

Sencer ŞAHİN*

Parerga zum Stadiasmus Patarensis (5): STR 59 und Daseia von Bonda

Abstract: The road between Myra and Limyra (STR 59) was not built along the coast, but in the arduous Masikytos terrain, as the coast was marked by rugged cliffs. Another consideration for this choice of route was probably the important settlements on the Bonda massif. Consequently, in Antiquity goods would be shipped from Myra to Limyra by sea. A decree of the people of Myra from Roman imperial times mentions, in east-to-west sequence, three moorings for freight ships, lying within the territory of Myra: Daseia, Stoma tēs Limnes and Andriake. While Stoma has been firmly identified as the entry to the lagoon to the east of Myra and Andriake as the famous port to the south of it, the location and importance of Daseia within the topography of Lycia have to date remained obscure. In this article the author proposes that the meaning of the word Daseia be understood not from the vegetative, but from the geomorphological character of the tongue of land of Bonda, whose coastline shows very many twists and turns. In this sense, Daseia means, in Lycia's toponymy, a coastal territory with numerous bays.

Keywords: Bonda; Daseia; Lagoon; Claudian road; smuggle; Myra; Limyra.

Im Stadiasmus Patarensis wird die Strecke zwischen Myra und Limyra nicht der Küste entlang, sondern auf steilem Weg quer durch den Bonda Tepesi geführt:

STR 59 ἀπὸ Μύρων εἰς Λίμ[υρ]ᾶ δ[ι]ὰ τοῦ Μασικύτου σ[τά]δια . . .'

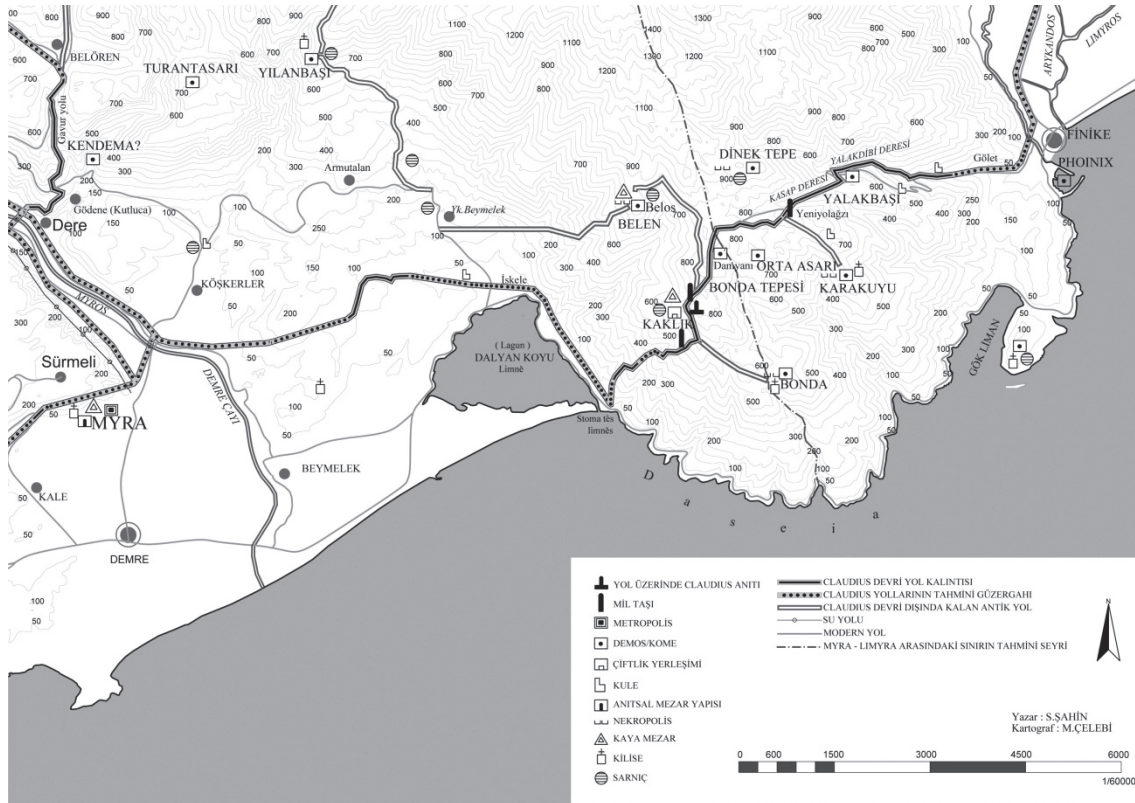
Der hier genannte Masikytos ist allerdings nur ein Vorsprung des eigentlichen Masikytos, der der Gesamtheit der Beydağları entspricht. Am westlichen Rand des Arykandos Potamos löst sich das Bergmassiv Mancarlı von der Hauptmasse der Beydağları (Masikytos) und erstreckt sich in südlicher Richtung über Alacadağ und Gülmez Dağı–Bonda Tepesi, so daß zwischen Myra und Limyra eine felsige, steil ins Meer abfallende Landzunge (Bonda Burnu) entsteht (s. die Luftbilder, Abb. 2 und 4). Das auffälligste Charakteristikum dieser halbkreisförmigen Landzunge besteht darin, daß ihre sonst sehr zerklüftete Küstenlinie ungewöhnlich zahlreiche Biegungen hat, so daß zwischen der Lagune (Abb. 1 und 2) und dem Gök Liman (s. Karte 1) etwas südlich von Finike viele kleine Einbuchtungen zwischen steilen Felsabhängen entstanden sind (s. Abb. 2 und 5). Die Entfernung von der Einfahrt in die Lagune von Demre bis zum Hafen von Finike¹ quer durch die Halbinsel beträgt in Luftlinie etwa 7,8 km. Nach unseren Messungen beträgt die Entfernung von der Einfahrt in die Lagune, wo der Aufstieg des Römerweges auf den Bonda Tepesi in vielen Serpentinaen (s. Karte 2 und Abb. 3) seinen Anfang hat, bis zum Meilenstein (Abb. 4) bei dem Claudius–Monument auf

* Prof. Dr. Sencer Şahin (em.), Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Eskiçağ Dilleri ve Kültürleri Bölümü, Kampüs TR – 07058 Antalya (sencersahin@akdeniz.edu.tr).

Diese Publikationsreihe beruht auf Feldforschungen, die wir als ein von "The Scientific and Technological Research Council of Turkey" (TÜBİTAK) unterstütztes Projekt im Rahmen des Stadiasmus Patarensis durchführen. Die Forschungserlaubnis wurde von dem Türkischen Kulturministerium erteilt. Beiden Institutionen ist der Autor zu Dank verpflichtet.

¹ TK 1: 200 000 Kaş 36 II h.

dem Westhang des Berggipfels (763 m über dem Meeresniveau) 4,167 km und von dort über Bonda Tepesi und durch den Kasap Deresi, durch welchen auch die claudische Straße geführt wurde (διὰ τοῦ Μασικύτου), bis zum Hafen von Finike 7,677 km, also insgesamt 11,844 km. Hätte man den antiken Verkehrsweg entlang der Küste angelegt, so hätte seine Länge von der Einfahrt der Lagune bis zum Hafen von Finike 15,390 km betragen, d.h. man sparte durch die Führung der Trasse über den Berg nur ca. 3,5 km. Weil wegen der geologischen Formation des Küstenbereiches die Anlegung einer Straße entlang der Küste zwischen Dalyan und Finike äußerst schwierig zu bewerkstelligen gewesen wäre, haben die römischen Ingenieure die Alternative vorgezogen, den Verkehrsweg zwischen den beiden Orten quer durch den steil hochragenden Bonda Tepesi zu leiten. Bei dieser Entscheidung dürfte auch die Existenz zahlreicher Siedlungen auf dem Bonda–Massiv, wie Belos, Dinek, Bonda und Karakuyu etc.² eine Rolle gespielt haben. An dem Punkt unmittelbar vor der Einfahrt in die Lagune, wo der steile Aufstieg auf den Bonda Tepesi seinen Anfang nimmt, mußte sich ein Lasttierreiber entscheiden, ob er über die Landstraße δ[ι]ὰ το[ῦ] Μασικύτου in Richtung nach Limyra weiterziehen oder sein Gepäck in einen vor dem στόμα τῆς λίμνης (s. unten) geankerten Schiff umladen und seine Reise über den Seeweg fortsetzen wollte.



Karte 1: Verlauf der STR 59 (Myra – Limyra) und die antike Siedlungssituation auf dem Bonda Tepesi

Auffällig ist auch, daß man den Aufstieg der claudischen Straße zum Bonda Tepesi nicht an einem Punkt etwa bei der heutigen Ortschaft İskele (s. die Karte) am nördlichsten Ende der Lagune angelegt hat, von wo aus die Steigerung sicherlich viel sanfter verlaufen wäre, sondern direkt bei der Einfahrt der Lagune, von wo aus ein extrem steiler Serpentinweg zum Bonda notwendig wurde. Offenbar lag hier in der Antike direkt vor der Lagune ein kleiner Hafen, weil Schiffsverkehr im flachen

² Zu diesen Siedlungen s. demnächst die türkische Ausgabe des Stadiasmus Patarensis (Monographie 2 zu Gephyra), s.v. STR (GZR) 59.

Wasser der Lagune nicht möglich war. Anscheinend wurde die Landstraße bis zu diesem Punkt entlang der Ostküste der Lagune ausgebaut, um diesen kleinen Hafen für die Reisenden erreichbar zu machen. Dadurch erhielten jene, die in Richtung nach Osten reisen wollten, direkt vor dem Aufstieg des steilen Hanges des Bonda Tepesi die Möglichkeit, ihre Reise gegebenenfalls per Schiff fortzusetzen. Diese Alternative war wegen des unbequemerem Aufstiegs zum Bonda für den Reiseverkehr sicherlich wichtig.

Weil die Reise διὰ τοῦ Μασικότου mit vielen Strapazen verbunden war, wurde in der Antike besonders für den Warentransport von Myra nach Limyra offenbar der Seeweg bevorzugt. Ein seit längerem bekannter kaiserzeitlicher Volksbeschluss aus Myra nennt zur Regelung des verpachteten Frachtschiffbetriebs (ἡ ἐπὶ Λίμυρα πορθμικὴ ὤνῃ)³ von Osten nach Westen drei Anlegestellen, nämlich ἀπὸ τῆς Δασ[ε]ίας,⁴ ἀπὸ τοῦ στόματος τῆς λίμνης und ἀπὸ Ἀνδριακῆς. Während στόμα τῆς λίμνης mit der Einfahrt in die Lagune ca. 5 km östlich von Myra (s. die Karte 1 und Abb.1/2) zu identifizieren und Andriake die bekannte Hafenstadt von Myra ist, blieb die Bedeutung und Lage der Δασεῖα in der Topographie der Gegend bisher unklar.

Mit Daseia dürfte die Landzunge (Bonda Burnu) zwischen Myra und Finike insgesamt gemeint sein. Das Toponym bezieht sich entweder auf ein vegetatives oder geophysikalisches Charakteristikum der Halbinsel bzw. ihrer Küste. Vorwiegend bezeichnete man mit δασύς, -εῖα, -ύ im Gegensatz zu ψιλός einen dichtgedrängten Bewuchs mit Bäumen oder Pflanzen.⁵ Wenn wir Δασεῖα in diesem Sinn für die Topographie der Bondahalbinsel zu erklären versuchen, stoßen wir aber auf Schwierigkeiten, weil diese Halbinsel, vor allem aber ihr Küstenbereich mit Bäumen bzw. mit Machia nur locker bewachsen ist (s. unten die Luftbilder) und wegen ihrer äußerst felsigen Natur auch in der Antike kaum mehr Waldbestand zu erwarten sein wird. Der ganze Berg besteht beinahe aus einem riesigen Steinhauften, was eine üppige Vegetation verhindert. Die nicht türkisch klingenden Orts- und Bergnamen wie Belos, Bonda oder Boldağ auf der Halbinsel gehen sicherlich auf eine antike Tradition zurück. Die Frage, ob zwischen diesen Ortsnamen und der felsigen Natur der Halbinsel eine volksetymologische Beziehung besteht, kann man nicht mit Sicherheit nachweisen.⁶

Vielmehr dürfte das Wort Daseia mit einer Eigenschaft der Küstenformation der Landzunge in Beziehung stehen, weil sie in der oben genannten Inschrift im Zusammenhang mit dem Schiffsfahrtsbetrieb von dieser Küste aus erwähnt wird. Daraus erklärt sich, daß Δασεῖα lediglich eine Eigenschaft der Felsküste der Bonda Burnu bezeichnet. Wie oben betont, weist die Küste dieser Halbinsel eine große Anzahl an Windungen oder Biegungen auf, so daß zwischen der Lagune im Westen und Gök Liman⁷ im Osten eine mit Buchten besetzte Küste entsteht. Wenn wir berücksichtigen, daß δασύς auch im Gegensatz von λείος (glatt, geebnet) gebraucht wird, so kann das Wort in der

³ Le Bas – Waddington, Inscriptions grecques Nr. 1311 = OGIS, Nr. 572; über den Inhalt der Inschrift vgl. Robert, Documents 52; ders., Noms indigènes 35 ff.; Zimmermann, Zentrallykien 233–235; Marksteiner – Wörrle 2002, 561; Takmer 2004, 112.

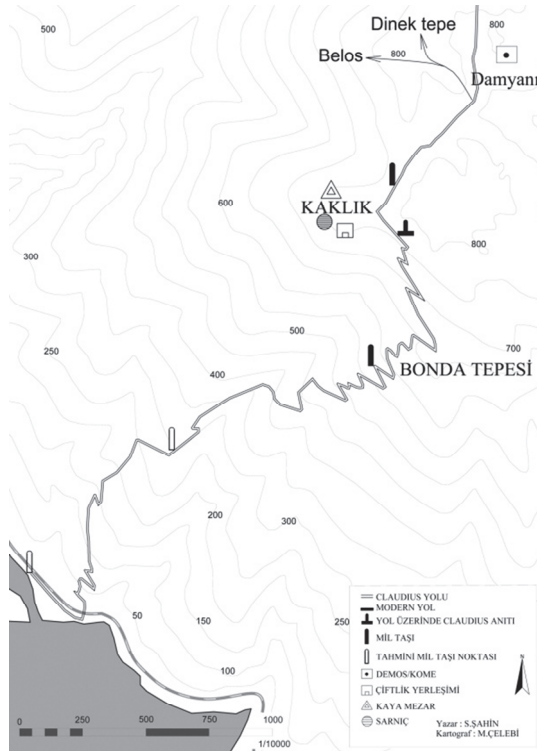
⁴ Marksteiner – Wörrle 2002, 561 Anm. 55 schlagen Δασ[ι]α statt Δασ[ε]ία vor.

⁵ Zu dieser Bedeutung des Wortes in der Toponymie vgl. die in Anm. 2 angegebenen Arbeiten von Robert sowie Schuler, Ländliche Siedlungen 122–123.

⁶ Zu vergleichen sind aber Βολεοὶ λίθων (SEG XI [1954] 377 Z. 16), die an der Grenze zwischen Hermione und Epidaurus lagen. Nach „Steinhauften“ ist auch die kretische Stadt Ὀλοῦς benannt (Wilhelm 1948, 73–74), deren älteres Ethnikon βολόεις, Βολοέντιοι, Βολόντιοι lautete. Ein Toponym Βολοῦς kommt auch in Astypalaia (I. G. XII, 3 Nr. 180 Z. 4) vor. Weiteres zum Thema s. Robert, Noms indigènes 33–34.

⁷ Nach Borchhardt, Steine von Zémuri 40 war der Gök Liman in der hellenistischen Zeit Kriegshafen von Limyra.

geologischen Formation der felsigen Küstenlinie auf eine dichte Hintereinanderreihung von Windungen deuten, was zwischen der Lagune und dem Gök Liman in der Tat der Fall ist (s. die Luftbilder). Obwohl dafür, soweit ich sehe, ein direkter Beleg fehlt, möchte ich Δασεία der oben zitierten Inschrift aus Myra als “Buchtenland” bzw. “Buchtenküste” verstehen. In diesem Fall dürfte Daseia sich nicht auf eine bestimmte Lokalität beziehen, sondern bezeichnet die Gesamtheit der Buchten zwischen der Lagune und Gök Liman, von denen mehrere als kleinere Anlegestellen geeignet sind.



Karte 2. Verlauf der claudischen Straße (STR 59) auf der Westseite des Bonda Tepesi

Auch in diesem Fall bleibt natürlich die Frage offen, welche Art von πορθμική ὄνη von diesen Anlegestellen in Daseia in Richtung nach Limyra getrieben wurde. Personen- oder Warentransport von Andriake oder von der Lagune aus nach Osten ist zwar verständlich, da sie beide von dichten Siedlungen umgeben waren. Dagegen bleibt ein solcher Fährbetrieb aus dem Küstenbereich zwischen der Lagune und dem Gök Liman rätselhaft, weil in dieser öden Landschaft entlang der Küste wie heute auch in der Antike keine Niederlassungen zu finden sind. Die einzige Ausnahme stellt die bislang unentdeckt gebliebene Siedlung an der Kapspitze südlich des Gök Liman direkt gegenüber der kleinen Insel Güvercin Ada dar. Diese vom Land nur äußerst schwer erreichbare Hafensiedlung war nach Ausweis von gut zwei Dutzend Bauten von der hellenistischen Zeit bis in das späte Mittelalter hinein bewohnt. Bei der noch gut erhaltenen Basilika am Ostrand der Siedlung dürfte es sich um die in den mittelalterlichen Portulanan erwähnte Kirche des Heiligen Stephanos handeln.⁸

Die Einrichtung von Anlegestellen im Küstenbereich der Daseia wurde sicherlich auch nicht aufgrund der Transportbedürfnisse der Gebirgsbevölkerung der Bonda-Halbinsel bzw. ihrer Landesprodukte notwendig. Denn diese kleinen Ortschaften Belos, Dinek, Bonda und Karakuyu lagen in der nächsten Umgebung der STR 59, die sowohl nach Westen als auch nach Osten bergab durch das Gebiet führte, so daß Limyra über diese Strecke viel einfacher und bequemer zu erreichen war als über den Seeweg in der tief an der unwegsamen Küste gelegenen Daseia. Zudem ist diese wasserarme, felsige Berglandschaft für eine exportorientierte Landwirtschaft nur wenig geeignet. Daß diese Ortschaften, nach dem Umfang der erhaltenen Baureste aus der Kaiserzeit zu urteilen, dennoch über einen gewissen Wohlstand verfügten, steht vielleicht auch damit in Zusammenhang, daß die Anlegestellen in der Daseia von diesen Bergbewohnern betrieben wurden. Sie haben diese Anlagen nicht nur für die in der oben zitierten Inschrift geschilderten gesetzwidrigen Transporte, sondern wohl auch für Schmuggelgeschäfte mit den über See gebrachten Waren benutzt. Solche Geschäfte waren für Handelsschiffe trotz der damit verbundenen Risiken sicherlich sehr lukrativ, weil auf diese Weise Zölle und Hafengebühren umgangen

⁸ Quellennachweis bei Hellenkemper – Hild, Lykien und Pamphylien 545, s.v. Geronta.

wurden, die in Andriake bzw. Myra entrichtet worden wären. Eine verlockende Rolle für das Schmuggelgeschäft spielte neben der schwer kontrollierbaren Topographie der Daseia auch der Umstand, daß solche Geschäfte meist in nächtlichen Stunden unternommen wurden.⁹

Abgekürzt zitierte Literatur

- | | |
|--|---|
| Borchhardt, Steine von Zémuri | J. Borchhardt, Die Steine von Zémuri. Archäologische Forschungen an den verborgenen Wassern von Limyra, Wien 1993. |
| Hellenkemper – Hild, Lykien und Pamphylien | H. Hellenkemper – F. Hild, Tabula Imperii Byzantini 8: Lykien und Pamphylien, Wien 2004 (Denkschriften ÖAW, phil.–hist. Kl. 320). |
| Le Bas – Waddington, Inscriptions grecques | Ph. Le Bas – W. H. Waddington, Inscriptions grecques et latines recueillies en Asie Mineure I–II, Paris 1870 (ND Hildesheim – New York 1972 [Subsidia Epigraphica 1, 2]). |
| Marksteiner – Wörrle 2002 | Th. Marksteiner – M. Wörrle, Ein Altar für Kaiser Claudius auf dem Bonda Tepesi zwischen Myra und Limyra, Chiron 30, 2002, 545–564. |
| Robert, Documents | L. Robert, Documents de l'Asie Mineure méridionale, Genf – Paris 1966. |
| Robert, Noms indigènes | L. Robert, Noms indigènes dans l'Asie–Mineure gréco–romaine, Paris 1963. |
| Schuler, Ländliche Siedlungen | Chr. Schuler, Ländliche Siedlungen und Gemeinden im hellenistischen und römischen Kleinasien, München 1998 (Vestigia 50). |
| Takmer 2004 | B. Takmer, Two Milestones on the Road from Myra to Limyra, Gephyra 1, 2004, 107–117. |
| Wilhelm 1948 | A. Wilhelm, Anzeiger der phil.–hist. Klasse der Österreichischen Akademie Wien 1948, 73–74. |
| Zimmermann, Zentrallykien | M. Zimmermann, Untersuchungen zur historischen Landeskunde Zentrallykiens, Bonn 1992. |

Özet

Stadiasmus Patarensis için Parerga (5): GZR 59 ve Daseia

Myra ile Limyra arasındaki Claudius devri Roma yolu olağanüstü kayalık ve girintili–çıkıntılı olan sahil boyunca değil, sarp yamaçlı Bonda Tepesi üzerinden geçirilerek inşa edilmiş ve böylece mesafe, çok meşakkatli bir tırmanışı gerektirmesi yanı sıra ancak 3.5 km kadar kısaltılmıştır. Bonda Tepesi güzergâhının (*GZR 59*: ἀπὸ Μύρων εἰς Λίμυρα δὲ τὸν Μᾶσικύτου στάδια . . .) bu durumu

⁹ Vgl. z. B. das Zollgesetz von Andriake. § 7 Z. 48–50: ἀναπόγραφον τῶν κατὰ τοῦτον τὸν νόμον ὑποτελῶν ὄντων μηδὲ [ν φορτί]ον μήτε [ε] ἐνπιθέσθω, μηδεὶς μήτε ἀνα]λανβανέτω μήτε εισαγέτω ἢ εἰς [κ]ομιζέ[ε]τω μήτε ἐξαγέτω ἢ ἐκκομιζέ[ε]τω μήτε [ν]υκτὸς φορτιζέ[ε]σθω μήτε ἐξω τῶν ὄρων ἀναλανβανέτω [μή]τε | ἐξορμιζέ[ε]τω κτλ. (“kein undeklariertes Frachtgut von Gegenständen, die gemäß diesem Gesetz zollpflichtig sind, soll weder (ins Schiff) befrachtet werden, noch jemand es (als solches) annehmen und einführen bzw. bei sich hinein oder hinaus führen, weder nachts ins Schiff beladen noch es über die Grenze hinaus (als Fracht) annehmen oder (aus dem Hafen) hinaus schiffen”); das Zollgesetz von Ephesos, § 22 Z. 53–55: ἀναπόγραφον μηδεὶς ἐμβαλλέσθω μηδὲ ἐξαιρείσθω μηδὲ ἐξαγέτω μήτε μὴν νυκτὸς ἐμβαλλέσθω μηδὲ | [ἡμέρας, μήτε ἐκτὸς] τῶν προγεγραμμένων τόπων ἐμβαλλέσθω μηδὲ ἐξαιρείσθω μηδὲ ἐξαγέτω μηδὲ κατὰ γῆν εισβαλλέτω μηδὲ ἐκβαλλέτω μηδὲ | [κτλ. (“undeklarierte Ware soll niemand einladen noch ausladen noch ausführen, weder bei Nacht soll er (sie) einladen noch bei [Tag; noch soll er (sie) außerhalb] der vorgeschriebenen Orte einladen noch ausladen noch ausführen noch soll er zu Land einführen noch ausführen noch [etc.]”). Für den Hinweis danke ich Herrn B. Takmer, der das Dokument von Andriake zur Veröffentlichung vorbereitet.

nedeniyle, Myra ile Limyra arasında, özellikle yük taşımacılığında rahatlığı nedeniyle deniz yolu tercih edilmiştir. Claudius yolunun neden örneğin Yukarı Beymelek üzerinden hafif bir yokuşla Bonda Tepesi'ne bağlanmadığı, tam tersine Dalyan'ın giriş yeri noktasına kadar deniz seviyesinde getirilip, buradan 800 m yüksekliğe dik bir tırmanışla çıkarıldığı da anlam kazanmaktadır. Zira Myra ve çevresinden kara yoluyla buraya kadar gelen yolcular yükleriyle birlikte iki seçenek karşısında kalmaktaydılar: ya zahmetli bir tırmanışı göze alarak Bonda Tepesi'ni aşıp Limyra istikametinde yollarına kara yoluyla devam edecekler, ya da Dalyan girişinde bekleyen bir gemiye binip deniz yoluyla aynı istikamete seyahat edeceklerdi. Roma İmparatorluk Çağına ait bir halk meclisi kararında doğuya (Limyra'ya) yapılacak yük ve insan taşımacılığı için üç liman ismi verilmektedir. Bunlardan en doğudaki Daseia, ortadaki Stoma tēs Limnēs (Dalyan'ın girişi) ve Andriake (ἀπὸ τῆς Δασ[εί]ας, ἀπὸ τοῦ στόματος τῆς λίμνης ve ἀπὸ Ἀνδριακῆς) olup, bu mevkiilerdeki iskelelerden Limyra'ya yapılacak izinsiz taşımacılık yapanlara ceza uygulamalarını öngörmektedir. Bu üç limandan Daseia'nın ne yeri ve ne de topografide taşıdığı anlamı açıklanabilmiştir. Sözlük anlamında ya bir sıklığı, yoğunluğu ya da düz olmayan, pürüzlü durumları ifade eden sözcük, toponym olarak kullanıldığında genellikle sık ağaçlık yerler için kullanılmaktadır. Ancak bu durum, Bonda Burnunun bitki örtüsüne uygun bir durumu kesinlikle yansıtmamaktadır. Zira olağanüstü kayalık ve taşlık olan arazi sık bir bitki örtüsünün, bugün olduğu gibi antik çağda da, oluşmasına engel olarak görülmektedir. Bu nedenle sözcüğün bu coğrafyada diğer anlamda, yani pürüzlü, engebeli, girintili çıkıntılı, eğri-büğrü bir arazi yapısını göstermek için kullanılmış olması daha olasıdır. Zira Dalyan ile Finike'nin az güneyindeki Gök Liman arasındaki tamamen kayalık sahil şeridi olağanüstü girintili ve çıkıntılı bir yapıya sahip olup, birçok iskelenin kurulmasına elverişli koylara da sahiptir. Kıyı şeridinin ve kuzeyinde yükselen Bonda Tepesi'nin bu özelliği bugün olduğu gibi antik çağda da insan yerleşimini engellemiştir. Tamamen ıssız ve hiç bir yol bağlantısının bulunmadığı bu sahil boyunca büyük bir olasılıkla tekneler aracılığıyla kaçakçılık ve kaçak taşımacılık, Myra şehir meclisinin müdahalesine yol açacak kadar ilerlemiş ve sorun haline gelmiştir.

Anahtar Sözcükler: Bonda; Daseia; Dalyan; Claudius yolu; kaçakçılık; Myra; Limyra.



Abb. 1: Myra, Myrostal und Lagune aus der Höhe des Bonda Tepesi (Luftbild).

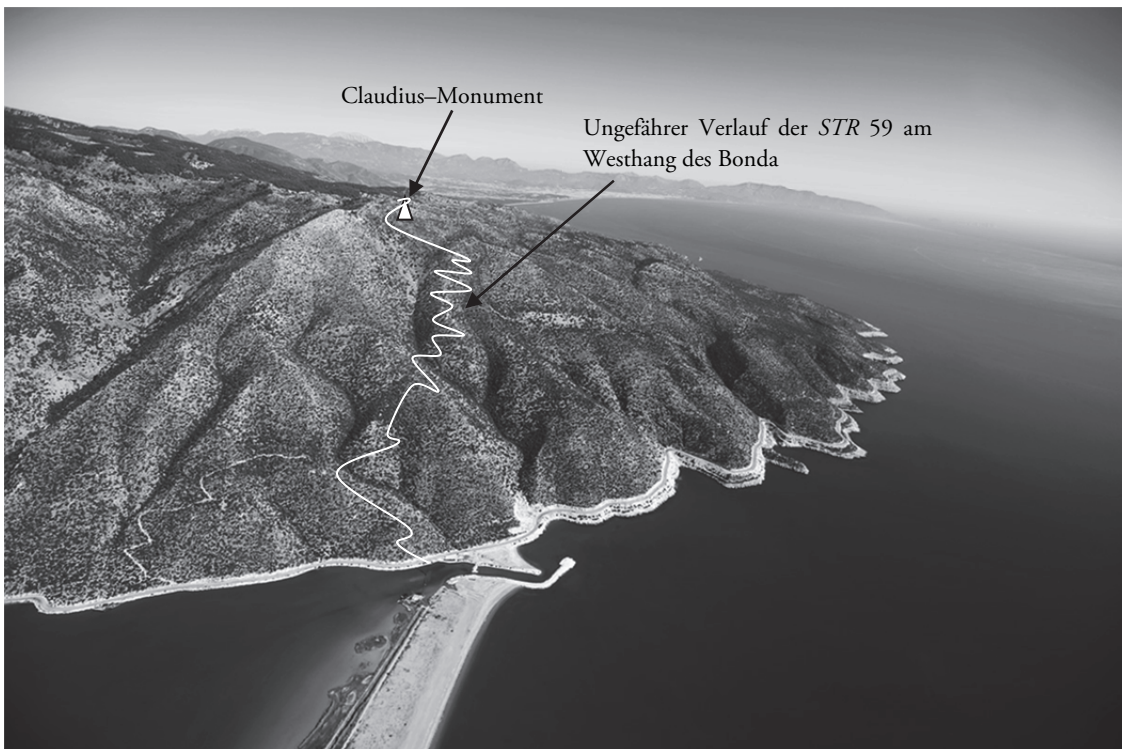


Abb. 2: Einfahrt in die Lagune mit Bonda Burnu und Buchtenküste (Daseia) [Luftbild].



Abb. 3: Serpentinien der claudischen Straße auf dem Hang des Bonda Tepesi.

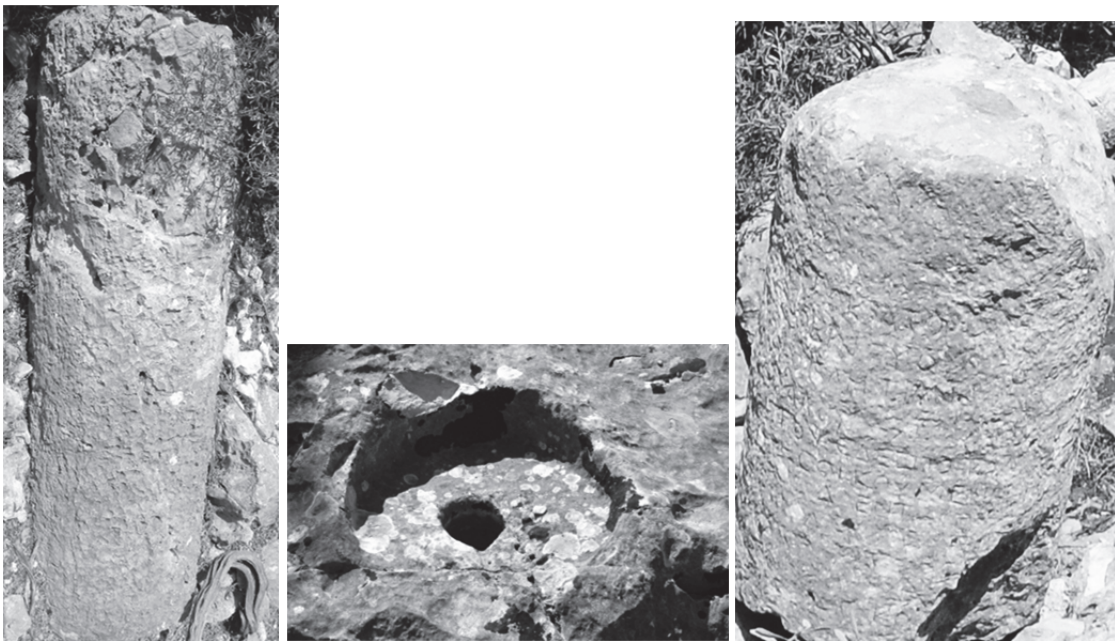


Abb. 4: Meilensteine am Westhang des Bonda Tepesi und Höhlung im Felsen mit dem Befestigungsloch des Meilensteines.



Abb. 5: Küstenlandschaft zwischen der Lagune und dem Gök Liman.



Abb. 6: Gök Liman bei Finike.