhafen nicht Phaselis oder Andriake, sondern Patara ausgewählt wurde, hat sicherlich auch mit der Lokalisierung des Aufstands zu tun: Offensichtlich hatten die römerfeindlichen Aufstän-

¹⁴ Ein Vergleichsfall wäre vielleicht die STR 48 ἀπὸ Ὀνοβάρων ἐπὶ θαλάσσεια[ν] στάδια []. Grund des Baus dieser Strecke war aber sicherlich nicht, den kleinen Ort Onobara mit einer Reede am Meer zu verbinden. Die steile Felsküste dieser Region, etwa gegenüber der Sıçan Adası (Nesos Lyrnateia/Attelebusa), ist weder für eine Anlegestelle noch für eine kleine Küstensiedlung geeignet. Diese Straße wurde lediglich deshalb gebaut, um die östlichsten Grenzorte Lykiens, nämlich Trebenna und Onobara mit der pamphyliischen Küstenstraße zu verbinden; vgl. SP, 237 f. Deshalb ist ihr Fall nicht mit dem des Baus der Strecke von Sidyma nach Kalabatia zu vergleichen.

¹⁵ Man könnte das Fehlen solcher Strecken im *Stadiasmus* natürlich auch damit begründen, dass die Verbindungsstrecken zwischen Phellos – Antiphellos, Kyanaei – Aperlai oder Myra – Andriake während des Bauunternehmens der im *Stadiasmus* aufgelisteten Straßen bereits existierten und voll intakt waren, weswegen man sie nicht in das Bau- bzw. Vermessungsprogramm des Veranius aufgenommen hätte. Eine solche Annahme (so von E. Rinner, in: G. Graßhoff – F. Mittenhuber [Hg.], *Untersuchungen zum Stadiasmus von Patara*, Bern 2009, 247) ist deswegen abzulehnen, weil sie vorclaudische Existenz oder Tauglichkeit u. a. auch der wichtigsten Strecken, so z. B. Patara – Xanthos, Xanthos – Tlos, Xanthos – Telmessos, Patara – Phellos etc. in Frage stellen würde, was sicherlich falsch ist. Das claudische Straßenbauprogramm in Lykien war vorwiegend militärisch motiviert und daher ging es hauptsächlich darum, manche Strecken ganz neu anzulegen, wenn militärische Operationen dies notwendig machten, die vorhandenen aber zu sanieren und alle Strecken in voller Länge zu vermessen (SP, S. 16 ff.). Von einem partiellen Straßenbau im *Stadiasmus* ist also keine Rede, wie von Rinner, op. cit. angenommen wird. In dem Fall der Strecke von Idebessos nach Kitanaura (STR 42) ist nur davon die Rede, dass die Straße – die ca. 30 km lang sein musste –, in der Zeit der Erstellung des *Stadiasmus*-Monuments in Patara nur über 32 Stadia (= ca. 6 km) fertiggestellt war (SP, 214 ff.). Bei dieser Strecke handelte es sich sicherlich nicht um eine «Erneuerung» einer «bereits länger bestehenden Strasse» (so bei Rinner), sondern, wie auch aus dem finiten Verbum κατεσκευάσται (also nicht ἐπεσκευάσται) hervorgeht, um einen Neubau. Dass es hier in vorclaudischer Zeit keine gebaute Straße gab, ist verständlich, weil die ganze Region früher termessisch war und sehr wahrscheinlich erst von Claudius der Provinz Lykia zugeschlagen wurde.

¹⁶ *Stadias. maris magni* 494: ἀπὸ Ἱερᾶς ἄκρας εἰς Καλαβα{ν}τίαν στάδιοι λ´ ἀπὸ Καλαβα{ν}τίων εἰς Περδικίας ν´.

¹⁷ Steph. Byz. s.v.: Περδικία χώρα καὶ λιμὴν Λυκίας. Vgl. Ruge, RE XIX,1, 589-590; Hellenkemper – Hild, TIB 8, 793 s.v. Perdikia. Mehrmals werden einzelne Personen aus Perdikia (Περδικίαθεν) in den Inschriften von Kaunos erwähnt: Marek, IvKaunos, 83 mit Anm. 67.

dischen sich vorwiegend im lykischen Kerngebiet, also im Xanthos-Tal und seinem Umland verschanzt. Aus den Worten Λύκιοι ... ἀπαλλαγέντες στάσεως καὶ ἀνομίας καὶ ληστειῶν διὰ τὴν θείαν αὐτοῦ πρόνοιαν der Widmungsinschrift des Stadiasmusmonuments geht hervor, dass diese Befreiung der Lykier «vom Aufruhr und der Gesetzlosigkeit und Räuberunwesen» nur durch militärisches Einschreiten des Veranius gegen «die gesetzlose Volksmenge» (τὸ ἄκριτον πλῆθος) durchgesetzt werden konnte. Es ist anzunehmen, dass die Rebellen sich während der militärischen Operationen der Römer in eine oder mehrere Burganlagen der äußerst gebirgigen Landschaft dieser Region zurückgezogen hatten und massiven Widerstand leisteten. In diesem Zusammenhang verdient eine Stelle der leider nur fragmentarisch erhaltenen Grabinschrift des Veranius große Aufmerksamkeit, in der von Eroberung und Zerstörung einer Festung in einer Ortschaft der Tracheoten die Rede ist und diese Aktion als militärischer Erfolg des Veranius direkt am Beginn seines Cursus hervorgehoben wird: - - - *castellum* - - - *Tr]acheotarum expugnatum delevit*[- - -.

In der modernen Forschung hat man *tr]acheotarum* stets mit dem Rauhen Kilikien (ἡ τραχεῖα Κιλικία) in Verbindung gebracht, was allerdings von Mustafa Adak überzeugend widerlegt wurde.¹⁸ Diese zerstörte Festung soll man auch m. E. eher in Lykien suchen, weil die militärischen Operationen des Veranius mit ziemlicher Sicherheit nur auf Lykien beschränkt waren. Es ist doch höchst unwahrscheinlich und wäre kurios, wenn in diesem *cursus honorum*, in dem die bekleideten Ämter und vollbrachten Taten chronologisch angeordnet sind, nur militärische Erfolge außerhalb seiner eigenen Provinz genannt würden, nämlich in Kilikien und Asien [Kibyra]), von den Taten und Erfolgen in seinem eigentlichen Amtsbereich Lykien aber mit keinem Wort die Rede wäre, obwohl die gewaltsame Unterdrückung der Stasis in diesem Lande die Kernaufgabe seiner fünfjährigen Statthalterschaft bildete. Deswegen ist es nur natürlich, wenn man davon ausgeht, dass in der Lücke der Inschrift direkt hinter der Nennung seiner Amtstitulatur und Amtszeit in Lykien (quin[ue]nnio pr[a]efuit), wo er tatsächlich fünf Jahre (43/44-47/48) als *legatus Augusti pro. pr.* tätig war, der erfolgreichen Amtsführung in seiner eigenen Provinz gedacht wird. Dazu würde die Ortsbezeichnung *tr]acheotarum* auf keinen Fall als ein Hindernis angesehen werden, weil ἡ τραχεῖα genau so gut zu der Landesnatur der Lycia¹⁹ passt wie zu der von Cilicia. Daher ist die betreffende Stelle in seiner Grabinschrift als - - - *in Lycia castellum* - - - *Tr]acheotarum expugnatum delevit* [- - - zu verstehen.²⁰

Mit *tr]acheotarum* ist wahrscheinlich jener Teil des ἄκριτον πλῆθος (infima plebs) bezeichnet, der sich irgendwo in Lykien in den Bergen verschanzt hatte und der römischen Macht Widerstand leistete. Bei einer solchen Annahme ist es nicht schwierig, sie mit einem *castellum* oder *oppidum* in der äußerst gebirgigen und in der frühen Kaiserzeit vielleicht ganz und gar unwegsamen Region von Sidyma in Verbindung zu bringen. Gerade der Akropolishügel (Höhe ca. 850 m) dieser Stadt scheint alle Voraussetzungen für eine solche Festung zu erfüllen. Am Westende des Bergkessels von Sidyma erhebt sich dieser Burgberg steil in die Höhe. Sein Gipfel wird teilweise von schroffen Felswänden gebildet (Abb. 7-8); heute ist er mit einem mächtigen Mauerring aus byzantinischer Zeit befestigt (Abb. 9). An manchen Stellen sind aber auch Mauerreste aus klassisch-hellenistischer Zeit erhalten geblieben (Abb. 10). Benndorf beschreibt diesen Akropolisberg mit folgenden Worten: «Nach Norden fällt er in jähem durch mehrere Absätze ununterbrochenem Rückgrate in die Tiefe des westöstlichen Querthales ab, ...».²¹ «Die Akropolis allerdings hat merkwürdiger Weise nicht das Geringste aus

¹⁸ SP, 63 ff. mit Text und Literatur.

¹⁹ Vgl. Strabon XIV 3,2 und SP, 67 Anm. 79.

²⁰ So G. Alföldy, in CIL VI Nr. 41075.

²¹ O. Benndorf – G. Niemann, Reisen in Lykien, Milyas und Kibyratien (Reisen im südwestlichen Kleinasien, Bd. I), Wien 1889, 59.

früherer Zeit bewahrt. Auf der Kuppe fanden wir nur sehr zerstörtes unbestimmbares Gemäuer mit hartem von Ziegelscherben durchsetztem Mörtel, ... und auch der theilweise erhaltene Mauerring, welcher weiter unten den Absturz der Felsen supplirt und abwechselnd mit dreieckig oder viereckig vorsprengenden Bastionen verstärkt ist, hat die gleiche Construction aus byzantinischer Zeit. ... Die ganze Fortification galt also einer älteren Stadt, welche auf die Höhe oder Abhang des Akropolisberges beschränkt war». ²² Diese Beschreibung sowie unsere Beobachtungen vor Ort deuten eher darauf hin, dass auf dem Akropolisberg eine gewaltsame Zerstörung stattgefunden hat und der Ort in der Kaiserzeit unbesiedelt geblieben ist.

In diesem Zusammenhang könnten die Römer bei der sicherlich längere Zeit in Anspruch nehmenden Belagerung der Akropolis von Sidyma eine Behelfsreedee in Kalabatia angelegt haben, um den benötigten Nachschub mit kriegswichtigen Gütern zu verstärken und zu sichern und zugleich Flüchtlingen die Flucht über See zu verwehren. Zu dieser Annahme passt auch, dass das Toponym Kalabatia griechisch und nicht lykisch ist, d.h. der Ortsname scheint verhältnismäßig jung zu sein.

In diesem Zusammenhang ist es bemerkenswert, dass die Stadt Sidyma noch während der Amtszeit des Veranius demonstrativ mit imperialen Monumenten ausgestattet wurde: Es wurde ein Sebasteion gebaut und θεοῖς σωτήρσι Σεβαστοῖς ἐπὶ Κο[ῖνου Οὐραν]ίου πρεσβευτοῦ | Τιβερίου Κλαυδίου Καίσα[ρος Σεβαστο]ῦ ἀντιστρατήγου ²³ geweiht. ²⁴ Das Volk und der Rat von Sidyma ehrten Kaiser Claudius als θεὸς Σεβαστός - - - καὶ σωτὴρ τοῦ παντὸς κόσμου. ²⁵ Ebenfalls in dieser Zeit werden der Leibarzt und Freigelassene des Kaisers Claudius, Tib. Claudius Epagathos, und sein Sohn Tib. Claudius Livianus in Sidyma aktiv, wo sie eine Säulenhalle zu Ehren des Kaisers stiften. ²⁶ Dieselben errichteten auch eine Statue des Kaisers und bezeichneten ihn in der zugehörigen Inschrift als ihren Wohltäter. ²⁷ Unmöglich ist es, zu entscheiden, ob man alle diese Monumente zu Ehren des Claudius als eine bereitwillige Loyalitätserklärung seitens der «römerfreundlichen und kaiserliebenden» Sidymeer gegenüber dem als Befreier der Lykier stilisierten Römerreich verstehen will oder ob diese Denkmäler eher eine Demonstration des imperialen Machtanspruchs seitens der neuen Herren des Landes waren und mehr oder weniger gefordert, wenn nicht gar verordnet wurden. Die erstere Annahme würde sich empfehlen, wenn wir sicher sein könnten, dass Sidyma die Heimat des Tib. Claudius Epagathos war und die «Aristoi» der Stadt auf ihn als einen willkommenen Vermittler zwischen ihnen und dem Kaiserhaus zurückgreifen konnten. In diesem Fall böte es sich an, die Verkehrsverbindung zwischen der Stadt und der Reede von Kalabatia als ein kaiserliches Geschenk aufgrund dieser Kontakte anzusehen. Es gibt aber bisher keinen sicheren Hinweis darauf, dass Epagathos tatsächlich aus Sidyma stammte oder er und sein Sohn überhaupt das Bürgerrecht von Sidyma besaßen. Möglicherweise agierte er nur im Auftrag des Kaisers, und seine Aufgabe bestand vorwiegend darin, in Sidyma und vielleicht auch in anderen Städten Lykiens den Boden für die Einrichtung des Kaiserkultes zu bereiten. In diesem Sinne wäre er nicht mit dem freigelassenem Arzt des Claudius, Ti. Claudius Tyrannos

²² Op. cit., 60.

²³ TAM II, 1 nr. 177.

²⁴ «In dieselbe Zeit und denselben historischen Kontext» wird auch das Sebasteion von Limyra gestellt, welches ebenfalls θεοῖς σωτήρσι Σεβαστοῖς adressiert ist, allerdings ohne Erwähnung des Statthalters in seiner Amtsfunktion: M. Wörrle, Limyra in der frühen Kaiserzeit, in: Ch. Schuler (Hrsg.), Griechische Epigraphik in Lykien. Eine Zwischenbilanz (Denkschriften Akademie Wien Bd. 354), Wien 2007, 88 ff.

²⁵ E. Frézouls – M.-J. Morant, Inscriptions de Sidyma et de Kadyanda (I), Ktéma 10, 1985, 233 Nr. 1 = SEG XXXVII (1987), Nr. 1221.

²⁶ TAM II, 1 Nr. 178.

²⁷ TAM II, 1 Nr. 184.

aus Magnesia am Maiandros, zu vergleichen,²⁸ sondern eher wohl mit dem freigelassenem Priester des Claudius, Ti. Claudius Plokamos aus Ikonion (?), der nach seiner Priesterschaft des Kaiserkultes in Ikonion nach Perge in Pamphylien kam, welches damals noch eine Teilprovinz Galatiens war.²⁹ Plokamos wurde anscheinend mit der Einrichtung des Kaiserkultes in Perge beauftragt und für die erfolgreiche Durchführung von Volk und Rat dieser Stadt geehrt. Epagathos und sein Sohn könnten ebenfalls im Auftrag des Claudius mit einem solchen Auftrag nach Sidyma gekommen sein. Eine Würdigung ihrer Tätigkeit seitens der Sidymeer ist bis jetzt nicht bekannt geworden. Wenn auch der Erbauer bzw. der Dedikant des Sebasteions zwar anonym bleibt, so darf man jedoch mit Sicherheit annehmen, dass hinter dieser Förderung des Loyalitätskultes die Initiative des Veranius stand.

Ich halte es für schwer möglich, die hier skizzierten besonderen Verhältnisse in und um Sidyma während der Annexion Lykiens durch die Römer für bloße Zufälle ohne einen konkreten historischen Hintergrund zu deuten. Vielmehr glaube ich, dass es eine besondere Bewandnis damit hat, dass die Fernstraße Patara - Xanthos - Sidyma - Kalabatia, wie sich abzeichnet, ganz am Beginn der Annexion fertiggestellt wurde und dass in der gesamten Provinz allein Sidyma durch einen Verkehrsweg mit einer Reede an der Küste verbunden wurde. Alles scheint mir darauf hinzudeuten, dass Veranius mit diesen Maßnahmen ein bedeutendes Widerstandsnest lykischer Rebellen von der Verbindung mit der See abschneiden und gleichzeitig über einen ausgebauten Hafenplatz schneller kriegswichtige Güter für die eigenen Truppen heranführen wollte. Wenn auch noch viele Fragen offenbleiben, so ist eine solche Deutung sehr gut mit den Quellen und Befunden, wie sie sich uns darbieten, in Einklang zu bringen und bietet derzeit die beste Erklärung für die gemachten Beobachtungen.



Özet – Stadiasmus Patarensis için parerga (1). Sidyma – Kalabatia Güzergahı hakkında Düşünceler: Bilgilendirme: «Stadiasmus Patarensis için parerga» başlığı altında yeni bir inceleme serisi başlatıyoruz. Amacımız Stadiasmus Patarensis çerçevesinde Lykia bölgesinde yaptığımız araştırmaların sonuçlarını, seri bir şekilde bilimin hizmetine sunmaktır. Aşağıda sunulan incelemeyi Sidyma ve çevresinde bulunan yeni epigrafik malzemeler, Lydai ve Lykia-Karia sınır bölgesi araştırmaları, Orta Lykia'nın batı bölümünde yaptığımız epigrafik ve tarihi coğrafik araştırmaların sonuçları takip edecektir. Bu araştırmalar «Akdeniz Üniversitesi, Akdeniz Dillerini ve Kültürlerini Araştırma ve Uygulama Merkezi» adına Merkez elemanları tarafından TÜBİTAK desteğinde ilkin üç yıllığına planlanmış bir araştırma programı çerçevesinde ve T. C. Kültür Bakanlığı'nın araştırma izniyle yapılmaktadır.

Makalede, bir dağ kenti olan Sidyma'nın limanı olarak işlev gören ve Kalabatia olarak tanımlanan ve doğal liman olarak her hangi bir özelliği bulunmayan bugünkü Sancaklık İskelesi'ne, antik çağda neden bir yol yapma ihtiyacı duyulduğu hususunda düşünceler yer almaktadır. Bilindiği üzere, Stadiasmus Patarensis kapsamında hiç bir kara kentinin sahil ile bağlantısını sağlayacak bir yol güzergahı verilmemişken, Sidyma - Kalabatia yol bağlantısının ünük durumu haklı olarak dikkat çekmektedir. Lykia'da yol yapımının ana gerekçesi ülke çapındaki bir halk ayaklanmasını bastırmak üzere İmparator Claudius'un emriyle girişilen askeri bir operasyona dayanmaktadır. Bu nedenle ilkin ayaklanmanın yoğunlaştığı bölgelere ulaşımın sağlanmış olması doğaldır. Bunların yanı sıra gerek

²⁸ So Wörrle, op. cit. (Anm. 17), 90 f.

²⁹ IvPerge (IK 54) I Nr. 35, wo Plokamos «wegen seiner Frömmigkeit für die Augusti und seines tadellosen Betragens» gelobt wird. Zwei neu entdeckte Inschriftfragmente ergänzen IvPerge, Nr. 24 und 222 nach unten, in denen Plokamos seine Freunde Lucius Pupius Praesens und Sextus Afranius Burrus ehrt, die Procuratoren der *provinciae Galaticae et Pamphyliae* unter Claudius und Nero waren; dazu und weiteres s. F. Onur, Two New Latin Inscriptions from Perge, *Gephyra* 5, 2008, 53-66.



Abb. 2 Sancaklık İskelesi (Kalabatia) aus der Höhe von Bakacak



Abb. 3 Sancaklık İskelesi



Abb. 4 – 5 Antike Straße zwischen Bakacak und Sancaklık



Abb. 6 Antike Straße zwischen Bakacak und Sancaklık



Abb. 7 Nekropole von Sidyma mit Akropolisberg im Hintergrund



Abb. 8 Akropolisberg von Sidyma



Abb. 9 Byzantinische Mauer auf dem Akropolisberg von Sidyma



Abb. 10 Mauerreste aus hellenistischer Zeit auf dem Akropolisberg von Sidyma