

BÖLÜM 1

BİZANS DEVRİ LİKYA LİMAN KENTLERİNDE HORREA YAPILARI

Lale YILMAZ¹

GİRİŞ

Akdeniz kıyılarının liman kuruluşlarına elverişli coğrafi yapısı ve hinterlandında ticareti yapılabilen ürünlerin yetiştirildiği alanların çeşitliliği gibi nitelikleri uluslararası deniz ticaretinin erken devirlerde başlamasını ve gelişmesini sağlamıştır. Tarihin erken devirlerinden başlayarak deniz ulaşımı, nakliye ve ticareti Akdeniz’de karayoluyla karşılaştırıldığında daha güvenli, kısa süreli ve ucuz olduğundan yeğlenmiştir. Bu nedenle Akdeniz, toplumlar arası etkileşimin geliştiği ortak bir alan konumuna ulaşmıştır. Ulaşım ve ticaret gereksinimleri, gemi yapımı ve liman kuruluşlarıyla birlikte denizciliğin rotalar ve liman kentleriyle gelişimi sürmüştür. Akdeniz geniş bir coğrafi alan olarak düşünüldüğünde İspanya’da Katalunya, İtalya’da Cenova ile Venedik limanlarından başlayarak Kuzey Afrika, Anadolu’nun güney kıyılarından Levant kıyılarına uzanan yerel ve uluslararası bir ticaret etkinliğinin geliştiği görülmektedir. Ticari ürünlerin ve satışı gerçekleştirilen malların korunması ve saklanması amacıyla gerekli görülen liman yerleşmelerinde depo yapıları inşa edilmiştir.

Bu bölümde öncelikle tahıl ve diğer ürünleri depolama işleviyle Akdeniz kıyılarında inşa edilen horrea yapılarının gelişim süreci özetlenerek Akdeniz ticaretinde önem taşıyan Likya liman kentleri Andriake ve Patara’da inşa edilmiş granarium / horrea yapıları kapsamında bu mimari yapının yeri ve önemi değerlendirilecektir².

AKDENİZ’DE TİCARET VE LİKYA BÖLGESİ

Akdeniz’de başlangıçta Fenikeli ve Yunan denizciler tarafından oluşturulan ve çağlar boyunca kullanılan üç temel deniz rotası mevcuttu. Birinci rota, kuzey yönünde Yunanistan’a, Yunan adalarına ve Korfu Adası’na ulaşmaktaydı. Korfu Ada-

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Mersin Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Turizm Rehberliği Bölümü laleyilmaz979@gmail.com

² Bu bölüm, “Bizans Devrinde Likya Bölgesi Liman Yerleşmeleri” başlıklı İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü tarafından 2015 yılında kabul edilmiş Doktora tezinden üretilmiştir.

s'ndan denize açılan bir yelkenli bir gün içinde Otranto'ya, İtalya kıyıları izleyerek Messina Boğazı'na, Tiren Denizi'ne veya Sicilya'ya ulaşabilmekteydi. Akdeniz'in ikinci rotası, güneyde Kuzey Afrika kıyılarında Mısır ve Libya yoluyla Cebelitarık Boğazı'na ulaşmaktaydı. Üçüncü rota ise Akdeniz'in merkezinde Kıbrıs, Girit, Malta, Sicilya, Sardunya ve Balear Adaları'nı izlemekteydi. Adaların oluşturduğu rota yoluyla Constantinopolis'e (İstanbul) ve Karadeniz'e ulaşılabilirdi (Braudel, 1990).



Resim 1. Likya Bölgesi

(https://tr.wikipedia.org/wiki/Kategori:Likya_antik_kentleri#/media/Dosya:Ancient_Cities_of_Lycia.png)

Roma ve Bizans devirlerinde Akdeniz'in doğusundan yola çıkan bir gemi, Ege Denizi'ne geçebilmek için Kıbrıs ve Girit gibi başlıca limanlara uğramak durumundaydı. Batıdan yola çıkan bir gemi ise açık denizde rüzgâr ve akıntı gibi doğal etkenler nedeniyle Anadolu'nun güney kıyılarını izleyerek Doğu Akdeniz (Levant) limanlarına ulaşabilirdi (Waschmann, 1998).

Anadolu yarımadasının güney batısında yer alan ve 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. Strabon, Likya bölgesini şöyle tanımlamıştır:

“Daidala'nın sınırı olduğu Rhodosluların Peraia'sından yelken açarak, Pamphylia'ya kadar uzanan Lykia'ya gelinir. (...) Rhodosluların Daidala'sından sonra Lykia'da kentle aynı adı taşıyan bir dağa gelinir, Lykia kıyısı boyunca yapılacak gezi buradan başlar; bu kıyı 1700 stadion uzunluğundadır ve engebeldir, geçilmesi zordur; fakat limanları son derece iyi donatılmıştır ve nezih bir halk tarafından iskân edilmiştir” (Strabon, 2009).

Bölgenin batısında Fethiye Körfezi (sinus Glaucus), doğusunda Antalya Kör-

fezi (mare Pamphylium), güneyinde Akdeniz (mare Mediterraneum) yer alır. Likya, batısında Karia, kuzeyinde Pisidia, doğusunda Pamphylia bölgeleri ile çevrelenmiştir.

Likya Bölgesi, Akdeniz bütün olarak düşünüldüğünde Likya Bölgesi konum bakımından Doğu Akdeniz'e bağlanabilir. Ancak Likya Bölgesi'nin, Ege Adaları, Yunanistan kıyıları ve kuzeybatıda Constantinopolis'e giden rota üzerinde yer alan liman kentlerine sahip olduğu görülmektedir. Bu nedenle bölgeler arası geçişin sağlanabildiği stratejik bir konuma sahip olmuştur. Akdeniz ticaretinin temel rotası Mısır'dan Constantinopolis'e Kıbrıs, Likya Bölgesi kıyı şeridi, Tenedos (Bozcaada) ve Abydos (Çanakkale) ile oluşmaktaydı (Laiou & Morrison, 2007). Roma Devri'nde yazar Samosatlı (Samsat) Lucianus, Mısır-İtalya rotasında Aleksandriadan (İskenderiye) bir tahıl gemisinin yolculuğunda Kıbrıs'ın kuzeyinden ilerleyerek Likya'ya ulaştığını yazmıştır (Murray, 1995).

Roma Devri'nde denizde yol alan herhangi bir gemi, Patara limanına ulaşmadan önce iki ayrı rotayı izleyebilirdi; Aleksandriadan Rodos'a doğrudan veya Likya kıyılarından veya Ege Adaları üzerinden ilerleyerek Girit ve Rodos adalarına ulaşılabilme olanağına sahiptir (Zimmermann, 1992). Bizans Devri'nde Akdeniz'de konum ve uzaklık konularında VII. Constantinus Porphyrogenitus'un 10. yüzyıla ait *De Ceremoniis* (Törenler) adlı yapıtında askeri donanmanın deniz rotasındaki uğrak limanlarını ve bu limanların birbirine göre uzaklık bilgisi yer almıştır. Yapıtın *Stadiodromikon* adlı bölümünde Likya Bölgesi'nde Bizans limanlarıyla ilgili kayıtlara rastlanamamıştır. Nikephoros Ouranos'un 10. yüzyıla ait *Taktika* adlı yapıtı ise Bizans Devri'nde Likya Bölgesi'ni içeren Kibyrrhaioton ve Mardaitai *strategos*larının deneyim ve önerilerinden oluşan bir içeriğe sahiptir (Constantinus Porphyrogenitus, 1830; Avramea, 2002).

Bölgede günümüzde sürdürülen sualtı araştırmalarıyla tespit edilen batık gemiler ve doğal etkenlere bağlı deprem ve kıyı çökmesi nedeniyle su altında kalmış mimari yapı kalıntıları (Aperlae limanı; Vann & Hohlfelder, 1998; Hohlfelder, 2005; Aslan, 2012) ticaret etkinliğinin bu limanlarla bağlantısını kanıtlamaktadır. Likya limanlarının Bizans dönemindeki ticari etkinlikleriyle ilgili belgeler ve kanıtlar sınırlı kabul edilmekle birlikte sedir ağacından elde edilerek özellikle gemi yapımında kullanılan kereste, ticareti yapılan önemli bir ürün olarak 19. yüzyıla kadar kullanılmıştır. Bu ürünün sürdürülebilirliği yerel rnlerin Akdeniz ticaretindeki varlığını göstermektedir.

Bizans Devri süresince Roma Devri'ne ait liman yerleşmeleri yapılarının işlev değiştirerek ve bazı mimari yapı unsurları katılarak Bizans yaşantısına uyar-

lanması ve dini yapıların kurulması söz konusudur. Likya Bölgesi limanlarının Bizans özelliği kazanmasında Hıristiyanlık dininin kabul edilmesi, Doğu Roma İmparatorluğu'nun ekonomik-politik durumu ve bağlantılı olarak kentlerde meydana gelen yapısal dönüşümler etkili olmuştur ve 7. yüzyılın sonlarında başlayan Roma ve Bizans devirlerinde Likya Bölgesi limanları, siltasyon, kıyı kumullarının toplanması, deprem ve kıyı çökmesi gibi doğa olaylarının olumsuz ve yıkıcı etkisi altında kalmıştır (Duggan, 2005; Öner, 1997). Bu tür durumlarda Patara, Andriake, Finike örneklerinde olduğu gibi büyük limanların yakınlarında bulunan Fırnaz (Patara), Taşdibi / Stamira (Andriake) gibi küçük körfezlerin gemilerin demirlemesi ve ikmal amaçlarıyla yeni birer liman biçiminde kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Likya Bölgesi'nde ekonomik ve siyasal sürecin liman yerleşmelerinin dönüşümünde büyük ölçüde etkilediği anlaşılmaktadır. Akdeniz'de doğudan, Araplar tarafından başlatılan istila ve fetih dönemi liman yerleşmeleri üzerinde yıkıcı etkiler gerçekleştirmiştir (Theophanes, 1982). Bu durum Likya Bölgesi'nde liman yerleşmelerinin farklı sürelerde terk edilmesine yol açmıştır. Örnek olarak Mısır'dan deniz yoluyla getirilen tahılın depolandığı ve dağıtımının yapıldığı Patara ve Andriake limanlarına gereksinim duyulmamasına neden olduğu öne sürülebilir.

Tarihsel etkenler arasında önem taşıyan Arap istilaları, Bizans liman yerleşmelerinin çöküşü bakımından sürekli bir etken olarak değerlendirilmemelidir. Bizans yönetiminin Likya Bölgesi'ni kapsayan Kibyrration, *thema* kuruluşları ve savunma surlarıyla önlemler alınmaya çalışılmıştır. Türklerin bölgeye kalıcı olarak yerleştikleri 13. yüzyıl ve sonrası, Bizans egemenliğinin bölgede kesin biçimde ortadan kalkmasına işaret etmektedir. Başlıca Likya limanları, Osmanlı Devri'nde uluslararası niteliğini önemli ölçüde yitirmiştir. Ancak coğrafi nedenlerle karayolu bağlantısının kullanışlı bulunmadığı Likya Bölgesi'nde ilk limanların kurulduğu erken devirlerden itibaren deniz yolunun yerleşmelerde yaşamsal önem taşıdığı ve üretim ve ticarete doğrudan katılan kent kuruluşlarını biçimlendirdiği anlaşılmaktadır. Bu nedenle liman yerleşmelerinin dönemin uluslararası kullanımında bulunan portulan³ ve haritalarında (örneğin, Piri Reis haritası) yer almasıyla birlikte birer iskele niteliğinde kullanımı devam ederek Osmanlı Devri'nde varlığını sürdürdüğü ve günümüze ulaştığı anlaşılmaktadır.

³ Akdeniz ticaretinde rotaların günümüze ulaşmasında önem taşıyan belgeler 13.-15. yüzyıla ait İtalyan portulanlarıdır. Portulan haritalarının başlıcaları arasında, 13. yüzyıla ait *Tammar Luxoro*, 1311-1313-1318-1320 yıllarına ait *Petrus Vesconte*, 1320 tarihli Marino Sanudo, 1375 tarihli *Catalan*, 14. yüzyıla ait *Pinelli*, 1422-1426-1443-1446 yıllarına ait Jacobus Giroladis atlasları, *Gratiosus Benincasa* Haritası (1461), *Gratiosus Benincasa* (1461-1482 yılları arasında), Andreas 1436, 1448 yıllarına ait *Bianco*, *Petrus Vesconte*, atlasları ile *Portulan Rizzo* sayılabilmektedir. Portulanlar temelde Roma Devri'ne aktarılan ve Bizans Devri'nde güncellenen ve Ortaçağ Avrupası'nda kullanımı sürdürülen limanlarla ilgili ayrıntılı bilgileri içermektedir.

HORREA (GRANARIUM) YAPILARININ GELİŞİMİ

Horrea yapıları, deniz ticaretinin gelişmeye başladığı antik devirlerde inşa edilmeye başlanmış, Roma Devri'nde önemli gelişim göstermiş, depo işlevi gören büyük yapılardır. Bu anıtsal görünümlü yapılar ise liman alanlarının önemli bir bölümünü oluşturan, ithal ve ihraç edilen ürünlerin depolandığı, alım satım işlemlerinin yapıldığı kuruluşlar biçiminde tanımlamak mümkündür. Bu bakımdan tanımlamalarda küçük ve sivil nitelik taşıyan yapılar granarium, Roma İmparatorluk Devri'nde İS 2. yüzyıldan başlayarak ürünlerin ve malların korunduğu sivil veya askeri nitelikli büyük yapılar, horreum / horrea olarak adlandırılarak ayırım sağlanmaya çalışılmıştır. Yapıların inşasında ahşap ve taş olmak üzere iki tür malzemenin kullanıldığı tespit edilmiştir (Rickman, 1971).

Horrea veya horreum, ürünlerin güvenli biçimde saklandığı ve korunduğu odalardan oluşan yapılardır. Roma Devri'nde horrea yapıları kentlerde ve kırsal alanlarda ürünlerin ve malların depolanması amacıyla inşa edilmiş kamusal ve özel depo yapılarını tanımlamak için kullanılırdı. Roma yazılı kaynaklarında farklı ürünler için horrea tanımları bulunmaktadır; ancak bu tür yapıların temel kullanımının tahıl depolamak olduğu kabul edilmiştir (onlinelibrary.wiley.com). Horrealar, Claudius döneminde imparatorluk mülkiyeti konumuna gelmiştir. Horrea Sulpiciana ve Horrea Caesaris, Roma Cumhuriyet Dönemi'nde Sulpicia tarafından inşa edilirken, imparator Galba tarafından restore edilmiştir. Yapının depo bölümleri tahıl, yağ, mermer gibi ürün ve mallara ayrılmıştı. Alan, özel satışçılara kiralanıyordu. Horace döneminde kamusal depolar olan yapılar Emporium'da yer almaktaydı (Rickman, 1971).

Roma Devri'nde gelişim gösteren çeşitli ürünlerin korunduğu depo yapıları, imparatorluk sınırları içinde Akdeniz ticaretinin gerçekleştirildiği başlıca liman kentlerinde inşa edilmiş temel yapılar niteliği taşımaktaydı. Başkent Romada sayısını yirmiye aşan horrea yapısının adı tarihi kayıtlarda yer almakta olup kentte daha fazla sayıda horrea inşa edildiği bilinmektedir. Horrea yapıları farklı nitelikler taşıyabilmekteydi; örneğin tarihi kaynaklarda Horrea Ummidiana ve Horrea of Q. Tineius Sacerdos, özel mülke ait veya kiralanmış horrea yapıları biçiminde kaydedilmiştir. Horrea Candelaria ile Horrea Chartaria, *Notitia Regionum*'da geçmektedir, bu yapıların olasılıkla Severus veya daha sonraki dönemde kurulduğu öne sürülmüştür. Horrea Aniciana, Postumiana, Peduceiana, Leoniana ve Severiana yapılarının kayıtlarda adları yer almaktadır. Horrea Lolliana yapısının kayıtlarda adı bulunmakla birlikte Severuslar Mermer Roma Planı⁴ üzerinde yer almaktadır. Roma imparator-

⁴ Forma Urbis Romae adını taşıyan İS 3. yüzyılda Severuslar döneminde yapılarak Templum Pacis'in iç mekanına (aula) yerleştirilmiş 18,10x13 m ölçüsünde mermer levhadır (<https://formaurbis.stanford.edu/docs/FURmap.html>).

luk döneminde özel mülkiyete kademeli olarak el konulması ve Ostia limanında yeni kuruluşların inşa edilmesiyle horrea kuruluşlarının kamu veya devlet malı olduğunun belirlenmesi açık değildir. Ostia'da horrea yapıları kentin genelinde yaygın olarak inşa edilmişti. Horrea'nın inşa bilgilerini içeren yazıtlarda kurucu imparatorun adı belirgin biçimde yer almıştır. Likya'daki Myra ve Patara limanlarında inşa edilen horrealar imparatoru işaret etmektedir. Geç dönemdeki yasal kayıtlara göre horrealar imparatorluk mülkü konumuna gelmiştir (Rickman, 1971; Patrich, 2011).

Doğu Akdeniz'in önemli limanı Caesarea Maritima'da Herodes limanında Hellenistik Dönem'e ait limen kleistos (kapalı liman) alanında inşa edilen horrea yapıları Herodes dönemine aittir (Raban & Hohlfelder, 1981). Liman alanında tonoz örtülü yirmi kadar horrea yapısı belirlenmiştir. Vault I olarak adlandırılan tonozlu yapı, 2. yüzyılın başlarında inşa edilmiş ancak Mithraeum'a dönüştürülmüş, 3. yüzyılın sonlarına kadar bu işlevi taşımasının ardından depo yapısına dönüştürülmüştür (Blakely, 1988).

Başkent olarak Constantinopolis ise doğal limanı, Haliç, Marmara Denizi ve Boğaziçi kıyılarında kurulan ticari ve saray limanlarıyla önem taşımaktaydı. Kentin limanları ticaretin merkezi olarak *horrea* (tahıl ambarı) yapıları ile donanmaya ait tersane gibi çeşitli resmi yapılara da sahipti. Neorion Limanı'nda 6. yüzyıla kadar tahıl depolama amacıyla inşa edilmiş yapıların varlığı bilinmekteydi. Ayrıca burada 559 yılındaki yangına kadar antrepo (parathalassiaipothekai) yapısının bulunduğu da kayıtlarda geçmektedir. Paleologoslar döneminde Horaiapyle (Bahçekapı) yakınında Lips Manastırı'na ait bir antrepo (horreion) inşa edilmiştir. Bu çevrede ambar ve tüccarların kaldıkları yerlerin bulunma olasılığı öne sürülmüştür (Müller-Wiener, 2003). II. Theodosius dönemine ait Notitia'da kentin 9. Bölge'sinde Julian ve Theodosius Limanları arasındaki alanda Horrea Alexandrina ve Horreum Theodosianum adını taşıyan iki horrea / granarium (tahıl deposu) kaydedilmiştir. Bu horreaların Mısır'dan gelen tahılın depolanması amacıyla inşa edildiği düşünülmektedir. Ancak bu bölgedeki horreaların kapasitesi Haliç limanlarında bulunan yapılarla eşit değildir. Strategion ile Proosphorion Limanı'nın yer aldığı 5. Bölge'de ise sıvıyağ deposu (Horrea Olearia), Julian Limanı (361-363) yapımlarından sonraki döneme ait, İmparator Valens (364-378) tarafından inşa ettirilmiş Horrea Valentiaca, üç tahıl deposu Notitia'da listelenmiştir. Horrea yapıları, Notitia tarafından kentin temel yapıları (*necessaria civitatis aedificia*) olarak adlandırılmıştır (Janin, 1950; Magdalino, 2000).

Constantinopolis ile aynı bölgede (Bythinia) yer alan başkent ünvanı taşımış önemli bir kent olan Nikomedia'da Horrea Petroniana adlı mermer deposu olarak kullanılan ancak yeri tespit edilemeyen bir yapı kaydedilmiştir (Ward-Perkins, 1980).

Ege Denizi'nin kuzeyinde Tenedos (Bozcaada), Justinianos dönemi tahıl ambarlarının bulunduğu merkez niteliğiyle önemini korumuştur. Prokopius, Tenedos'ta inşa edilen bu tahıl deposunu (granarium) kaydetmiştir. Ayrıca Hellespontus'ta (Çanakkale) denizin daraldığını, Sestos ve Abydos kentlerinin bulunduğu bolumun boğazın girişini başlattığını, buraya gemiler geldiğinde Constantinopolis'e gidenlerin demirlediğini yazmıştır. Gemilerin bu bölgede güney ruzgarı esmediği takdirde ilerleyemeyeceğini belirtmiştir (Procopius, 1961; Barnes, 2006). Burada inşa edilen granariumun başkent Constantinopolis'e ulaşan ticaret rotasında önemli bir ara durak olduğu anlaşılmaktadır.

Constantinopolis'te kullanılması amacıyla 10.-11. yüzyıllarda tahılın depolandığı imparatorluk diğer horrealar arasında Anadolu'nun kuzey kıyılarında (Amisos, Amastris), Bithynia'da (Chios, Panormos, Nikomedeia ve Pegai), Trakya'da (Herakleia – Marmara Ereğlisi), Bulgaristan'da (Philippopolis), Smyrna ve Kıbrıs'ta (Paphos) bulunmaktadır (Cheynet'ye atıf Lefort, 2002). Kuzey Ege'de Tenedos (Bozcaada) horrea yapılarının kullanımı bu dönemde surdurulmuştur. Güney kıyılarındaki, örneğin Andriake ve Pataradaki horrea yapılarının 10.-11. yüzyıllara ulaşmadan kullanım dışı kaldığı düşünülmektedir (Laiou, 2002).

Constantinopolis'e sağlanan tahıl ve diğer malzemenin Kuzey Afrika başta olmak üzere geniş bir alanda limanlar arasında sistematik biçiminde depolama ve dağıtım işlemlerinin gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Bu sistem Roma Devri'nden Bizans'a aktarılan geleneksel yöntemler, kurallar ve kanunlarla gerçekleştirilmiştir.

LİKYA BÖLGESİ'NDE HORREA (GRANARİUM) YAPILARI

Likya limanı, Hellenistik Dönem'den itibaren Geç Antik Çağ'a kadar deniz bağlantısı üzerindeki konumu nedeniyle öncelikle Mısır ile olan ticari etkinliği Patarra ve Myra'nın limanı Andriake'de inşa edilen horrea yapıları öncelikle ordunun ikmal gereksinimi amacıyla kullanılmıştır. Ayrıca Likya Bölge si hinterlandında yetiştirilen tahılın Xanthos'ta depolanmasının yanı sıra Mısır'dan getirilen tahıl bu horrealarda daha fazla yer aldığı düşünülmektedir. Zimmerman, Pamphylia yerine Likya liman alanlarında iki büyük granariumun kurulmasını Likya hinterlandında az olmasına karşın tahıl u retimine ve konumları nedeniyle Aleksandria limanına kısa sürede ulaşabilme avantajına bağlamaktadır (Zimmerman, 1992). Ancak Likya kıyılarının liman kuruluşlarına elverişli olmasının yanında Anadolu'nun diğer doğu ve batı Akdeniz kıyılarına yakınlığının getirdiği bölge ler arası merkezi bir konuma sahip olmasının önemli bir etken olduğu düşünülebilir.

Likya'da ise Roma Devri'nde Myra'nın liman kenti Andriake'de bölge nin en büyük tahıl deposu (granarium, Horrea Hadriani) İmparator Hadrianus döne-

minde inşa edilmiştir. Her iki yapı, Roma Devri'nin en iyi korunmuş devlet horrea yapılarıdır (Borchhardt, 1975; Hellenkemper & Hild, 2004). Likya Bölgesi'ndeki iki büyük horrea yapısının inşası imparatorun onurlandırması veya bölgeyi ziyaretinde aktarılan bir talep doğrultusunda inşa edilmiş olabileceği öne sürülmüştür (Cavalier, 2007). İmparator Hadrianus'un Patara liman alanında da granarium yaptırması her iki liman kentinin üretim ve ticari merkez olarak değerini göstermektedir. Mısır'daki Aleksandria limanından getirilen tahılın depolandığı Patara ve Andriake limanındaki granarium / horrea yapıları Likya liman yerleşmelerinin tarihsel işlevi ile ilgili kanıt sağlamaktadır.

Likya'nın Akdeniz ticaretindeki konumu üzerine ilk kaynaklar Antiphellos'ta çıkarılan sünger, Patara'da üretilen sandalet, Telmessos'ta üretilen şarap gibi bazı özgün ticari ürünler ile ilgili Yaşlı Plinius'un *Historia Naturalis*'i gibi, yazılı metinler olmuştur. Tarihi kayıtlar ve papirüsler Roma İmparatorluğu dönemi boyunca Akdeniz'de canlı ticaretin göstergesi kabul edilmektedir. İÖ 3. yüzyıla ait Zenon arşivinde Likya limanları ve Mısır arasında bu dönemde sürdürülen ticaret bağlantısı kanıtlanmıştır. Andriake ve Patara limanları Akdeniz'in başlıca güzergahları üzerinde yer almalarıyla birlikte en önemli ve koruyucu limanları arasında kabul edilmektedir. Tahıl taşıyan yük gemileri Constantinopolis yönünde Roma Devri'nde 1. yüzyıl, Bizans Devri'nde 4. yüzyıldan itibaren artış göstermiştir (Zimmerman, 1992; Hellenkemper & Hild, 2004).

Resmi yapılar özellikle ticari limanlarda deniz aşırı ticaretin yürütülmesini sağlayan görevliler için kurulmuştur. Bu konuda Andriake'de granariumda olduğu gibi depo yapılarıyla birlikte inşa edilmiş odaların gümrük, vb. işlevi taşıdıkları öne sürülebilir.

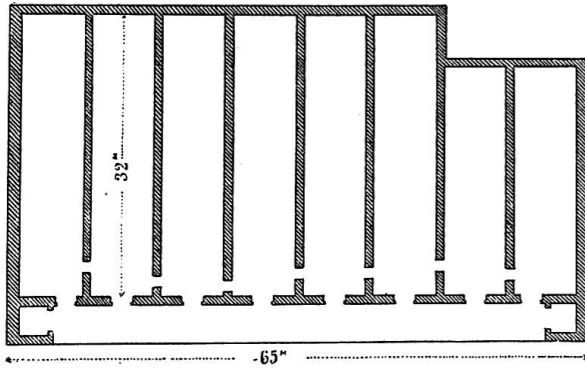
Andriake Limanı Horrea / Granarium Yapısı

Anadolu'nun güneyi 19. yüzyıl başlarından itibaren uluslararası araştırmacıların ilgisini çekmiştir. Günümüzde Antalya'nın Demre ilçesinde yer alan Myra ve Andriake, Meyer, Beaufort, Texier, Fellows, Spratt-Forbes ve Daniel, Benndorf, Niemann, Petersen ve Luchan tarafından araştırılmıştır. Myra'da Borchhardt tarafından 1964-1968 yılları arasında geniş kapsamlı bilimsel araştırmalar gerçekleştirilmiştir. Prof. Dr. Yıldız Ötügen tarafından 1988 yılında Aziz Nikolaos Kilisesi çalışmaları sürdürülmüştür. Prof. Dr. Nevzat Çevik tarafından 2009 yılında Myra ve limanı Andriake kazı çalışmaları başlatılmıştır (Çevik, 2010).

Myra'nın limanı Andriake'de İS 129-130 yıllarında İmparator Hadrianus döneminde inşa edilen granarium, Patara'daki granarium ile birlikte bölgede sürdürülen tahıl üretiminin ve ticaretinin en önemli anıtsal yapısı ve kanıtı niteliğini taşımaktadır. Erken dönem araştırmalarda alanda, granarium ile liman arasında

uzanan liman caddesi ile gemi barınakları ve gemi inşa alanları tespit edilmiştir (Bayburtluoğlu, 2004).

Andriake’de liman yapıları Roma döneminde limanın güneyinde oluşmaya başlamıştır. Liman alanının günümüze ulaşan anıtsal yapısı horrea veya granarium (tahıl deposu) olmuştur (Resim 2). Andriake, Patara ile birlikte bölgenin iki büyük granarium yapısından birine sahiptir. Andriake liman alanında inşa edilen granarium, doğu – batı doğrultusunda olup limana bakan cephesiyle yapı 64,24 x 38,65 metre ölçüsünde olup toplam 2,307 m² alana sahiptir. Yapının duvar kalınlığı 0,85 metredir. Batı yönünde son iki bölüm arka cephede daha 6,04 m daha alçaktır. Yapının iç alanı ise 2,081 m²’dir. Granarium’a ait sekiz bölüme girişler cephedeki birbirinden ayrı sekiz kapıdan sağlanmaktadır. Ayrıca iç mekânda odalar arasında giriş kapıları mevcuttur. Yapının doğu (3,73 x 3,59 m) ve batı (3,72 x 3,59) ucundaki iki oda ürünlerin kayıt işlemlerinin yapıldığı resmi ofislerdir. Yapının 7. biriminin cephesinde blok üzerinde “Herakleon gördüğü rüya üzerine bunu adadı” yazısı tespit edilmiştir. Granarium’un kiremit kaplı ahşap bir çatıyla örtülü olabileceği anlaşılmıştır (Çevik, vd., 2011).



Resim 2. Horrea Hadriani, Andriake, plan (Nieman 1882’den akt. Borchhardt, 1975)

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 yer almaktadır. Granariumun doğu-batı odaları arasında 4,20 m genişliğinde portiko bulunmaktadır. Ayrıca yapıya bitişik olarak inşa edilen ışlık, Bizans Devri’ne, 6. yüzyıla tarihlenmektedir. Granarium odalarının inşasında bölgeye ve Andriake’ye özgü harç malzemesi olarak tanımlanabilecek mureks kabuklu harç kullanılmıştır. Yapı % 97 oranında özgün biçimde günümüze ulaşabilmiş olmasıyla ayrı bir değere sahiptir. Boya

maddesi elde etmek amacıyla toplanan deniz canlısı mureks kabuklarının harç malzemesi işleviyle kullanımı yerel özellik taşıması bakımından ayırt edicidir (Çevik, vd., 2011; Çevik, 2017).

Andriake granarium yapısı, Horrea Hadriani, 2009 yılında kazı çalışmalarının ardından restorasyonunun gerçekleştirilmesiyle birlikte 2016 yılında Likya Uygarlıkları Müzesi adıyla ziyarete açılmıştır (Çevik, 2017).

Liman agorası, plakoma, granarium yapısının doğusunda, kuzeydeki limana ana cadde ile bağlanan U biçimli bir yapıdır ve granarium / horrea ile aynı dönemde inşa edilmiştir. Alan, Roma liman kentinin tüm özelliklerini düzen ve işlev bakımından taşımaktadır. Andriake’de granarium / horrea yapısının bitişğinde yer alan plakoma, merkezi satış alanı biçiminde açıklanmıştır. Bu alanın geniş kolonadları ve taş döşeli zemini bulunmaktadır (Foss, 1996). Granarium’un kuzey yönünde işlik olduğu tespit edilen yapı kalıntılarında oluşan alanda bilimsel çalışmalar sürdürülmektedir (Çevik, vd., 2017).

Andriake horrea yapısını konumu bakımından değerlendiren Cavalier tarafından rıhtım bölümüne yaklaşık 100 m uzaklıkta inşa edilmesi nedeniyle yapıya depoların tamamen boşaltılmadığı, horreanın liman ve agorayla bağlantılı olduğu öne sürülmüştür (Cavalier, 2007).



Resim 3. Andriake, Horrea, Views in Ottoman Empire, L. Mayer, 1803.
(<https://kulturenvanteri.com/yer/andriake-granarium/#16/36.225864/29.955549>)

PATARA LİMANI HORREA YAPISI

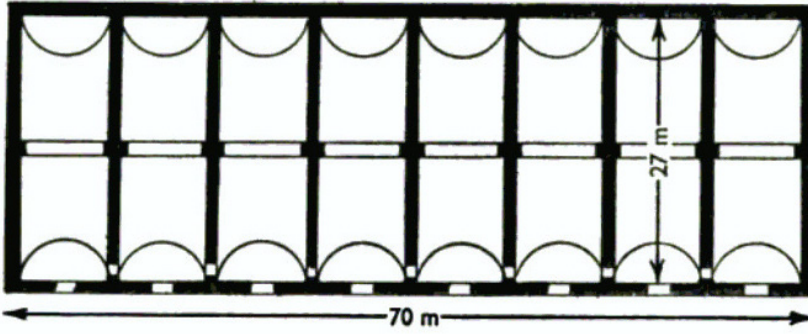
Patara Antik Kenti, Antalya'da Kalkan ve Fethiye arasında yer almaktadır. Likya Birliği'nin başkenti olarak tarih boyunca önem taşımıştır. Roma Devri'nde Akdeniz'in önemli bir ticaret kenti konumundadır. 1988 yılından başlayan ve günümüzde de sürdürülen kazı çalışmalarıyla saray, meclis binası, bouleterion, tiyatro, hamam, granarium, deniz feneri yapıları, Prof. Dr. F. Işık ve Prof. Dr. H. İşkan Işık başkanlığındaki ekip çalışmasıyla gün ışığına çıkarılmıştır (Işık, Yılmaz, 1989). Liman alanı, Helenistik Dönem'den Bizans Devri'nin sonlarına, Xanthos Nehri'nin getirdiği kumlarla liman havuzunun kapanmasına değin işlevini sürdürdüğü öne sürülmektedir.

Doğu-Batı ticaret rotası üzerinde yer alan Patara limanının Akdeniz ticaretindeki önemi İS 131 yılının bahar aylarında kenti ziyaret eden Hadrianus'un inşa emrini verdiği granarium yapısıyla kanıtlanmıştır (Hellenkemper & Hild, 2004). Yerleşmede ortaya çıkarılan İon özelliği taşıyan çeşitli çanak-çömlek buluntuları üretim ve ticaret etkinliğinin bir göstergesidir (Işık, 1991).

İmparator Claudius'un yaptırdığı Yol Kılavuz Anıtı olarak adlandırılan, Stadiasmus Paterensis, Patara'nın Anadolu'daki tüm ticari merkezlere uzaklıkların kaydedilmiş olması bakımından önemli bir kanıt niteliği taşımaktadır. Stadiasmus Paterensis, Patara'nın merkezi bir liman kenti ve bir tür başlangıç noktası teşkil ettiğini göstermektedir⁵. Anıt, aynı zamanda üçten fazla rota üzerinde hemen tüm Likya kentlerini içermesi bakımından önem taşıyan tarihi bir kaynaktır (Şahin, 2011).

Patara'da granarium / horrea yapısı, 70 x 27 m ölçülerinde ve Andriake horreasında inşa edildiği gibi sekiz bölümlü bir plana sahiptir. Yapının bölümlerinden her biri 8,75 x 27 m ölçüsündedir. Bölümlere giriş doğu cephesinde yer alan 2 m genişliğindeki kapılarla sağlanmaktaydı. İç mekânda bölümler arasında yer alan kapılar 1,13 m genişliğindedir. Duvar yüksekliği 10 m, dış duvar kalınlıkları 1 m, iç duvar kalınlıkları 0,80 metredir. Cephede kapıların üst bölümünde duvara açılmış kare biçimli pencerelerin havalandırma amaçlı olduğu öne sürülmüş olup yapının tek katlı olduğu belirlenmiştir (Rickman, 1971; Gülbay, 2009; Resim 4-5).

⁵ 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 (Şahin, 2011).



Resim 4. Patara, Horrea, plan (Rickman, 1971)



Resim 5. Patara, granarium, <https://www.histolia.de/lykien/patara/patara-lykien-bilder.html>

Anadolu Akdenizi'nde Xanthos, Tlos, Patara gibi birçok kentte, Roma Devri'nde 2. yüzyılın sonlarından başlayarak hububat ve gıda ürünlerinin dağıtım sistemi gerçekleştirilmiştir. Depolama işlevi taşıyan yapıların birden fazla çeşitte ürünü koruma, saklama ve dağıtım gibi geniş olanaklara sahip olduğu ayrıca bu yapıların devlet tarafından inşa edilmelerine karşın Romadaki benzerlerinde olduğu gibi tüccarlara kiralanabileceği öne sürülmüştür (Cavalier, 2007). Ayrıca Teimi-

ussa (Üçağız), Aperlae (Sıcak iskelesi) gibi daha küçük liman alanlarında depo olabilecek yapı kalıntıları bulunmaktadır. Bu durum Likya'da birçok limanın yerel ürünler yoluyla Akdeniz ticaretine katılmasının veya limanlar arasındaki aktarımda yer almasının kanıtı olarak kabul edilebilir.

SONUÇ

Roma Devri'nde başlayarak Bizans Devri'ne aktarılan mimari gelenek ve toplumsal yaşamın izleri, Anadolu'da Akdeniz kıyılarında mimari yapı kalıntılarıyla gözlemlenebilmektedir. Akdeniz ticaret rotalarında önemli birer durak, ikmal ve ticaret etkinliğinin gerçekleştirildiğı önemli limanlar Likya Bölgesi'nde yoğun biçimde yer almaktadır. Ticareti gerçekleştirilen ürünlerin depolanması, taşınması, bölgeler arası ticaretinin gerçekleştirilmesi gibi alanlarda temel önem taşıyan mimari yapılar arasında granarium veya horrea yapıları Roma Devri'nde artan ticaretle birlikte kurulan sistem yoluyla önemli ölçüde gelişim göstermiştir.

Tarihi süreçte Likya, doğal afetler ile olduğı kadar siyasal koşullar nedeniyle etkilenmiştir. Bölgede Bizans İmparatorluğu'na yönelik Arap istilalarının gerçekleştiğı 7. yüzyıl tarihte kırılma noktası olarak kabul edilmektedir. Bizans'ın Karanlık Çağı olarak tanımlanan ancak tartışmaya açık olan bu dönemde yerleşmelerin terk edilmesi nedeniyle var olan günlük yaşantının kesintiye uğramasına neden olmuştur. Bu durum güvenliğin sağlandığı yıllarda aynı yerleşmelere geri dönüldüğünde Geç Roma Devri'ndeki öneminden ve kullanımından farklı mimari yapısal ve toplumsal nitelikler gösteren Bizans kentinin kurulmasına yol açmıştır. Bu durumda tarihsel süreçte istilalar nedeniyle topluluk yapısına dair değişimler gerçekleşmiştir. Örneğin Ortaçağ'da Likya'da Olympos ve Aperlae gibi yerleşmelere dini grupların yerleştiğı kaydedilmiştir (Mergen, 2011). Likya Bölgesi'nin batısında yer alan Makri, Kekova ve çevresi ile Finike limanları ise Ortaçağ'da ulaşım ve ticaret bakımından varlığını sürdüren yerleşmeler veya iskeleler arasında sayılmıştır.

Akdeniz ticaretine bakıldığında Ortaçağ başlangıcında ticaret rotalarındaki değişim, Doğu Akdeniz liman yerleşmelerini yeniden biçimlendirmiştir. Doğu Akdeniz'de Suriye ve İsrail kıyılarında Dor, Caesarea Maritima (Sebastos), Leptis Magna, Yafa, Gaza gibi limanlar ve liman yerleşmeleri örnek olarak gösterilebilir. Arap-Müslüman denizciliğinin gelişmesiyle birlikte Akdeniz ticaretinin egemenlik dengelerini tümüyle dönüştürmüştür. Ana ticaret rotalarının bir bölümünün değişmesine karşın Likya yarımadasının körfez ve adalarının denizcilik haritalarında kaydedilmesi, limanlara dair öneriler ve tanımlamalar yoluyla bilgi verilmesi, uğrak limanlar arasında elverişli doğal ve yapısal koşullara bağlı biçimde yer aldıklarını kanıtlamıştır.

Granarium veya horrea yapıları, Akdeniz ticaretinin temel mimari yapıları olarak liman alanlarında temel yapılar olarak varlığını sürdürmüştür. İncelenen iki örnek, Andriake ve Patara horrea yapıları, Roma mimari nitelikleriyle Bizans Devri süresince belirtildiği üzere en az 10.-11. yüzyıllara kadar işlevlerini korumaları nedeniyle önemini yitirmemiştir. Günümüze büyük oranda ulaşan anıtsal mimari nitelikleriyle Anadolu Akdeniz kıyıları için ünük mimari yapı örneği olarak değer taşımaktadır. Özellikle, Andriake horrea yapısının restore edilerek müze olarak ziyarete açılması kültürel mirasın korunması açısından örnek teşkil etmektedir.

Anadolu'da konu alınan Roma ve Bizans devirlerine ait yapıların korunmasının ve restorasyonunun tarihi Akdeniz ticareti kapsamında uluslararası kültürel değerlerin etkileşimi ve aktarımını sağlaması bakımından yararlı olacağı düşünölmektedir.

KAYNAKÇA

- Andriake Granarium. kulturenvanteri.com <https://kulturenvanteri.com/yer/andriake-granarium/#16/36.225864/29.955549>, (Erişim Tarihi: 20.08.2022)
- Aslan, E. (2012). Kekova Bölgesi Sualtı Araştırmaları "Aperlai Limanı". K. Dörtlük, T. Kahya, R. Boyraz Seyhan, T. Ertekin (Eds.) içinde *Uluslararası Genç Bilimciler Buluşması I: Anadolu Akdeniz Sempozyumu 04-07 Kasım 2009*, Antalya: Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü
- Avramea, A. (2002). Land and Sea Communications, Fourth-Fifteenth Centuries. Angeliki E. Laiou (Ed.) içinde *The economic history of Byzantium from the seventh through the fifteenth century* (pp. 57-90), Washington: Dumbarton Oaks
- Barnes, C.H.L. (2006). *The Ferries of Tenedos*, Zeitschrift für Alte Geschichte, (55) 6, 167-177
- Bayburtluoğlu, C. (2004). *Lykia*. İstanbul: Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü
- Blakely, J. A. (1988). Ceramics and Commerce: Amphorae from Caesarea Maritima. *Bulletin of the American Schools of Oriental Research*, 271, 31-50
- Borchhardt, H. J. (1975). Myra: Eine Lykische Metropole in antiker und byzantinischer Zeit. Berlin: Gebr. Mann Verlag
- Braudel, F. (1990). *Akdeniz mekan ve tarih*. N. Erkut (Çev.), İstanbul: Metis Yayınları
- Cavalier, L. (2007). Horrea D'Andriaké et Patara: Un nouveau type d'édifice fonctionel en Lycie a l'époque impériale. *Revue des études anciennes* (109) 1, 51-65
- Cheyne, J.-C. (1999). Un aspect duravitailement du Constantinople aux Xe-XIes. *Studies in Byzantine Sigillography* 6, 1-26
- Constantinus Porphyrogenitus. (1830). *De ceremoniis aulae Byzantinae*. J. Reiske (Ed.) Bonnae: Weber
- Çevik, N. (2017). Andriake Likya Uygurlukları Müzesi. *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ulusal Müzecilik Sempozyumu Bildirileri, Türkiye'de Müzecilik: Yeni Kavram ve Uygulamalar* içinde (ss. 18-29), İstanbul
- Çevik, N. & Bulut, S. & Aygün, A. & Çömezöğlu Uzbek, Ö. (2017). Myra and Andriake Excavations of 2016 (2016 Yılı Myra ve Andriake Kazıları). *ANMED*, 15, 67-75
- Çevik, N. & Bulut, S. & Tıbikoğlu, H. O. & Özdilek, B. & Aygün, Ç. A. (2011). Myra ve Andriake Kazıları 2009: İlk Yıl. Toy, A. N., Dönmez, H., Ötgün, Ö. (Yay.Haz.) içinde 32. *Kazı Sonuçları*

Tarih Araştırmaları VI

- Toplantısı I* (ss. 403-420). Ankara: TC Kùltür ve Turizm Bakanlığı
- Çevik, N. (2010). Myra ve Limanı Andriake Kazıları Başlarırken Ön-Düşünceler. *Arkeoloji ve Sanat*, 134, 53-82
- Duggan, T.M.P. (2005). 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*, VIII, 357-398
- Forma Urbis Romae, <https://formaurbis.stanford.edu/docs/FURmap.html>, (Erişim Tarihi: 16.08.2022)
- Foss, C. (1994). The Lycian coast in the Byzantine age. *Dumbarton Oaks Papers*, 48, 1-52, <http://www.jstor.org/stable/1291721>
- Foss, C. (1996). Cities and Villages of Lycia in the life of Saint Nicolas of Zion. *Cities, Fortresses and Villages of Byzantine Asia Minor* içinde (pp. 303-337), Aldershot, Hampshire: Varorium
- Gülbay, O. (2009). *Anadolu'da İmparator Hadrianus Dönemi İmar Faaliyetleri*. Yayımlanmış Doktora Tezi, İzmir
- Hellenkemper, H. & Hild, F. (2004). Lykien und Pamphylien. Teil 2, Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften
- Hohlfelder R. L. (2005). Aperlae in Lycia: Ancient Maritime Life beyond the Great Harbors. *Classical Ireland*, 12, 13-30
- Horrea.(2022).<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/9781444338386.wbeah06165.pub2> (Erişim tarihi: 15.08.2022)
- Işık, F. (2000). *Patara: The History and Ruins of the Capital City of Lycian League*. M. Çobanoğlu (Çev.), Antalya: Universal Holding
- Işık, F. (1991). Patara, Dünü, Bugünü ve Geleceği. 29. *Türk Arkeoloji Dergisi*, 23, 35-69.
- Işık, F. & Yılmaz, H. (1990). Patara 1988. içinde XI. *Kazı Sonuçları Toplantısı II*, (ss. 1-21), Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Janin, R. (1950). Les Ports de Constantinople sur la propontide. *Byzantion*, 20, Actes du VIIe congrés études Byzantines Bruxelles 1948, 73-79, <https://www.jstor.org/stable/44168672> (Eriřim tarihi: 19.08.2022)
- Laiou, A. E. (2002). The Byzantine economy: an overview. Angeliki E. Laiou (Ed.), *The Economic History of Byzantium From the Seventh through the Fifteenth Century* içinde (pp. 1145-1164). Washington: Dumbarton Oaks
- Lefort, J. (2002). The rural economy, seventh-twelfth centuries. Angeliki E. Laiou (Ed.), *The Economic History Byzantium From the Seventh through the Fifteenth Century* içinde (pp. 231-314). Washington: Dumbarton Oaks
- Magdalino, P. (2000). The maritime neighborhoods of Constantinople: commercial and residential functions, sixth to twelfth centuries. *Dumbarton Oaks Papers*, 54, 209-226
- Mergen, Y. (2011). *Olympos Antik Kentinin Orta Çağ Dönemi Dokusu ve Likya Bölgesi Açısından Önemi*. İzmir: Yayımlanmamış Doktora Tezi
- Murray, W. M. (1995). Ancient Sailing Winds in the Eastern Mediterranean: The Case for Cyprus. Nicosia, V. Karageorghis, D. Michaelides (Ed.), *Proceedings of the International Symposium: Cyprus and the Sea* içinde (pp. 33-43). Cyprus: University of Cyprus
- Müller-Wiener, W. (2003). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları
- Öner, E. (1997). Eşen Ovası'nın Alüvyal Jeomorfolojisi ve Likya Antik Kentleri", A. Ü. *Türkiye Coğrafyası ve Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6, 203-242.
- Patrich, J. (2011). Warehouses and Granaries in Caesarea Maritima. *Studies in the Archaeology and History of Caesarea Maritima*, Leiden: Brill
- Procopius (1961). *History of the Wars*, H. B. Dewing (Çev.), 7, Cambridge: Harvard University Press
- Raban, A., Hohlfelder, R. L. (1981). The ancient harbors of Caesarea Maritima. *Archaeology*, (34) 2, 55-60
- Rickman, G. (1971). Roman Granaries and Store Buildings. Cambridge: Cambridge University Press

Tarih Araştırmaları VI

- Strabon (2009). *Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika: Kitap XII-XIII-XIV)*. A. Pekman (Çev.), 6. bs., İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları
- Şahin, S. (2011). *Stadiasmus Patarensis Likya Eyaleti Roma Yolları*, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları
- Theophanes (1982). *The Chronicle of Theophanes*, H. Turtledove (Çev.), Philadelphia: University of Pennsylvania Press
- Ward-Perkins, J. (1980). The Marble Trade and Its Organization: Evidence from Nicomedia. *Memoirs of the American Academy in Rome: Studies in Archaeology and History*, 36, 325-338
- Waschmann, S. (1998). *Sea going ships and seamanships in the Bronze Age Levant*. London: Texas A & M University Press, Chatham Publications
- Vann, R. L., Hohlfelder R. L. (1998). "Survey of Classical Harbours in Turkey The 1996 Season at Aperlae in Lycia", *15. Araştırma Sonuçları Toplantısı II* içinde (ss. 423-435), Ankara: TC Kültür Bakanlığı Yayınları
- Zimmerman, M. (1992). Die lykischen Häfen und die Handelswege im östlichen Mittelmeer, *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, 92, 201-217