

**T.C.**  
**EGE ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ARKEOLOJİ ANABİLİM DALI KLASİK ARKEOLOJİ BİLİM DALI**

**DOKTORA TEZİ**

**ROMA İMPARATORLUK DÖNEMİ'NDE**  
**ANADOLU'DA YOLLAR VE YOL**  
**AĞLARI**

**SİNAN ALTUN**

**92110005864**

**TEZ DANIŞMANI**

**PROF. DR. GONCA CANKARDEŞ ŞENOL**

**İZMİR 2017**

**T.C.  
EGE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ARKEOLOJİ ANABİLİM DALI KLASİK ARKEOLOJİ BİLİM DALI**

**ROMA İMPARATORLUK DÖNEMİ'NDE  
ANADOLU'DA YOLLAR VE YOL  
AĞLARI**

**DOKTORA TEZİ**

**SİNAN ALTUN**

**JÜRİ ÜYELERİ**

**Prof. Dr. Gonca CANKARDEŞ ŞENOL (DANIŞMAN)**

**Prof. Dr. Binnur GÜRLER**

**Doç. Dr. M. Nezh AYTAÇLAR**

**Yrd. Doç. Dr. Aytekin ERDOĞAN**


**Yrd. Doç. Dr. Duygu TANRIVER**

**İZMİR 2017**

Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne sunduğum ROMA İMPARATORLUK DÖNEMİ'NDE ANADOLU'DA YOLLAR VE YOL AĞLARI adlı yüksek lisans/doktora tezinin tarafımdan bilimsel ahlak ve normlara uygun bir şekilde hazırlandığını, tezimde yararlandığım kaynakları bibliyografyada ve dipnotlarda gösterdiğimi onurumla doğrularım.

Sinan ALTUN

İmza





T.C.EGE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



DOKTORA  
TEZ SAVUNMA TUTANAĞI

**ÖĞRENCİNİN**

Adı Soyadı : Sincan Altun  
Numarası : 92110005864  
Anabilim Dalı : Klasik Arkeoloji  
Tez Başlığı (Türkçe) : Roma İmparatorluk Dönemi'nde Anadolu'da Yollar ve Tolaçları  
Tez Başlığı (İngilizce) : Roads and Road Networks in Anatolia in Roman Imperial Period  
Tez Savunma Tarihi : 03.01.2018  
Tez Başlığı Değişikliği Varsa Yeni Başlık:

**JÜRİ ÜYELERİ**

**Jüri Başkanı**

Unvan, Adı, Soyadı : Prof. Dr. Banca Seol  
Karar :  Başarılı  Başarısız  Düzeltme  
İmza :

**Jüri Üyesi (Tez İzleme Komitesi Üyesi)**

Unvan, Adı, Soyadı : Prof. Dr. Binnur Güler  
Karar :  Başarılı  Başarısız  Düzeltme  
İmza :

**Jüri Üyesi (Tez İzleme Komitesi Üyesi)**

Unvan, Adı, Soyadı : Prof. Dr. A. K. Erdoğdu  
Karar :  Başarılı  Başarısız  Düzeltme  
İmza :

**Jüri Üyesi**

Unvan, Adı, Soyadı : Doç. Dr. Nerim A. Kalkan  
Karar :  Başarılı  Başarısız  Düzeltme  
İmza :

**Jüri Üyesi**

Unvan, Adı, Soyadı : Yrd. Doç. Dr. Duygu Tanrıver  
Karar :  Başarılı  Başarısız  Düzeltme  
İmza :

**TEZ HAKKINDA JÜRİNİN GENEL GÖRÜŞÜ**

(Jüri Başkanı Tarafından Doldurulacaktır)

Tez savunması sonucunda öğrenci tarafından hazırlanan çalışma;

Oybirliğiyle   
Oy çokluğuyla

Başarılıdır

Düzeltilmelidir

Başarısızdır

- Bu tutanak üç (3) işgünü içerisinde jüri üyelerinin raporlarıyla beraber Anabilim Dalı Başkanlığı üst yazısıyla Enstitü Müdürlüğüne gönderilmelidir.
- Doktora programlarında düzeltme alan öğrencinin 6 (altı) ay içerisinde yeniden savunmaya girmesi zorunludur.



## İçindekiler

<b>1.GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>
<b>2. ANTİK YOLLAR KONUSUNDA YAPILAN ÇALIŞMALAR.....</b>	<b>3</b>
<b>2.1. Anadolu'daki Antik Yollar Konusunda Çalışan Uzmanlar ve Eserleri.....</b>	<b>3</b>
<b>2.2. Yol Güzergâhının Belirlenmesi ve Lokalizasyon.....</b>	<b>5</b>
<b>3. ROMA DÖNEMİ YOL ÇEŞİTLERİ, YOL YAPIM TEKNİKLERİ, YOL YAPIMININ AŞAMALARI VE METODOLOJİ.....</b>	<b>7</b>
<b>3.1. Yol Çeşitleri.....</b>	<b>7</b>
<b>3.2. Miltaşları.....</b>	<b>9</b>
<b>3.3. Yol Yapımının Tarihçesi.....</b>	<b>12</b>
<b>3.3.1. Roma Cumhuriyet Dönemi'nde Yol Yapımı.....</b>	<b>12</b>
<b>3.3.2. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Yol Yapımı.....</b>	<b>14</b>
<b>3.4. Roma İmparatorluğunda Yol Yapımı ile ilgili Memur ve Görevliler.....</b>	<b>19</b>
<b>3.5. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Yol Yapımı ile İlgili Düzenlemeler.....</b>	<b>21</b>
<b>3.6. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Yollarla İlgilenen İmparatorlar.....</b>	<b>21</b>
<b>3.7. Roma İmparatorluğu'nda Resmi Taşımacılık Hizmeti.....</b>	<b>26</b>
<b>3.8. Taşımacılık Sistemi.....</b>	<b>33</b>
<b>3.9. Yol Sistemi.....</b>	<b>38</b>
<b>4. ANADOLU'DA ROMA YOLLARI.....</b>	<b>41</b>

<b>4.1. Thracia-Bityhnia-Paphlagonia.....</b>	<b>46</b>
<b>4.2. Lycia, Pamphylia ve Pisidia.....</b>	<b>50</b>
<b>4.3. Cappadocia-Galatia.....</b>	<b>58</b>
<b>4.4. Karadeniz.....</b>	<b>65</b>
<b>4.5. Asia.....</b>	<b>69</b>
<b>4.6. Cilicia.....</b>	<b>76</b>
<b>5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....</b>	<b>93</b>
<b>Kaynakça.....</b>	<b>106</b>
<b>Web Kaynakça.....</b>	<b>117</b>
<b>Kısaltmalar.....</b>	<b>118</b>
<b>Resimler.....</b>	<b>119</b>
<b>Haritalar.....</b>	<b>138</b>
<b>Şemalar.....</b>	<b>155</b>
<b>Resimlerin Listesi.....</b>	<b>158</b>
<b>Haritaların Listesi.....</b>	<b>160</b>
<b>Şemaların Listesi.....</b>	<b>162</b>
<b>Özet.....</b>	<b>163</b>
<b>Abstract.....</b>	<b>164</b>

## Önsöz

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Anadolu'da Yollar ve Yol Ağları başlıklı bu tez yüksek lisans döneminde hazırladığım İonia Bölgesi'nde Roma İmparatorluk Dönemi'nde yol ağları başlıklı tezimi hazırlarken yaşadığım yayın ve harita eksikliği gibi sorunların büyük ölçüde giderilmesi sayesinde olabildiğince bütünsellik içinde hazırlanmaya çalışılmıştır.

Bu tez konusu aslında bir ekip işi olarak ele alınabilir ve çeşitli saha çalışmaları, epigrafi, GPS teknolojisi gibi yardımcılarla desteklenebilir. Yayınlar üzerinden gitmeyi tercih ettim ancak verileri olabildiğince güncel tutmaya çalıştım.

İlk olarak bilimsel danışmanlığından faydalanmamın yanı sıra, beni her zaman cesaretlendiren ve bütün samimiyetiyle bana yardımcı olan sayın ve sevgili danışmanım Prof. Dr. Gonca Cankardeş Şenol'a içten şükranlarımı sunarım.

Tez izleme komitesi üyelikleri boyunca bana yol gösteren, önümü açan önerilerde bulunan değerli hocalarım Prof. Dr. Binnur Gürler ve Yard. Doç. Dr. Aytekin Erdoğan'a teşekkür ederim.

Son olarak her zaman yanımda olan sevgili aileme çok teşekkür ederim.

## 1.GİRİŞ

Antik dönemde kentler arası karasal bağlantıların varlığı, İ.Ö. 7. yüzyıldan itibaren bilinmektedir. Bu bağlantılar, iletişim, savaş, ekonomik nedenler gibi sebeplerle kullanılmıştır. Tezde Roma yolları konusunun ele alınmasının nedeni, Roma İmparatorluğu'nun yollar konusunda o zamana değin bilinen en kapsamlı çalışmaları yapması ve yolları kurumsal kimliğinin bir parçası haline getirmesidir. Bu konunun çalışılmasının amacı, kentler arası iletişim ve bağlantının göz önüne serilerek, antik dönemde söz konusu kentler arasındaki ticari ve askeri ilişkilerin anlaşılabilmesinin yanı sıra Roma'nın bölge üzerindeki politik enstrümanlarından birisi olan yolları anlayabilmeye çalışmaktır.

Yollar hakkında bilgi sahibi olmamızı sağlayan unsurlardan birisi, fiziksel kalıntıların yanında, antik dönemden günümüze gelen haritalardır. Bu haritaların oluşturulmasının esas amacı ise ticari nedenlerden çok, askeri nedenlerdir. Bu sayede yol hatları izlenebilmiş ve olası yol güzergâhları saptanmaya çalışılmıştır.

Bu tez kapsamında konunun uzmanları tarafından yapılan çalışmalar sonucu oluşmuş bulgulara, miltaşlarına, yollar üzerinde ele geçen yazıtlara, antik döneme ilişkin epigrafik kalıntılara ve yollar hakkında bilgi veren bazı antik kaynaklara başvurulmuştur. Tezde kullanılan yöntem David French'in kriterleri baz alınarak belirlenmiştir. Bu kriterler arasında fiziki kalıntılar, yapılmış yüzey araştırmaları, miltaşları önceliği oluşturmaktadır. Tez yazılırken yayınlar üzerinden gidilmiş ve güncel veriler eklenmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda haritalar David French'in uzun yıllar boyunca yaptığı çalışmaların bir neticesi olarak teze eklenmiştir. En erken yol harita örneği İ.S. 1265 yılına tarihlenen bir Roma kopyası olan Tabula Peutingeriana'dır. **(Harita 1a, 1b,12)**

Tez kapsamında birinci bölümde Roma yolları hakkında çalışan uzmanlara ve yol güzergâhının belirlenmesi ile ilgili unsurlara değinilmiştir. Yolların yapısı ve inşası başlığı altında, yolların yapısı ve inşasını detaylandırarak, Roma Cumhuriyet ve İmparatorluk Dönemlerinde yol yapımına değinilmiş, bu yolların yapılmasına ön ayak olan imparatorlardan söz edilmiştir. Bundan sonra sırasıyla, Yol terminolojisi ve Roma

Dönemi yol çeşitleri, miltaşları ve yolculukla ilgili bilgiler aktarılmıştır. İkinci bölümde Anadolu'da bölgesel bazda Roma yolları ele alınmıştır.

Tezde incelenen Anadolu'da Roma İmparatorluk Dönemi yolları ve yol ağları, Anadolu'daki kentler arasındaki ilişki ve iletişim (haberleşme, ulaşım, ticaret) ile ilgili çeşitli bilgiler vermektedir. Bu noktada, ticari metaya dair unsurlar (amphoralar, sikkeler, seramikler vb.) ele alınmamıştır, zira söz konusu malzemeler tezin kapsamı dışında kalmaktadır.



## 2. ANTİK YOLLAR KONUSUNDA YAPILAN ÇALIŞMALAR

Roma İmparatorluğu ve özellikle Anadolu coğrafyasındaki Roma yolları ile ilgili araştırmalarda bulunan uzmanların günümüze değin yayınladıkları eserler, bu bölümün konusunu oluşturmaktadır. Yol güzergâhlarının belirlenmesi üzerinde durulmuş, ayrıca teknolojinin ve interdisipliner çalışmanın öncelikle arkeoloji ile, daha sonra tezimizin konusunu oluşturan antik yollar ile ilgili önemi biyolojik veriler ile vurgulanmak istenmiştir.

### 2.1. Anadolu'daki Antik Yollar Konusunda Çalışan Uzmanlar ve Eserleri

Anadolu'da yol kavramı konusunda uzun yıllardır çalışmalar yapılagelmiştir. Bu çalışmalar bölgesel olarak ele alındığında, verilerde bölgeden bölgeye değişiklik gözlenmektedir. Bu nedenle tezin kapsamı geniş tutulmuş ve yolların Roma İmparatorluğu'ndaki yeri ve önemi, yol kavramının gelişimi ve tarihçesi, yol terminolojisi vb. konular üzerinde durulmuştur.

Anadolu'daki antik yollarla ilgili çalışan modern araştırmacılardan söz edecek olursak, bunlar arasında William Ramsay, George Bean, Stephen Mitchell ve David French bu konuda başı çeken araştırmacılarıdır. Bu araştırmacıların yanı sıra genel anlamda yollar üzerine çalışan yabancı araştırmacılar arasında, Raymond Chevallier, David Magie, Ray Laurance, Jean-Pierre Adam, Robert Jewett, M.H. Ballance, I.W. Macpherson, J.M. Birmingham ve Chris Lightfoot; yerli araştırmacılar arasında ise Ersin Doğer, Recep Meriç, Mustafa Hamdi Sayar, Hamdi Şahin, Sencer Şahin sayılmalıdır.

Örneğin, William Ramsay'nin Roma yolları konusunda yaptığı en önemli çalışma, *The Historical Geography of Asia Minor*, 1890 yılında Londra'da yayınlanmıştır. Ramsay, bu kitabının özellikle ilk bölümünde Kral Yolu'ndan başlamak üzere, ticaret yollarından ve Küçük Asya'daki Roma Dönemi yollarından bahsetmektedir. İkinci bölümünde ise Anadolu'daki antik bölgelerle ilgili ayrıntılı bilgi vermekte, yerleşimlerin antik ve modern isimlerinden, birbirleri arasındaki

uzaklıklardan, söz konusu yerleşmeler veya çevresinde ele geçen epigrafik kanıtlardan, antik yazarlardan alıntılardan söz etmektedir.

Tezde başlıca David French'in yayımlarına başvurulmuştur. Genel olarak her dönemde yaptığı yayınların yanı sıra, özellikle son dönemde dijital olarak yayımladığı monograf serilerinden yararlanılmıştır. Bunlar arasında *Roman Roads and Milestones of Asia Minor Vol. 3: Milestones, Fasc. 3.9, An Album of Maps* ve *Roman Roads and Milestones of Asia Minor Vol. 3: Milestones, Fasc. 3.5: Asia* eserleri haritalarından yararlanılmıştır. David Magie'nin *The Roman Rule in Asia Minor: To The End Of The Third Century* eseri 70 yıla yaklaşan yazım tarihi ile birlikte, günümüzde de Anadolu'daki Roma egemenliği konusunda başvuru ana kaynaklar arasındadır. Raymond Chevallier'in *Roman Roads* kitabı, konuyla ilgili genel bilgiler vermekle birlikte, antik yollarla ilgili yapılacak çalışmalarda altyapı oluşturması açısından önemlidir. Stephen Mitchell'in yıllardır çalıştığı dolaylı konulardan olan Roma yolları, yayımlanan son eseri olan *Roma İmparatorluğu'nda Resmi Taşımacılık Hizmetleri*, yol sistemi ve işletimi hakkında bugüne değin biraraya getirilmemiş bilgilerin sunulması açısından önemlidir.

Yerli araştırmacılar arasında konu ile ilgili başı çeken yayınlar, özellikle Mustafa Hamdi Sayar'ın Trakya ve Cilicia'da yürüttüğü yüzey araştırmalarının yer aldığı Araştırma Sonuçları Toplantısı ciltleridir. Sayar ve M. Şahin, Anadolu'daki antik yollar söz konusu olduğunda, özellikle Cilicia'da daha çok ele geçen arkeolojik ve epigrafik buluntuların değerlendirilmesi açısından önemli katkılar sağlamışlardır. Bu araştırmacılar ve eserlerin yanı sıra Ümit Aydınoglu'nun Olba bölgesi yol ağı ile ilgili yayını, Hild'in yakın dönemde yayımlanan *Meilensteine, Straßen und das Verkehrsnetz der Provinz Karia* adlı eseri ve yukarıda adı geçen araştırmacıların makale, bildiri ve kitapları Anadolu'da Roma İmparatorluk Dönemi yol ağlarını çalışmak için başvurulacak eserler arasında yer almaktadır.



## 2.2. Yol Güzergâhının Belirlenmesi ve Lokalizasyon

Antik yollar konusunda araştırma yapmak için belirli kaynaklara başvurulması gerekmektedir. Bu kaynaklar:

- 1- Miltaşları
- 2- Yollar üzerinde ele geçen yazıtlar
- 3- Diğer epigrafik kalıntılar
- 4- Antik kaynaklar
- 5- Modern araştırmalar, şeklinde sıralanabilir.<sup>1</sup>

Örneğin Ramsay<sup>2</sup>, Roma yolları hakkında bir bibliyografya oluşturulmasına katkıda bulunmuş, ancak asıl hedefi kentlerin lokalizasyonunu belirlemekle ilgili olmuştur. Bu tez çalışmasında ise amacımız, lokalizasyondan ziyade, kentlerin birbirleriyle hangi yollar aracılığıyla bağlandığı konusunun açıklığa kavuşturulmasıdır.

Antik yol haritaları yolların araştırılması esnasında, söz konusu yolun civarındaki kentleri tanımlamada kullanılabilir. Ancak, bir yolun güzergâhı tamamen belirlenmeden, o yol hattında yer alan kentlerin lokalizasyonunu gerçekleştirmek mümkün olmayacaktır.

Son yıllarda yayınlanan haritalar, bize oldukça yardımcı olmaktadır. Geçtiğimiz yıl bir veritabanı kullanılarak oluşturulan bir harita ile David French'in *-Roman Roads & Milestones of Asia Minor, Vol.3 Milestones Fasc.3.9 An Album of Maps-* kitabı bu konuda başı çekmektedir.

Gelişen teknoloji ile birlikte, bazı durumlarda, arkeolojinin yardımcı bir bilim haline geldiğini görmekteyiz. Yukarıda sözü edilen çalışmaların yanı sıra, arkeolojinin interdisipliner olması, çalışılan konunun daha detaylı ve sistemli bir şekilde ele alınabilmesi açısından büyük öneme sahiptir. Bu durum, 2015 yılında yapılan bir

---

<sup>1</sup> French 1980, 700.

<sup>2</sup> Ramsay 1960.

çalışma ile göz önüne konulmuştur. Bu çalışmada *via Egnatia*, biyolojik yöntemlerle ele alınmıştır. Yunanistan ve İngiltere kökenli bir ekip, Roma yol ağını biyolojik kanıtlarla gözlemleyebilmek ve çeşitli sonuçlara ulaşabilmek için cıvık mantar kullanmıştır. Cıvık mantarlar ulaşım ağlarını çalışmak için doğal bir seçimidir. Bu mantarlar, büyümek için yer arar, filizlerini dışarı salar ve geniş besin kaynaklarına ulaşmaya çalışırlar.

Ekip, jeloz jelinden yapılmış bir Balkan haritası kullanarak, Balkanlar'da 17 büyük Roma kentinin kurulduğu yerlere yulaf taneleri koymuştur. Mantar ilk olarak Selanik'teki arpa tanesinin üzerine konmuştur. Deney, mantarın yayılma alanının başlangıç noktası Selanik olmak üzere 18 kere tekrarlanmıştır. Mantarlar, Romalılar tarafından kullanılan antik yol ağını gözle görülür bir doğruluk payıyla tekrar yaratacak şekilde dağılmış, hatta Balkanlar'ın kuzeydoğusu boyunca geçen ancak tam olarak bilinmeyen Batı Pontus yolunun yan yollarını da oluşturacak şekilde bir biçime gelmiştir.

Bu durum, Roma yolları gibi bilinen ve çalışılmış bir konuda sözkonusu tekniğin uygulanması için bir girişim olarak nitelenmiş ve en önemlisi arkeolojideki interdisipliner yaklaşıma yeni bir adım olarak görülmüştür.<sup>3</sup> (**Resim 27**)

---

<sup>3</sup> <https://www.popsoci.com/slime-molds-map-ancient-roadways?dom=tw&src=SOC>

### 3. ROMA DÖNEMİ YOL ÇEŞİTLERİ, YOL YAPIM TEKNİKLERİ, YOL YAPIMININ AŞAMALARI VE METODOLOJİ

Bu bölümde yol terminolojisi ve çeşitleri, miltaşları, Roma Cumhuriyet ve İmparatorluk Dönemleri'nde yol yapımı, sözkonusu yollarla ilgili görevli ve memurlar, yol yapımı ile ilgili kanun ve düzenlemeler, yol yapımıyla ilgilinen imparatorlar, resmi taşımacılık hizmeti ve taşımacılık sistemi ile yol sistemi hakkında bilgi verilerek yollarla ilgili temel kavramlar üzerinde durulmak ve Roma İmparatorluğu'nda yol kavramı ile ilgili temel konular ele alınmıştır.

#### 3.1. Yol Çeşitleri

Yol çeşitleri konusundan bahsederken bu alanda kullanılan Latince terminolojiden bahsederek başlamak doğru olacaktır.

*Viae* (yollar): *Agrariae* ya da *Privatae* ve *Publicae* olarak bölümlendirilmiştir. *Agrariae/Privatae* şahıs arazisinde kalan, bununla birlikte serbest kullanıma açık olan yolları, *Publicae* ise; kullanımı, mülkiyeti ve yönetimi devletin sahip olmasının yanında şahsın denetiminde olan yolları ifade etmektedir. Ülke çapındaki yan yolların büyük hatlarla buluştuğu ya da önemi az olan noktalara ulaşan yollar, *viae Vicinales*'tir. Bu yolların devlet tarafından bakım ve onarıma tabi olması halinde *Publicae*, şahıs tarafından bakım ve onarıma tabi ise *privatae* olarak adlandırıldığını belirtmek gerekmektedir. *Viae Publicae*'in epithetlerinden en önemlileri *Militares*, *Praetoriae* ve *Consulares*'ti. Bu sıfatlar kral yolu'na yani Antik Yunan'daki *ὁδοὶ βασιλικαὶ*'a karşılık geliyordu.<sup>4</sup>

Chevallier ve French, antik kaynakları kullanarak yolları sınıflandırmışlardır. Roma yolları, kalite ve ebatlarına göre çeşitlenirdi ve bunda, ekonomik ve stratejik önemleri de bir ölçüttü. Chevallier, yolları ayırmak için, temelde basit bir sınıflandırma yapmış ve bu sınıflandırmada İ.S. 1. yüzyıl gezgini *Siculus Flaccus*'un notlarından<sup>5</sup> faydalanmıştır. Buna göre yollar aşağıdaki şekilde sınıflandırılmıştır:

<sup>4</sup> [http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA\\*/Viae.html](http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html)

<sup>5</sup> Flaccus, *De condicionibus agrorum*.

- 1- Devlet tarafından (*curatores viarum*) oluşturulan kamu ve askeri yollar.
- 2- Maliyeti kent konseyleri tarafından karşılanan yerel yollar.
- 3- Arazi sahiplerinin kendi kullanımları için oluşturdukları ufak boyutlu yollar.<sup>6</sup>
- 4- Bir yerel yönetici (*actus, pagi*) inisiyatifinde oluşturulan ve bakım ve onarımı sağlanan yollar.<sup>7</sup>

Birinci grupta, yeni ele geçirilen bölgelerde hızlıca ilerleyebilmek ve savaşın sürdüğü bölgeden yönetim merkezlerine rahatça haber gönderilebilmesi gereksinimi hissedilen posta düzeninin kullanımı için genel olarak ordu tarafından oluşturulan yollar yer almaktadır. Bazen bu tipteki yollara haritalarda rastlamak mümkündür; bu yollar önemli şehirlerden cephelere doğru uzanan yollardır. Roma ve Latin yerleşimleri arasında İ.Ö. 4.-3. yüzyıllarda böyle sekiz önemli yol vardır. Benzer şekilde Alplerin kuzey bölümü ile Augsburg mevkiisi arasında da bu şekilde yollar uzanmaktadır. Danube ve Alpler arasındaki alanın işgalinin sağlanabilmesi için Augsburg büyük bir önem taşımaktaydı. Burası, akabinde Alpler'den Danube cephesine ve İtalya'ya ulaşan yol güzergâhının üzerinde yer almış ve Raetia eyaletinin başkenti olmuştur.<sup>8</sup>

Antik Dönem kaynaklarında yollara ilişkin verilen *viae vicinales*, *viae privatae*, *viae publicae* ve diğerleri arasındaki ayrımlar kesin olarak henüz anlaşılammıştır. Örnek olarak, *via militaris* ve *via publica*'ya bakıldığında, söz konusu yolların orijinlerinde farklılıklar olabilmektedir. Bu yolların taşıt yolu ya da taşıt dışı yol şeklinde sınıflandırılabilmesi için önemli arkeolojik kanıtlara ihtiyaç duyulmaktadır.<sup>9</sup> Türkiye'deki antik yol araştırmacısı French'in, yolları daha ziyade "güzergâh yönü"ne indirgeyen, daha büyük ölçekli ve faydalı tasniflemesiyle mukayese edildiğinde, Chevallier'in basit sınıflandırmasının daha farklı durduğu anlaşılmaktadır.

---

<sup>6</sup> Greene 1990, 35.

<sup>7</sup> Adam 1999, 571.

<sup>8</sup> Greene 1990, 35.

<sup>9</sup> French 1980, 703.

### 3.2. Miltaşları

Yollar üzerindeki tesislerden olan istasyonlardan az sayıda kalıntılar bulunmaktadır. Bunun yanında yol yapımıyla ilgili yazıtlarla ilgili de çok kalıntı yoktur. Ancak bu durumun aksine, Asia Minor'de 1100'e yakın miltaşı ele geçmiştir.<sup>10</sup> Parçalı halde olsa da, bu verilerle bölgenin farklı kısımlarındaki yol güzergâhlarıyla ilgili bir çerçeve çizilebilmektedir.<sup>11</sup>

Yollar konusunda oldukça kapsamlı bir çalışma yapan French, tarihlenebilen miltaşlarının da yardımıyla, yol ağlarının modellenmesini çıkarmıştır. **(Harita 2,3)** İmparatorluğun her yerinden birkaç bin kadar miltaşı ele geçmiştir; genellikle silindirik forma sahiptirler ve üzerlerinde yer alan yazıt kısmında da, çoğunlukla, yapıldıkları tarihte hüküm süren imparatorun adı yer almaktadır. Yazıtlar, genellikle yol yapımının gerçekleştiği tarihte yazılılar da, daha çok yol onarım ve bakımlarında yazılmışlardır; bu da yol bakım ve onarımının Romalılar için kadar önemli olduğunun bir göstergesi sayılabilmektedir. Ancak bilindiği kadarıyla onarımlar, yol yapımından daha fazla görülmektedir. Bu özenli yazıtlar, aynı zamanda o dönemde de yönetimin yol bakımına özen gösterdiğini anlatmaktadır. Yazıtlarda, o dönem hüküm süren imparatorların adlarının yanı sıra, askeri birliklerin, eyalet yöneticileri ve yerel yöneticilerin ve hatta yerel bağışçıların adları da yer almaktadır.<sup>12</sup>

Yazıtlar üzerindeki metin genelde standarttır: Yolu yaptıran devlet adamının ismi, bulunulan noktanın *caput viae* 'den uzaklığı verilmektedir.<sup>13</sup> Bunun yanı sıra o sıradaki yönetici ve/veya imparatorun ismi de görülebilir. **(Resim 1)**

Asia Eyaleti'nde Cumhuriyet Dönemi'nde dikilen miltaşlarında sadece *caput viae* olarak Ephesos görülürken, İmparatorluk Dönemi ile birlikte bu durum farklılık göstermektedir. Yazıtın sonunda miltaşının bulunduğu bölge ile bölgedeki ana kente olan uzaklığını mil cinsinden gösteren ifadeler de yer alabilmektedir. Buna örnek olarak "Nicomedia'dan sınıra kadar XXIII" (*a Nicomedia ad fines XXIII*) formülü

<sup>10</sup> Sadece Kuzey Afrika'da daha fazlası ele geçmiştir.

<sup>11</sup> Marek 2016, 374.

<sup>12</sup> Greene 1990, 35.

<sup>13</sup> French 2014, 55, 6.2.4.

gösterilebilir. Burada ifade edilen miltaşının dikildiği yolun konumunun, Nicomedia sınırından 23 mil uzaklıkta olduğudur. Sınırın ötesinde, mil sayısı komşu bölgedeki ana kente işaret eder. Arkeolojik ve epigrafik kanıtlar, edebi kaynaklarca da desteklenmektedir. Özellikle Geç Antik Dönem itinerarları ve Tabula Peutingeriana, uzun mesafeli yollarla bağlantılı çok sayıda istasyondan söz eder ancak bunların büyük çoğunluğu kesin olarak lokalize edilememektedir.

Hellenistik Dönem'den itibaren, en yoğun yol ağı Batı Asia Minor'de görülmektedir. Attaloslar Dönemi'nde, Ephesos ile Sardeis arasındaki uzaklığı *stadion* cinsinden gösteren, Roma miltaşlarının öncülü olan *dekastadion* görülmektedir.<sup>14</sup>

Miltaşları için kullanılan *miliarium* sözcüğü *mille*'den gelmektedir; 1000 Roma adımından oluşan bu değer, 1481.5 metreye karşılık gelmektedir. Roma adımı veya çiftadım (*passus/gradus*=adım) 1.48 metredir. Romalılar, başlangıçta Yunan ölçülerini kendilerine almak istemişlerdir; bir Roma mili 10 Yunan *stadia*'sına<sup>15</sup> denk gelmektedir. Bu ölçümü *via Appia*'yı inşa ederken kullanmışlardır, daha sonra bir Roma mili'ni 8 *stadia*'ya düşürmüşlerdir, bu ölçümü de Güney İtalya'daki yolları inşa ederken kullanmışlardır. Olasılıkla *via Domitia* inşa edilirken bu ölçü kullanılmıştır. Miltaşları, yukarıda da belirttiğimiz gibi, genelde silindirik veya oval sütun şeklindedirler. Kireçtaşı, kumtaşı, granit veya bazalttan yapılmaktaydılar. Miltaşlarının yükseklikleri 2 ila 4 metre arasında değişmekte, çapları ise 0.5 ila 0.8 metre arasındadır; daha küçük çaptakiler ise erken döneme tarihlenmektedirler.<sup>16</sup> Çoğunlukla kolayca görülebilecek yerlere konulurlardı.

Gracchus'un, tüm başlıca anayolların başladığı noktadan Roma'ya olan uzaklığını belirten miltaşları diktiği bilinmektedir.<sup>17</sup> Yine de Plutarkhos'un aktardığı pasaj, Gracchus'un yalnızca kendi yaptığı veya tamir ettirdiği yollardan söz etmektedir; bu yüzden miltaşlarının Gracchus'tan önce de kullanımda olması muhtemeldir. Augustus, kent çevresindeki yollar için bir denetmen belirlediğinde, Forum'a üzerinde yolların başlıca merkezlere olan uzaklığını belirten yaldızlı bir sütun, *miliarium aureum*

<sup>14</sup> Marek 2016, 375.

<sup>15</sup> Bu konu hala çok tartışılabilir, 1 stadion= 600 Yunan ayağı= yaklaşık 180-200 metre aralığına denk geldiği düşünülmektedir.

<sup>16</sup> Chevallier 1976, 39.

<sup>17</sup> [http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Plutarch/Lives/Caius\\_Gracchus\\*.html](http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Plutarch/Lives/Caius_Gracchus*.html)

diktirmiştir. Bazıları, Plutarkhos'un bir pasajından yola çıkarak, mesafelerin *miliarium aureum* sıfır noktası baz alınarak hesaplandığını düşünmüşlerdir, ancak hem yolların yaklaşık iki yüzyıl önce C. Gracchus tarafından millere bölünmesi, hem de modern zamanlarda birçok antik miltaşının keşfedilmesi nedeniyle bu düşünce çürütülmüştür.<sup>18</sup>

Miltaşlarının dağılımı ve tarihlendirilmesi tarihe ışık tutmaktadır, üzerlerinde yer alan yazıtlar ile sikkelerde görülen lejandları karşılaştırmak, o zamanın emperyal politikasını anlamamızda bize yardımcı olmaktadır. Miltaşlarının bir kısmının tekrar işlendiği ve kullanıldığı akılda tutulmalıdır. Herhangi bir yörede ele geçen bir miltaşı bizlere, o yöre insanının Roma İmparatorluğu'na olan sadakatini ve bağlılığını anlatmasının yanı sıra, eğer özel olarak belirtilmişse yol yapımı veya tamirini de göstermektedir.

Bazı miltaşları, Hıristiyanlığın kabulünden sonra üzerlerine haç çizilerek veya kazınarak, pagan inançlarının lanetlenmesinde araç olmuştur. Bunun sebebi ise, imparatorluğun bazı yerlerinde halen tapınımı süren yolların tanrısı Terminus'u lanetlemek olmalıdır.<sup>19</sup> Miltaşlarının büyük kısmı gün ışığına çıkarılmıştır, hepsi orijinal yerinde olmamakla birlikte bazıları tekrar kullanıma maruz kalmıştır; örneğin kiliselerde sunak olarak görülebilirler. Bundan başka dövme taşı, ezme taşı, bileyleme taşı, duvarlarda başlık olarak, yalak olarak, mezar taşı olarak hatta lahit olarak kullanılmışlardır.<sup>20</sup>

Bunlardan ayrı olarak miltaşlarının kullanımına bir örnek verecek olursak:

Miltaşları, günümüzdeki yol işaretçileri gibi, uzaklıkları göstermek amacıyla yollar boyunca sıra hâlinde dikiliydi, ama Roma miltaşlarının ayrı bir özelliği vardı: Bu taşların dikildiği dönemde Roma'da imparator kimse, onun adı ile unvanları, miltaşına yazılmak zorundaydı. Bu geleneğin nedeni şudur; en azından İ.S. 1. ve 2. yüzyıllarda bir devlet yolunu veya yolun onarımını yaptıran imparator, o yol boyunca kendi ismi ile unvanlarını taşıyan miltaşları diktirmekteydi. Bu erken dönem imparatorlarının isimleri nominatif olarak yazılmaktaydı: Örneğin "*İmparator Traianus Hadrianus, en büyük*

<sup>18</sup> [http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA\\*/Viae.html](http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html)

<sup>19</sup> Chevallier 1976, 46.

<sup>20</sup> A.g.e., 47.



*rahip, vatanın babası ve devamı bu yolu yaptırdı*” anlamına gelmekteydi. Ama geç dönemde bazı değişiklikler olmuştur: İ.S. 3. yüzyılda imparatorların adı ile unvanları nominatif değil, datif olarak yazılmıştır. Bu küçük gramer ayrıntısı aslında büyük bir önem taşımaktadır. Çünkü imparator bir şey yapmasa da, isminin datif olarak yazılmasından, imparatorun, bir tanrı gibi, miltaşını adak ya da bir şeref hediyesi olarak aldığı görülmektedir.

İmparatorlar Büyük Constantinus ve Licinius’a bu miltaşını adak olarak kimin sunduğu ise Conana’dan ele geçen bir yazıtta görülmektedir. Yazıtın sonunda, “Conana şehri tarafından” anlamına gelen *a civitate Conanium* ibaresi ile bu miltaşının o dönemin imparatorlarına adak taşı gibi diktirildiği anlaşılmaktadır. Bu örnekte de görüldüğü gibi, geç dönemin imparatorları ne bu yolu yaptırmış ne de onarımını gerçekleştirmişlerdir.

Yolda yapılan çalışmaların giderleri, en erken Traianus Dönemi’nden başlayarak, Roma İmparatorluğu tarafından değil, yol başında bulunan kent tarafından karşılanmıştır. Böylece görüyoruz ki miltaşları, sadece mesafeleri vermekle kalmamakta, uçsuz bucaksız Roma İmparatorluğu’nun geçen yıllarla değişen politik olaylarını da yansıtmaktadır.<sup>21</sup>

### 3.3. Yol Yapımının Tarihçesi

#### 3.3.1. Roma Cumhuriyet Dönemi’nde Yol Yapımı

Chevalier'e göre, Pilinius'un her ne kadar eksikleri olduğunu belirtmesine karşın, Romalıların en ünlü oldukları konulardan biri, günümüzdeki modern anayolların halen takip ettiği yüksek kaliteli yol ağları ve yol yapımıdır.<sup>22</sup> (**Harita 4, 5**) Romalıların yol hakkındaki ilk fikirlerini, topraklarının kumlu yapısıyla mücadele eden, bölgelerindeki ticari aktiviteleri için tüm dikkatlerini, taşımayı kolaylaştırıcı fikirler geliştirmeye yönelten Kartacalılar’dan aldıkları bilinmektedir. Fakat ilk olarak kullandıkları

---

<sup>21</sup> Drew-Bear 2008, 150.

<sup>22</sup> Greene 1990, 35.

tekniklerin, gelişmiş teknikler olduğu iddia edilemez. İlk yol *via Terrena* olmalıydı ve bu basit yol, insan ve hayvanların ayaklarıyla çiğnediği, tarlalara giden vagonların üzerinden geçtiği bir yol olduğu bilinmektedir. Yüzeyi sıkıştırılmış çakılla kaplanan *via Glareata*'ya çıkmaktaydı.<sup>23</sup>

*Via Appia* (İtalya), organize ve düzenli Roma yollarının en eskisi olarak bir üne sahiptir. Esasında, Censor Appius Claudius'un girişimiyle İ.Ö. 312'den sonra Tiber Vadisinde yapılan *via Salaria* ya da *via Tiberina* yolları daha da eskidir. Latium işgalinde kullanılan bu iki dolambaçlı yolun aksine *via Appia*, siyasi, teknik ve pratik anlamda İmparatorluk Dönemi Roması'nın kullandığı engin yol ağının temsilcisidir. Roma, şehri Campania'ya bağlayarak zengin ve çok nüfuslu fakat bağımsızlığa meyilli ve Yunan Dünyasına yakın olan bu bölgeyi, en kötü koşullarda dahi kullanım dışı olmayacak şekilde kalıcı bir yolla kendine bağlamayı istemiştir. Appius Claudius Caecus, İ.Ö. 326'da İkinci Samnit Savaşı'nın deklare edilmesiyle, yol yapımının, Roma-Capua işbirliği haricinde, Aequi, Auronci, Samnit, Osci ve Volsci Latin halkları üzerinde Roma'nın baskısını sağlamak gayesiyle ve bölge içlerine girmek için çok önemli bir gereksinim olduğunu fark etmiştir.<sup>24</sup> Bu yollar, tamamlandığında, Roma'yla en uzaktaki vilayetler arası dahi devamlı olarak ulaşılabilir vaziyette olmuşlardır. Yollar bu şekilde kolaylık ve kalıcılık bakımından Roma'nın en önemli artılarından biri olmuştur. Yolun sıradışı kalıcılığı sayesinde, yol yapımında uyulan prensiplerin mükemmelliği ispatlanmıştır. Ülke çapındaki yol örnekleri, bakım ve onarımdan geçilmeksizin bin yıldan uzun zamandır duran, halen yüksek seviyede korunmuş durumlarıyla dikkati çekmektedir.<sup>25</sup> Yolların izlemsel rolü yarımada hızla tutulmuş fakat emperyal fetihlerin gerçekleştiği yerlerde ve yolların ekonomik önem arz ettiği yerlerde kalmıştır. Bu durum da, Galya'dan başlayarak, Agrippa'nın İ.Ö. 16-13 yılları arasındaki denetimi önderliğinde lejyonlarca düzenlenmesi derecesine kadar varmıştır. Buna ek olarak, kolonilerdeki ordular, yolların planı ve yapımı ile uğraşmanın dışında şehir planlarını da haritalar üzerinde işaretlemişlerdir.

<sup>23</sup> [http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA\\*/Viae.html](http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html)

<sup>24</sup> Adam 1999, 571-572.

<sup>25</sup> [http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA\\*/Viae.html](http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html)

### 3. 3. 2. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Yol Yapımı

Arkeolojik kazı çalışmalarında yol yapısını anlayabilmek için sıklıkla açma açılmamaktadır, açıldığında ise elde edilen sonuç her şartta belirgin olmamaktadır. Yolun içinden ya da yanından açılan açmalardan gelen buluntuların tarihlenebildiği durumlar da nadirdir. Her şartta, tek tip bir yol yapısından bahsetmek mümkün değildir; fakat taş kaynaklarında ya da kamusal alanda yapılan arkeolojik kazılarda açılan çok sayıda açma, üstteki artık materyal kazınıp temizlendiğinde, antik yol yapısını çalışmayı mümkün kılmamaktadır. Bunun için, çok çaba sarf etmeksizin uygulanacak elektriksel ya da manyetik metotlar kullanılmaktadır.<sup>26</sup>

Antik bir Roma yolunun nasıl oluşturulduğu incelenecek olursa: (**Şema 1**) ilk olarak, iki sıg çukur (*sulci*) birbirine paralel olarak kazılarak, yapılacak yolun genişliği belirlenirdi. *Via Flaminia*, *via Appia* gibi önemli yollarda 4-4,5 metre arasında genişlik saptanırken, önemi daha düşük yollarda bu genişlik, 2,5 metre dolaylarında belirlenmektedir. Çukurlar arasındaki gevşek toprak alınır ve sağlam bir zemin (*gremium*) bulunana kadar kazı devam ederdi, böyle bir zemine ulaşılamadığı takdirde, örneğin bataklık gibi stabil olmayan zeminlerde, temel oluşturmak amacıyla kazıklar (*fistucationibus*) kullanılmaktaydı. *Gremium* üzerinde dört tabaka vardı. En alttaki tabaka *statumen*'dir ve bir elin kavrayabileceği ölçüde taşlardan oluşmaktadır. Bu tabaka üzerinde yer alan katman *rudus*'tur. *Rudus*, kireçle karılmış kırık taşlardan meydana gelmektedir ve bunun Türkçe karşılığı moloz duvar ya da kara duvardır. Katman, 23 cm kalınlığındadır. Bu katmanın da üzerinde *nucleus* yer almaktadır. *Nucleus*, tuğla ve seramik parçalarından oluşur ve bu parçalar *rudus*'dakilerden de daha küçük boyutlu olup kireçtaşıyla harçlanır ve yaklaşık 15 cm kalınlığa sahiptir. En üstteki katman *pavimentum* ya da *dorsum* olarak adlandırılır. En sert taşlardan (sileks) büyük boyutlu poligonal blokların döşenmesiyle meydana getirilir. Roma'daki yollar için genel olarak en yakın sert taşlar bazaltik lavlardır, çok sayıda yüzeye uyum sağlamakta, boşlukları doldurmakta ve tek parça halinde ise yol yapımındaki düzensizlikler için çare olmaktadır. Bu taşlar eski Pelasg şehirlerindeki poligonal duvarların inşasında da kullanılmıştır. Suyun zorlanmadan akıp gidebilmesi amacıyla, yolun ortası yüksek

<sup>26</sup> Chevallier 1976, 86.

tutulmaktaydı. Bazen, en azından şehirler bazında, Traianus Forumu'nda görüldüğü gibi, düzensiz poligonal sileks taşları yerine dikdörtgen levha formunda daha yumuşak taşlar kullanılmaktaydı. Dayanıklı bir zemin bulunmadığında yol için yeni bir güzergâh belirlenirken, kimi zaman, yol kaya üzerinden geçecek ise, *statumen* ve *rudus* birlikte hazırlanırdı. *Nucleus* da hazırlanan katmanlara oturması için düzlenen zeminin hemen üstüne yayılırdı.<sup>27</sup>

Bunun şablona dökülmesi gerekirse:

-Geniş bir hendek içerisinde kazılmış ya da düzlenmiş tabii yüzey üzerine sırayla dizili taşlar eklenmekteydi. Bu uygulama, emmeye yardımcı olmakta ve temeli katılaştırmaktaydı. Bu, *statumen*'di ve duvar ya da yer yapımı için uygundu.

-*Statumen* kalın bir kum katmanıyla ya da çakıl-kum katmanıyla devam etmekte, bazen de kille karışık olmaktadır. Bu durumda *rudus*'un içerisine karıştırılmaktaydı.

-Genellikle sıkıştırılmış çakıldan bir katman oluşturulurdu; fakat arada sırada sert taştan levhalar kıvrımlı profillere yerleştirilirdi. Yolun ve hazırlanan temelin kalınlığı 1 metre ya da 1,5 metreyi bulabilirdi.

- Yolun sınırlarında genelde kenar taşı kullanılır ve su basmasını engellemek için hendekler kazılırdı.<sup>28</sup> Sıradan patikalarinsa her iki tarafı yükseltilir ve çakıl yayılırdı, farklı olan kısımlar *gomphi* (bordür taşı) ya da kısıyla güçlendirilip birleştirilirdi ve yolun patikaya döndüğü yerlerdeki yol duraklarına, yolcuların kendilerine yardımcı olan bir *ἀναβόλεως* (seyis) olmadan atlarından inip binmelerine yardımcı olması için geniş taş bloklar konulmaktaydı.<sup>29</sup>

Antik kaynaklarda farklı katmanların meydana getirilmesinde kireç harcının kullanımından çok bahsedilmez, zira pek kireç harcı buluntusu da mevcut değildir. Bu sebeple, Vitruvius'un kitabının doğru değerlendirilememesinden kaynaklanan yol şeridini zemin kaplamasına benzetme yanlışına düşülmemelidir. İtalya'nın Pontine bölgesinde 1913'te yapılan kamu çalışmaları *via Appia*'nın belirli bir ölçüde tahrip edilmesini gerektirmiştir. Projeden sorumlu mühendis olan Scaccia, antik yol yapısını

<sup>27</sup> [http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA\\*/Viae.html](http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html)

<sup>28</sup> Adam 1999, 573.

<sup>29</sup> [http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA\\*/Viae.html](http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html)

çizmiş ve tamamlamıştır. Birinci katmanın 1 metre kalınlığında, toprak ve çakıldan yapılmış, kenarlarda iki sıra geniş taş dizisiyle sınırlanmış olduğunu belirtmiştir. Bu katmanın üzerinde, kireçtaşı ve çakıldan meydana gelen, genişliği iki sıra geniş taşla sınırlanan bir katman belirlemiştir. Bu katmanın da üstünde, aynı tipte olan İ.Ö. 3. yüzyıla kadar giden, yüzeyi tekrar tekrar kaplayan onarım evreleri belirlemiştir.<sup>30</sup>

İ.Ö. 2. yüzyıldan önce yüzeyi taşla kaplamanın kullanılmadığı görülmektedir. Yollarda araştırma yapmak için kazılan deneme açmalarından gelen materyallerin tarihlenebilecek düzeyde olmamasının neden olduğu arkeolojik malzemenin eksikliği sebebiyle, yüzey kaplamasına ilişkin bilgiyi Livius'dan almaktayız.<sup>31</sup> Livius'a göre, İ.Ö. 174 yılında şehirlerde yollar kaplanmakta fakat kırsal kesimde kum ve çakılla basit bir şekilde yol yapımı gerçekleştirilmektedir. Bilinen en erken tarihli yol döşemesi İ.Ö. 296'da, *via Appia* üzerinde, Mars Tapınağı ve Porta Capena arasında 1 Roma mili boyunca görülmektedir. Döşeme, Bovillae'ya kadar İ.Ö. 2. yüzyıl başlarında genişletilmiştir; fakat yüzeyin tamamının kaplanması için Nerva ve Traianus'u beklemek gerekecektir, üstelik güney Latium'da bulunan bir miltaşında görüldüğü gibi kaplama, Caracalla döneminde Terracina'dan Formia'ya kadar genişletilmiştir. Bu çalışmalar esnasında kaplamanın eskiyen ya da yerinden çıkan yüzeyinin onarımdan geçmiş olması gerekir, fakat *via Appia*'nın tamamının (Roma-Terracina-Capua-Benevento-Brindisi) yol kaplamasının Gracchuslar döneminde (İ.Ö. 131-121) düzenli bir biçimde yapıldığı bilinse de, yolun tamamının bu dönemde tamamlanıp tamamlanmadığı kesin değildir.<sup>32</sup>

Pontine bölgesindeki *via Appia* yapılırken, Romalı mühendisler yol şeridini geniş bir bent üzerine yerleştirmek zorunda kalmışlardır, bazı kereler onarılan bu kısma *limes* veya *agger* denmektedir. Böyle bir çözümün uygulanamaz olduğu durumlarda, Romalılar, o sırada ellerinde bulunan malzemeye göre, yol şeridini tahta bir yapı üzerine kurarak bir geçit oluşturmaktaydılar. Bu geçit üzerine taş levhalar yerleştirip daha sonra sıkıştırılmış çakıl taşından bir tabaka eklemekteydiler. Bu tarz düzenlemeler, *via Mansuerisca*'da, bataklıkların sıklıkla görüldüğü bölgedeki yolda uygulanmıştır.<sup>33</sup>

---

<sup>30</sup> Adam 1999, 573.

<sup>31</sup> Livius XLI, 32.

<sup>32</sup> Adam 1999, 575.

<sup>33</sup> A.g.e., 576.

Sokakların ve yollarında görülen tekerlek izleri, arabalardaki tekerlekler arasındaki mesafeyi (dingiller arası mesafe ölçüldüğünde) verebilmektedir. Ortalama olarak 1.3 metrelik bir ölçü saptansa da, bu tüm taşıtlar için standart olmayacağından, tipolojik bir sınıflandırma yapmaya yeterli olmayacaktır. Bu izler, sokaklar ve düz zeminde genellikle tekrar tekrar geçen arabaların doğal olarak bıraktığı izlerdir; ancak dağlık ve kıyı kesimindeki yollarda görülen izler daha çok arabaların yoldan çıkmaması amacıyla bilinçli olarak yapılmıştır.<sup>34</sup>

Yol şeridinin genişliği yolun önemine ve yapıldığı arazinin koşullarına bağlı olarak değişmektedir; ancak resmi yönergeler doğrultusunda standart boyutları saptamak mümkün değildir. Yan yollar için minimum boyut, bir at arabasının veya iki aracın geçebileceği boyutta, yani her bir araç için yaklaşık 1.5 metre civarındadır. Yine de bazı dağlık yollar, 3 metreden de dar ve arabalar için çok dik yokuşluydu (%15'den fazla eğim) ve ancak yük hayvanlarınca çıkılabiliyordu. Kentlerde, çoğu yerde kent planlaması yaparken sistemli bir düzenlemeye uygun bir standardizasyon yapılmışsa da, sokakların genişliği birbirinden farklılıklar göstermektedir.<sup>35</sup>

Yollar ve su kemerlerinde görülen mühendisliğe bakıldığında, ikisinde paralellik görülmektedir; amaç doğal engellerin aşılmasıdır. Ancak yol, hassas bir eğimi izlemek zorunda değildir ve geniş bir vadiden herhangi bir aqueduct olmaksızın geçebilirdi ve ortalama bir tepe için, kesinlikle, tünel veya başka bir yarma ile geçilmesi gerekli diye bir kural bulunmamaktadır. Romalı mühendisler, mümkün olduğunca, düz bir hattı terk etmeksizin, en basit ve ekonomik şekilde yollar inşa etmişlerdir.<sup>36</sup>

Asia eyaletindeki İ.S. 1.-3. yüzyıl arasındaki yol inşa faaliyetlerini kayıt altına alan belgeler gün yüzüne çıkmaktadır. Bu belgelerde; tahsis edilen işler veya zorunluluk yüzünden olan işler, bir ya da iki imparatorluk görevlisi nezaretinde yapılan işler, bir imparatorluk görevlisiyle birlikte kent görevlileri gözetiminde yapılan işler anlatılmıştır.

Yol yapımı işi, bir ya da daha fazla imparatorluk memurunca yönetilip, sivil memurlarca gözetlenebilirdi. Bunun örneğine Keramos'da rastlanılmaktadır. Keramos

---

<sup>34</sup> A.g.e., 576.

<sup>35</sup> A.g.e., 577.

<sup>36</sup> A.g.e., 580.

ve Stratonikeia'da imparatorluk otoritesinin çok açık göstergeleri ve küçülen yönetim ve sorumluluk zinciri görülebilmektedir: *İmparator-proconsul*, *procurator*, kent *arkhonu* ve sekreteri.

Yol yapımıyla ilgili, belgelerden anlaşıldığına göre, Domitianus'dan başlayarak daha geç imparatorlar döneminde de süren işgücü kullanımında sivil katkı görülmektedir. Yol yapımı çalışmaları için kent dışından işgücü sağlanmaktadır. Ancak, bu geleneği başlatanın Domitianus olduğu kesin değildir. Bunun yanı sıra yol yüzeyini taşla kaplamanın da Augustus döneminde başladığı kesin değildir.

Bunların yanında epigrafik kaynaklar finansal giderlerin kaynakları ya da metodları hakkında bilgi vermemektedir. Ancak Roma imparatorluk görevlilerinin angaryaya yönelmiş, yani ücretsiz işçi çalıştırmış olabildikleri düşünülmektedir.

Yol yapımı ve bakımı ile ilgili belgesel kanıtların tamamına yakını Asia eyaletinde ele geçmiştir. Bu açıdan bakıldığında özellikle Galatia ve Cappadocia eyaletleri ile arada büyük bir uçurum vardır. Bu eyaletlerde valinin gözetiminin belgelenmesi dışında herhangi bir belgeye rastlanılmamıştır. Bundan başka, Asia kentlerinin kontrolü altındaki bölgeler, Caesaria ya da Amasea gibi yüksek yayla kentleri gibi geniş değil, daha dar ve küçüktür. Asia eyaletine kıyasla diğer eyaletlerdeki yolların yönetiminin belgeleme işi zayıf kalmaktadır.

Bütün bunlarla birlikte Asia Minor'deki bütün Roma eyaletleri için temel sorular belgelemedeki eksiklikler nedeniyle cevapsız kalmaktadır:

- 1-Hangi işgücü ile (ordu, yerel işçiler) ilk taşla kaplı Roma yolları yapılmıştır?
- 2- İş bir ya da daha fazla kaynak tarafından desteklenmiş midir (Roma veya yerel katkı ile ya da katkı olmaksızın) yoksa angarya ile mi yapılmıştır?<sup>37</sup> Bununla ilgili bazı cevaplar bulunmaktadır.

Ana ve ikincil yolların yapımı ve bakım/onarımı yerel toplulukların sorumluluğundadır. Buna örnek olarak Genç Plinius tarafından belirtildiğine göre,<sup>38</sup> İmparator Traianus zorunlu işte çalışmakla yükümlü suçluların arasında bulunan yaşlı

---

<sup>37</sup> French 2014, 16-18.

<sup>38</sup> *Plinius a.*, ep. 10, 32.



ve ağır işte çalışamayacak durumda olanların yol ve sokakların yapımında görev almasını emretmiştir. Kısım kısım yapımı gerçekleştirilen yolun yapılacağı bölgedeki nüfusun yanı sıra daha uzakta ikamet eden insanlar da göreve çağrılmakta ve bu, bir çeşit *munera*<sup>39</sup> olarak görülmektedir. Yazıtlardan öğrenildiğine göre bir takım hizmetler de söz konusudur. Bu özel katkılar diğer vergi ve liturjilerden ayrı olarak donanımı da içermektedir. Buradaki donanımdan kasıt, devletin yetkilendirdiği yolcular için, yani; köleler, azatlılar, memurlar, yönetim ve ordunun çeşitli kısımlarında görevli askerler için taşıma ve koşum hayvanı, kalacak yer ve yemek sağlamaktır. Hak sahipleri taleplerini özel bir izin belgesi olan *diploma* ile meşrulaştırmak zorundadırlar. Bunlara ek olarak, topluluklar ve hatta kişiler, yollarda bulunan istasyonların ekipman ve envanterlerinin bakım ve gözetiminden de sorumludurlar. Ancak bütün bunların ücretsiz olarak sağlanması zorunluluğu yoktur, bu hizmetlere karşılık olasılıkla her zaman yeterli miktarda olmasa da bir ödeme alınmaktadır. Buna benzer bir uygulama Persler'e dek gitmektedir, o dönemdeki mesaj ulaşım organizasyonu buna benzerlik gösterir ve Herodotos<sup>40</sup> bundan *angareion* olarak söz etmektedir.

### 3. 4. Roma İmparatorluğunda Yol Yapımı ile İlgili Memur ve Görevliler

Cicero'nun aktardığına göre; fetih zamanları ve bölgeleri dışında yol düzenlemeleri *Censores*'e aittir. Bu kural imparatorluk döneminde, özellikle Domitanus'dan sonra, yolların ve büyük kamusal yapıların yapılmasının kararının İmparatora ait olmasıyla değişmiştir.<sup>41</sup>

Cumhuriyet döneminin erken zamanlarında kent dışındaki yolların ve kent içindeki sokakların yapım ve bakım işlerinde diğer tüm önemli işlerde olduğu gibi *Censor*'lar sorumluydu. Bunun yanı sıra, *magistrat*'lar da önemli geliştirmeler ve onarımlarla uğraşmaktaydılar. Bu görevler, o anda görev verilecek kişinin olup olmamasına da bağlıdır; görevlendirilecek *Censor* olmadığında *Consul*'ler,

<sup>39</sup> *Munus* sözcüğünün çoğulu. Zengin ve nüfuzlu kişiler aracılığıyla *Populus Romanus*'un yararına düzenlenen işler. *Munus* sözcüğü kişinin topluma hizmeti ya da katkı yapma sorumluluğunu belirtir. Devletin sponsorluğunda düzenlenen atletik yarışmalar veya gösteriler, gerçekleştirilen oyunlar anlamına gelen *ludi*'nin aksine, *munera* bireyin kişisel başışı olarak görülür. En ünlü *munera*, cenaze oyunlarında ölüye hizmet ya da armağan olarak düzenlenen gladyatör dövüşleridir.

<sup>40</sup> Herodotos, 8,98.

<sup>41</sup> Adam 1999, 572.

görevlendirilecek *Consul* olmadığında ise *Praetor Urbanus* veya *Aedies* görevlendirilir veya *Senatus*'un uygun gördüğü kişiler bu göreve getirilirlerdi. Ancak Cumhuriyet'in son yüzyılında her türlü kamusal işte olduğu gibi, yolların yönetiminde *Tribun*'ler bu işlerde görevlendirilmiştir. C. Gracchus, yollarla ilgili uygulamalar için yoğun çaba içinde olmuştur, hem yolların kullanışlı olması hem de popülerlik kazanmak için çaba göstermiştir. Curio, Tribün görevini yürütürken birçok yolun yapımı ve onarımı için ve aynı zamanda kendisinin 5 yıl için *ἐπιστάτης* (başdenetmen) olmasını sağlayan bir *Lex Viaria* (Yollar Yasası) çıkmasını sağlamıştır. Cicero'dan, Thermus'un İ.Ö. 65 yılında, *via Flaminia*'nın *Curator*'luk<sup>42</sup> görevini üstlendiğini<sup>43</sup>, Plutarkhos'dan ise, Julius Caesar'ın *via Appia* için aynı makamı elinde bulundurduğunu (*ἐπιμελητής*) ve bu iş için büyük servet harcadığı öğrenilmektedir<sup>44</sup>; ancak bu makamlara kimler tarafından getirildiği bilinmemektedir. Augustus'un imparatorluğunun ilk yıllarında Agrippa'nın *Aedile*<sup>45</sup> olarak, kendi cebinden masraflar yaptığını, daha sonradan İmparator Augustus'un yollarla ilgilenilmediğini görünce bu konuyla kendi ilgilenmeye karar verdiğini ve *via Flaminia*'nın Ariminum'a kadar onarımını üstlendiğini ve kalan onarım işleri için Roma'nın en seçkin adamlarını (*triumphalibus viris*), yağmalardan elde edilen paraları kullanma yoluyla, bu iş için tayin ettiğini öğrenmekteyiz. İmparator Claudius zamanında, bu görevin *quaestor*'lara<sup>46</sup> devredildiği görülmektedir<sup>47</sup>, daha sonra Claudius bu görevi onlardan geri alarak bu kişilerin ellerini rahatlatmıştır. Genel olarak bakıldığında, imparatorluk yönetimi altında *curator*'luk –ve her büyük yol için ayrı bir memur vardır- yüce bir makam olarak kabul edilmektedir. Öyle ki, bu unvan, kamusal yolların yapımı ve onarımı konusundaki çabalarını belirtmek amacıyla, Augustus'dan Constantinus'a kadar yaklaşık 20 imparatorun bizzat kendileri tarafından da kullanılmıştır.<sup>48</sup>

---

<sup>42</sup> Curator: Bir işi yürüten, idareci, gözetmen, denetleyici, sorumlu, memur, delege.

<http://www.perseus.tufts.edu/hopper/resolveform?type=exact&lookup=Curator&lang=la>

<sup>43</sup> Cicero, *de Leg.* III. 3.

<sup>44</sup> Plutarkhos, *C. Gracch.* 7

<sup>45</sup> Kamu yapılarından sorumlu olan kişi ya da kişiler.

<sup>46</sup> Roma'da alt rütbeli yönetici ya da yöneticiler.

<sup>47</sup> Suetonius, *Claud.* 24.

<sup>48</sup> [http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA\\*/Viae.html](http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html)

### 3.5. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Yol Yapımı ile İlgili Düzenlemeler

Yol yapımıyla ilgili, yukarıda söz ettiğimiz, Siculus Flaccus'un yol türleriyle ilgili belirttiklerinden başka, imparatorların yayınladığı bildiriler ve antik kaynaklarda yol yapım yönergeleri mevcuttur:

On İki Levha Kanunu'ndan: Askeri yollar düz alanlarda 0.295 metre genişliğinde, bentlerde ise 0.5 metre genişliğinde olmalıdır.

Augustus Yasası olarak adlandırılan düzenlemeden: *Centuration* uygulamasının yapıldığı bölgede, ana akslar olan, *decumanus* ve *cardo maximus* sırasıyla, 12.4 metre ile 6.2 metre ölçülerinde, diğer *decumani* ve *cardines* 2.5. metre olmalıdır. Aynı yazar Hyginus, başka yerlerde ise akslar için 9.3 metre , 4.6. metre , 3.72 metre değerlerini, diğer yollar için ise 2.5 metre değerini vermektedir.

Bunlar dışında İ. S 439 yılında yayınlanan Codex Theodosianus'da da yol yapım uygulamalarıyla ilgili yönergelere rastlanabilmektedir. Codex Theodosianus'dan örnek verecek olursak: İrade buyrulur ki: çok sayıdaki ana yol kalıntıları için, o yol çevresinde bulunan ve yaşayan kişiler, candan bir şekilde bozuk olan kamusal yolların onarımı için çalışacaktır.<sup>49</sup>

İleride yol yapılarıyla ilgili çalışmalar arttıkça, daha yeni veriler ortaya çıkacaktır.

### 3. 6. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Yollarla İlgilenen İmparatorlar

Pergamon Krallığı'nın içinden geçen yolların bakımı, ülke yöneticileri tarafından birinci derecede öncelikli bir konu olarak ele alınmıştır. Olasılıkla Eumenes II ya da Attalos II tarafından çıkarılan bir "Krallık Yasası" bu yolların en azından 9.5 metre genişliğinde olmasını, sık sık onarım yapılmasını ve herhangi bir türden engelle karşılaşılmasını hükme bağlamıştır. Bu krallar zamanında, yönetimin, sadece batıdan doğuya giden büyük yolları değil, aynı zamanda kuzeyden güneye krallık içinden geçen

---

<sup>49</sup> Shipley-Salmon 1996, 261.

dikey yolları da iyileştirip geliştirdiği açıkça düşünülmektedir.<sup>50</sup> Yolların bakımıyla uğraşan Roma imparatorlarından söz edilecek olursa; Augustus<sup>51</sup>, (*via Sebaste*, Ephesos-Smyrna yolu) Claudius (Batı Anadolu civarı)<sup>52</sup>, Vespasianus (Fırat Nehri tarafındaki yollar) Hadrianus<sup>53</sup> (Asia Minor'un genelindeki yollar), Septimius Severus<sup>54</sup> (Cappadocia'dan Fırat Nehri'ne, buradan da Mezopotamya'ya giden doğu yolu); daha sonraki dönemlerde ise Maximinus ve Philip'i<sup>55</sup> saymak gerekmektedir. Roma İmparatorluğu'nun eyaletler için yaptığı en önemli harcama kalemlerinden birisi, en azından Septimius Severus'dan önce, yol yapım, bakım ve onarımıdır. Çok büyük bir iş gücü ve parasal maliyet gerektiren bu inşa faaliyetlerinden valiler sorumluydu. Gerekli masraflar ise Roma hazinesinden karşılanırdı. Septimius Severus öncesi Roma imparatorları döneminde yapılan ya da onarılan yollar üzerindeki miltaşlarında her zaman valilerin adlarının yer alması bundan kaynaklanmaktaydı. Ancak öyle görülüyor ki, Septimius Severus'un imparatorluğu döneminde bu politik teamül terk edilmiştir.

Thrake *legatusu*<sup>56</sup> Q. Sicinius Clarus'un gözetmenliği altında, Alexandroupolis ve Traionopolis kentlerinin sınırları içindeki köylülerin, her iki kente aynı uzaklıkta olan *via Egnatia* 'yı İ.S. 205 yılında onardıkları bilinmektedir. Benzer bir yol onarımı, bir *procuratorun*<sup>57</sup> denetiminde Lydia'daki Amyzon halkı tarafından yapılmıştır. Smyrna-Sardeis arasında bulunan yolun yapımını ise Smyrna kenti üstlenmiştir. Ayrıca, Septimius Severus ve sonraki Roma imparatorları dönemine ait çok sayıda miltaşında, yolu yapanın veya tamir ettirenin vali olmadığı görülmektedir. Bu dönemle birlikte, miltaşlarında genellikle imparatorun adları yer almaktadır. Yol yapımıyla ilgili olan bu yenilik, öyle görülüyor ki, Septimius Severus'dan sonra gelenekselleşmiş ve kentlerin düzenli olarak ilgilenmesi gereken görevleri arasına girmiştir. Zira, 3. yüzyıl boyunca çok sayıda kent adının yer aldığı miltaşlarında, bu kentlerin yol yapmış ya da tamir etmiş olduklarına ve imparatorların adlarına yer verildiği görülmektedir. Örneğin

---

<sup>50</sup> Magie 2002, 15.

<sup>51</sup> A.g.y.. 1950, 488.

<sup>52</sup> Doğer 2006, 113.

<sup>53</sup> Magie 1950, 613.

<sup>54</sup> A.g.e., 676.

<sup>55</sup> A.g.e., 700.

<sup>56</sup> Roma ordusunda general.

<sup>57</sup> Bir eyaletin finansal işlerine bakan görevli.

Thyateira (Akhisar) bu dönemde yol yapmış olduğu bilinen kentlerden yalnızca birisidir. Septimius Severus döneminde yol yapımı ve tamiriyle ilgili eylemler, tüm Anadolu'yu kapsayacak biçimde uygulamaya konmuştur.<sup>58</sup>

İmparatorlar yol onarımlarını farklı nedenlerden dolayı önemsemişlerdir. Augustus, eyaletin her yerine ulaşılabilir olmasını ve en ücra köşelerle merkezi yerleşimler arasında birliği kurmak istemiş; Claudius, depremde zarar gören kentlerin onarımını yaparken, zarar gören yollarla da uğraşmış; Hadrianus, imparatorluk boyunca seyahatlere çıkmış, *Panhellenos*<sup>59</sup> unvanını almış ve bayındırlık faaliyetlerine önem vermiş; Vespasianus imparatorluğun doğu cephesini güçlendirmek amacıyla askeri faaliyetlerin gerçekleştirilebilmesi için yolları onarmış; Septimius Severus, Vespasianus gibi, ordunun geçişini kolaylaştırmak amacıyla yolları onarmıştır.

Asia eyaletinin yolları ihmal edilmemiştir. Bir çok yöredeki yollar çok defalar onarım görmüştür. Örneğin Pergamon'dan Thyateira yoluyla Sardeis'e giden yol, Elaea'da deniz kıyısından giden yol; Bithynia'da Prusa'dan Kios'a ve Khalkedon'dan Nicomedia'ya giden yol; Galatia'da Sebastopolis yakınındaki ile Ankyra ve Parnassus arasındaki yol; Pontus'da Comana ve Neocaesareia arasındaki yol, Galatia'daki merkezi yol, vb. birçok yol Romalı yöneticiler tarafından onarılmış ve yeniden düzenlenmiştir.<sup>60</sup>

Patara'da dikilen ve "*Stadiasmus Patarensis*" olarak tanımlanan anıt, halk arasında yaygın bir biçimde kullanıldığı gibi "Yol Kılavuz Anıtı", yani bir yol ya da seyahat rehberi olmayıp, İmparator Claudius tarafından eyalette yaptırılan yollarının bir listesi, yani envanteridir.<sup>61</sup> Maalesef başka bölgelerde böyle bir buluntu ele geçmediği için, devlet tarafından tanımlanan yollardan söz etmek mümkün değildir. Ancak bu konuda French'in haritalarından yararlanmak mümkündür. (**Harita 2,3**)

*Via Egnatia*'nın kökenleri Batı Asia Minor'de bir yol sistemi oluşturmak için uygundur. Makedonya'nın doğusundan Thria'ya uzanan en az bir yol, Philip V. zamanında, İ.Ö. 2.yüzyılda yapılmıştır. Bu yolun, belki de Xerxes tarafından İ.Ö. 480

---

<sup>58</sup> Kaya 2006, 36-37.

<sup>59</sup> Yunanlıların birleştiricisi sıfatı.x

<sup>60</sup> Magie 1950, 700.

<sup>61</sup> Şahin 2011, 33.

yılında kullanıldığı ve *via Egnatia*'nın öncülü olabileceği düşünülmektedir. Yol, daha sonradan, İ.Ö. 146 da, Makedonya, Roma eyaleti olduktan sonra, ölçülmüş ve miltaşları aracılığıyla desteklenmiştir.

Acaba Asia Minor'de olaylar aynı sırayı izlemiş midir? Yani, İ.Ö. 5. yüzyıldan bir Akhaemenid yol ağı **1.**, Hellenistik Dönem'de gelişip **2.**, daha sonradan **3.**, Romalı yöneticiler tarafından uyarlanmış olabilir mi? French bu konuda varolan verilere dayandırılan, yayınlamamış bir çalışma yapmıştır.

Burada amaç, iki soruyu değerlendirmektir:

- (1) Batı Asia Minor'de en erken Roma yolları, yani en erken Cumhuriyet Dönemi yolları taş döşeli midir, değil midir?
- (2) Eğer ilk yollar gerçekten de taş döşeli değilse, ilk olarak ne zaman ve kim tarafından bu yollar taşla döşenmiştir?

**1.** Asia Minor *Proconsulü* Manius Aquilius (İ.Ö. 129-126) başa geçtiğinde, eyalette kaç tane yol vardı bilinmemektedir. Bununla ilgili epigrafik ve diğer kayıtlarda bir bilgi de yer almamaktadır. *Ab Initio* (baştan, yeniden) yeni yollar mı yapmıştır, var olan yollara köprüler, kaleler, duraklar, istasyonlar, sancaklar, bakım için ve hukukun uygulanması için pratikler eklemiş midir? Bununla birlikte, en azından dört yolun epigrafik gösterimi bulunmaktadır:

Pergamon'dan (1) Laodikeia ve Side'ye

Ephesos'dan (2) Pergamon ve Lampsakos'a

(3) Sardeis'e

(4) Tralles ve Laodikeia'ya

Burada listelenen yolların varlığına ilişkin kanıt, ele geçen/korunan miltaşları tarafından sağlanmaktadır.

2. Bu yollar boyunca dikilen miltaşları Roma yol yapımı veya yol kaplamasının göstergesi olarak kabul edilebilir mi? Yakın zamanda Pamphylia, Side yakınlarında bir miltaşı keşfedilmiştir. Bu taşın bulunmasıyla, İ.Ö. 128-126 yılları arasında, Manius Aquilius yönetimi esnasında, Roma'nın, Pergamon Krallığı'nın yalnız çekirdek bölgelerini değil, en uzak köşeleri de kontrol altına almaya çalıştığı görülmektedir. Buna dayanarak, Attalos'un mektuplarında sözünü ettiği, Pergamon Krallığı'nın doğusunda,<sup>62</sup> dış kısımlarda kalan Lykaonia ve Pisidia'da, (Amlada kentine doğru), Manius Aquilius'un diktirdiği miltaşlarının bulunması beklenmeli midir?

Cumhuriyet Dönemi miltaşları ölçümlü yol işaretçilerinden fazla olarak, bir güzergâhı açıklayan ve bir yolu belirtmeye yarayan bir işleve sahip midir? Başkaca amaçları var mıdır? Bir seviyede, Roma idari varlığına yardım eden ve bunu duyuran; başka bir seviyede yeni bir düzenin simgeleri, güç göstergesi midir? Bu yüzden asıl önem içerdikleri alan pratikten ziyade politik midir? Güzergâhı işaretleyen, eyalet çapında onarımları kayıt altına alan, uzun ve uzak mesafelerin devamlılığını gösteren miltaşları, bundan başka, Pergamon Krallığı'ndan devralınan mirası, kamusal olarak ilan edilmesini sağlıyor, açıkça mirasçı olduğu iddia ediliyor ve görünür biçimde ortaya konuyordu. Miltaşları hem pratik hem politik öneme sahipti, yollara kullananlara rehberlik etmesinin yanı sıra, politik bir enstrüman olarak da kullanılmıştır.<sup>63</sup>

Epigrafik ve edebi kaynaklardan anlaşıldığı üzere, Romalılar, yeni kurulan eyaletler için sağlam kara bağlantıları kurmaya çok önem vermişlerdir. Buna örnek olarak, İmparator Gn. Domitius Ahenobarbus'un miltaşının bulunduğu, İ.Ö. 118'de kurulan Gallia Narbonensis verilebilir. Ancak, ilk uygulamanın bir yolu taşla döşemek olduğuna ilişkin varsayımı destekleyecek bir otorite bulunmamaktadır. İ.Ö. 25 yılında ilhak edilen Galatia'da İ.S. 79'a dek taş döşenmiş yol bulunmamaktadır. Yalnızca *via Sebaste* yer almaktadır. İ.Ö. 6 yılında inşa edilen bu yol bir kural oluşturmaktan ziyade,

---

<sup>62</sup> French 1997, 179-180.

<sup>63</sup> A.g.e., 181.



kuraldışı bir yoldur. Benzer olarak, İ.S. 18/19'da Tiberius tarafından ilhak edilen Cappadocia'da, Flavian imparatorların zamanına dek taş döşeli yol bulunmamaktadır.<sup>64</sup>

Asia Minor'deki en erken Roma yolları bu yüzden toprak yol olan “adi taş yolları” (Ephesos ile Tralles arasında, İ.Ö. 51) mıdır? Benzer şekilde Makedonya'daki *via Egnatia*'nın en erken dönemde taş döşeli olduğuna dair arkeolojik kanıt nedir? Asia'da M. Aquillius, Makedonya'da Gn. Egnatius'un ve Gallia'da Gn. Domitius Ahenobarbus'un kısa metinlerde, diktikleri miltaşlarının üzerinde durduğu yolları taşla kapladığına dair bir kanıt bulunmamaktadır.<sup>65</sup>

3. Aslında, Cumhuriyet Dönemi'ne dair edebi ya da epigrafik kayıtlarda Asia eyaletinde taşla döşeli ilk yollara dair bir bilgi yer almamaktadır. Asia Minor bir bütün olarak ele alındığında, yol yapımı ile ilgili (yani taş döşeme ile ilgili) en erken kayıt, Augustus dönemi miltaşlarında, *via Sebaste* üzerinde (Yunuslar'da, Colonia Iconium'un batısında) ve Ürkütlü'de (Döşeme Boğazı'nın kuzeyinden geçen *via Sebaste*) görülmektedir. Augustus dönemi metnin formu ve anlatım tarzı kesindir. Unvanlar – evlat edinme ve isim – makamlar ve tribünik güç- *via Sebaste*'nin yapımında- işin memuru yani imperyal *legate* (imperyal elçi) belirtilmiştir.<sup>66</sup>

### 3.7. Roma İmparatorluğu'nda Resmi Taşımacılık Hizmeti

Romalıların inşa ettikleri yollar, onların taşımacılık ve ulaşımına ne derece önem verdiklerini gösteren somut bir örnektir. Meydana getirdikleri dev yol ağı, içinde yaşadığımız yüzyıldakilere benzemese de Roma İmparatorluğu'nun her bölge ve kurumunda uyguladığı kontrol mekanizmasını en güzel şekilde tanımlayan bir sembol olarak kabul edilebilir. Yollar üzerindeki her türlü trafik, yolların önemi kadar dikkat çekmese de en az yollar kadar önemlidir. Roma İmparatorluğu, kuruluş döneminde

<sup>64</sup> Burada bir miltaşı, muhtemelen limes yolu olan Yurtbaşı-Erzincan'da geçmiş olup, söz konusu yolla bağlantılı olmalıdır.

<sup>65</sup> French 1997,182.

<sup>66</sup> A.g.e.,182.

yolların devletin ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde düzenlenmesine öncelik vermiştir. Yol ağının tesisinde esas amaç, askerlerin gidiş-gelişinin temini ve ihtiyaçlarının sağlanması olmakla birlikte, yollar mal ve personel naklinde de büyük bir öneme sahiptir.

Eyaletlerdeki insan ve madde potansiyelini kullanmayı iyi bilen Roma İmparatorluğu, yüzyıllar boyunca, İtalya'da ve eyaletlerde resmi taşımacılık görevini yerel halka yüklemiştir. Ancak temel prensip ve kaideleri kesin çizgilerle belirlenmemiş olan taşımacılık sistemi halka büyük zarar vermiş ve kendisine bu taşımacılık sisteminden faydalanma hakkı verilmeyen kişiler de halktan zorla insan, hayvan, taşıma araçları, yiyecek içecek ve konaklama yeri temini gibi taleplerde bulunarak baskı yapmışlardır. Roma tarihi bu baskıları dile getiren şikayetlerle doludur. Roma Cumhuriyet Dönemi yazarları bu tür taleplerden daha az bahsederken, taşımacılığın düzenlenmesi ve teminiyle ilgili bilgilere İmparatorluk Dönemi belgelerinde daha sık rastlanmaktadır.<sup>67</sup>

Tiberius döneminden başlayarak İ.S. 4. ve 5. yüzyıllara kadar olan dönemi kapsayan ve *Codex Theodosianus*'da toplanmış imparatorluk belgeleri içerisinde taşımacılıkla ilgili dökümanlar ayrı bir bölüm halindedir. Bu belgelerin büyük çoğunluğu ya sistemin kötüye kullanıldığı ya da nasıl iyileştirileceğine dair konulara değinmektedir. Aynı zamanda bu belgeler, eyaletlere gönderilen idarecilerin bölge halkıyla olan ilişkilerinin niteliği ve düzeyi ile taşımacılığın nasıl yapıldığı gibi konularda ayrıntılı bilgiler vermektedir. Farklı yerleşim birimlerinden ele geçen belgeler üzerinde yapılan incelemeler sonucunda, taşımacılık talebiyle ilgili kuralların niteliğinin bölgeden bölgeye ve dönemden döneme değiştiği anlaşılmaktadır. Devletin yetki vermediği kimselerin, taşıma esnasında zor kullanarak haksız isteklerde buldukları ve sisteme çeşitli zararlar verdikleri ve bunların da halkta huzursuzluğa yol açarak çeşitli şikayetlere neden olduğu anlatılmaktadır. Konuyla ilgili ilk belge, Tiberius'un idaresinin ilk yıllarına rastlamaktadır (Augustus'un son dönemi de olabilir). Pisidia'da, Sagalassos'da bulunmuş olan yazıt taşımacılıkla ilgili kuralları içeren ilk ayrıntılı belgedir. Bu nedenle, bu yazıt devlet taşımacılığıyla ilgili kanun ve kuralları içeren

---

<sup>67</sup> Mitchell 2015, 7.

imparatorluk belgelerinin en başında yer almalıdır. Bu konuya iyi bir örnek oluşturacak yazıtın çevirisi şöyledir:

Tiberius Caesar Augustus'un *legatus propraetore*'si Sextus Sotidius Strabo Libuscidianus diyor ki;

*“Tanrıların en büyük tanrısı ve imparatorların en muhteşem imparatoru Augustus taşıma araçlarının ücretsiz kullanılmamaları konusuna büyük önem vermişlerdir. Sadece kendi iradem ile değil, ancak bu konuyla ilgili Princeps'imizden aldığım emirler doğrultusunda bazı kasaba ve köylerde taşımacılık servisinin kimler tarafından ve hangi özelliklere sahip kişilere sağlanacağına ilişkin kayıtlar belirledim ki, halk bunu izlesin ve başkaları da bunu istismar etmesin. Fakat bazı kimselerin disiplinsiz davranarak bu belgeye uymamaları en kısa zamanda bir tavır alınması gereğini uyandırmıştır.*

*Sagalassos halkı bu servis için on adet at arabası ve yolcular için gereken sayıda katır sağlayacaklar ve her bir schoenum (8 km.) mesafede her at arabası başına on asses, her bir schoenum mesafede her bir eşek için dört asses alacaklardır. Eğer katır yerine eşek temin ederlerse aynı fiyata bir katır yerine iki eşek temin edeceklerdir. Eğer Sagalassos halkı bu ihtiyaçları karşılayamıyorsa, bu görevi üstlenebilecek bir diğer şehrin veya köyün halkına sağlayacakları katır, at arabası ve servis için ödeme yaparak bu görevi bildirilen şekilde yerine getirebilirler. Şehir halkı taşımacılığı Kormasa ve Konana'ya kadar sağlamaktan sorumludur.*

*Bu servisin kullanım hakkı da herkese verilmemiştir. Princeps'in procurator'u ve oğlu en fazla on at arabası veya bir at arabası yerine üç katır veya bir katır yerine iki eşeği bir defaya mahsus olmak üzere belirlenen fiyat üzerinden alma hakkına sahiptirler. Buna ek olarak askeri kurumlarda çalışanlar, diplomaya sahip olanlar ile, bir eyaletten diğer bir eyalete askeri görevle seyahat edenler, ondan fazla at arabası veya at arabası başına üçten fazla katır veya bir katır yerine iki eşekten fazlasını talep edemezler. Roma senatörleri de aynı haktan belirlenen miktarı ödemek kaydıyla faydalanabilirler. Princeps'in özel hizmetinde görevlendirilmiş olan Roma şövalyelerine de üç at arabası veya her bir vagon başına üç katır veya her bir katır*

yerine iki eşek aynı şartlarda temin edilmelidir. Eğer bunların dışında daha fazlasına ihtiyaç duyulursa, bu takdirde halkın belirlediği fiyat üzerinden kiralama yapılacaktır. Bir at arabası veya üç katır veya altı eşek de aynı şartlarda yüzbaşıya temin edilecektir.

*Burada kendi kişisel ihtiyaçları veya satmak için hububat taşıyan kimselerin veya ticaret erbabının köleleri, azatlıları için gerekli olan hayvan ihtiyacının karşılanmasını talep etmiyorum. Bütün devlet görevlileri, diğer eyaletlerden gelen ve askeri serviste çalışan kimseler, Princeps'in azatlıları ve köleleri ve bunlar için gereken konaklama yerleri ve yiyecek içecek ihtiyaçları hiçbir ödeme yapılmaksızın halk tarafından karşılanacaktır. Ancak, kendilerine bu hakkın tanındığı kimseler de bunların dışında ücretsiz bir servis talep etmeyecektir”.*

Yazıt üzerinde hangi döneme ait olduğuna dair bir kayıt olmamakla birlikte, içerdiği bilgiler Augustus dönemine ait olduğu kanaatini uyandırmaktadır. Büyük ihtimalle imparatorun emirlerini oluşturan bu yazıt, Augustus'un ölümü ile Tiberius'un tahta geçtiği dönemlerde yazılmış olmalıdır, fakat belgede Augustus'un adının geçmesi bir tesadüf olmasa gerektir. Bu nedenle bu belge Tiberius'un tahta geçmesinden bir yıl önce (yaklaşık İ.S. 14-20 tarihleri arasında) yayımlanmış olmalıdır.<sup>68</sup>

Fermanın giriş kısmında o dönemdeki problemlere ışık tutan bilgiler vardır ki, bunlar, fermanın yayımlanmasının asıl nedenleridir. Bütün diğer İmparatorluk Dönemi idari belgelerinde olduğu gibi eyalet idarecisinin fermanı, halkın sistemi kötüye kullanıldığını şikayetlerine istinaden yazılmıştır. Fermanın imparatorluk geneline hitap edecek şekilde yazılmış olması, imparatorluğun hemen her yerinde bu tür sorunların varlığına işaret etmektedir.<sup>69</sup>

Hadrianus döneminde, İ.S. 48 yılına tarihli fermana eyalet idarecisi Vergilius Capito'nun resmi taşımacılığın düzenli bir şekilde yapılması için bir kez daha belirlediği esasların aşağı yukarı bir önceki belgedekiyle aynı olduğu görülmektedir<sup>70</sup>. Bu kez, Ağabeyköy (Uşak) halkının o dönemde, M. Petronius Mamertinus'un kumandasındaki

<sup>68</sup> A.g.e., 11.

<sup>69</sup> A.g.e., 12.

<sup>70</sup> A.g.e., 12. Latince *licentia*, Valerius Maximus'tan söz eden bir başka yazıtta Truimvirlik döneminde yasadışı olarak at arabaları, gemi ve ağırılanma talebinde bulunduğu ifade etmek için kullanıldığını göstermektedir.

askerlerin bitmek tükenmek bilmeyen isteklerini belirten şikayetlerini dile getirmek için yazılmış olmalıdır. Önceki fermanlarda imparator, taşımacılığın ücretsiz yapılmayacağını vurgulayarak halkı korumayı amaçlamış ve eyalet idarecisini de bu hususta görevlendirmiştir. Fermanın anlaşılacağına göre, devlet görevlileri hiçbir ödeme yapmadan istedikleri kadar taşıma aracı ve yol gereksinimi talebinde bulunuyorlardı. Bu da yetmiyormuş gibi, askerler, kendilerine taşımacılık servisinden faydalanma hakkı tanınmayan kimseleri de yanlarına alıp kanunlara aykırı bir şekilde, onların da bu servisten ücretsiz olarak yararlanmalarını sağlamışlardır.

Aynı kategorideki yolcular, fırsatını bulur bulmaz sisteme bu şekilde zararlar vermişler ve haksız taleplerine devam etmişlerdir. Resmi görevliler ve askerler, çoğunlukla, bu kötü uygulamaların temel kaynağı olmuştur.<sup>71</sup>

İ.S. 185-186'da Suriye *legatus*'u konaklama ve kalacak yer temini konusunda bir ferman yayımlayarak askerleri ve özel şahısları bölge sakinlerine baskı yapmamaları hususunda uyarıp, halkı korumayı amaçlamıştı. Benzer şekilde Asia *proconsul*'u Karia'daki Euhippe'ye gönderdiği mektupla, halkı, kalacak yer ve taşıma araç ve hayvanları bulmak amacıyla takip etmeleri gereken ana yoldan ayrılan asker ve devlet görevlilerinin zulmünden korumayı hedeflemişti. Lydia'da bulunmuş olan bir belgede, *frumentarii* veya gizli serviste çalışan askerler ile *stationarii* diye bilinen ve ana yolda imparatorluk görevlilerine yol gösterip onları koruyan çeşitli askeri görevlilerin, halktan bu amaçla nasıl para topladıkları açıkça ifade edilmektedir. Gordianus zamanından (İ.S. 238) günümüze kadar gelen bir belge, iki askeri kamp arasında kalmış olan Thracia'daki Skaptopara halkının bu konudaki şikayetlerini dile getirmektedir. Bu şikayetlerin kaynağı, iki mil ilerideki pazar yeri ve sıcak bahar havasının çekiciliğiyle oraya akın eden asker ve hükümet görevlilerinin uygunsuz davranışlarıydı ve bölge ileri gelenlerinin dikkati bunlar üzerine çevrildi.<sup>72</sup>

Ordu ve devlet görevlilerinin yanı sıra, bölgenin güçlü toprak sahipleri ve yerli idarecileri de her dönemde ayrı bir baskı unsuru oluşturmaktaydı. Erken İmparatorluk Dönemi'nde, bununla ilgili olarak sadece birkaç raporda eyaletlerin ileri gelenlerinin

---

<sup>71</sup> A.g.e., 13.

<sup>72</sup> A.g.e., 14.

zavallı halkı sömürmesine dair bilgiler bulunmasına karşılık, ileriki dönemlere ilişkin resmi belgelerde oldukça geniş bilgiler bulunmaktadır. Iuliopolis hakkında, Traianus ve Plinius arasında karşılıklı olarak gönderilen mektuplar gösteriyor ki, askerler sorunların oluşmasında başı çekmekle birlikte, başka kimseler de bu türden meselelerin ortaya çıkmasında önemli roller oynamışlardır. Iulius Saturninus'un fermanının askerleri hedef aldığı gibi, sivillere de yöneltilmiş olması bunu iyi bir şekilde açıklamaktadır. Aragua'da köylüler askerlerin asayişsizliğinden şikâyetçiyken, Skaptopara halkı, bölge asilzadelerinin hiçbir ödeme yapmaksızın kendilerinden zorla ihtiyaçlarının temin edilmesi talebinde bulduklarından yakınıyordu. Bazı güçlü bölge sakinlerinin fırsatı ganimet bilerek kendi kişisel çıkarları için, kanuni olmayan yollarla halktan çeşitli isteklerde buldukları şüphe götürmez bir gerçektir. Lydia'daki Ağabeyköy'de ise olay biraz daha farklı ve karışık bir şekilde cereyan etmiştir. Burada, komşu şehrin yerel idarecileri bir diğer köye giderek taşımacılık esnasında kendilerine gerekli olan şeylerin bu köy tarafından temininin halkın mecburi bir belediye hizmeti (*leiturgia*) olduğu gibi uydurma bir açıklamayla halkı sömürmeye çalışmışlardır. Severus'un bu konudaki kanunu ondan sonra gelen imparatorlar tarafından da kabul edilip bu şekilde belediye hizmeti (*leiturgia*) olduğu ileri sürülerek halktan talepte bulunmasını kesinlikle yasaklamıştır.<sup>73</sup>

Fermanın ışık tuttuğu bir diğer önemli mesele de, Erken İmparatorluk Dönemi'nin ilk dönemlerinde eyalet idaresinin nasıl yürütüldüğüdür. Fermanın başlangıç kısmı, Augustus ve Tiberius tarafından yayımlandığına işaret ederek taşıma hizmetinden yararlanma hakkıyla ilgili tedbir ve kuralları içermektedir.

Nakliye düzenlemelerinden yararlanacak devlet memurları, görevlileri bir anlamda sınıflara ayrılarak buldukları sınıfa göre kiralayabilecekleri sayı ve miktarlar, bunların ücretleri, hep bu fermanlardaki esaslara göre belirlenmiştir. Bu temel esasların bir kısmı, Geç Cumhuriyet ve İmparatorluk devirlerinde, eyalet idarecileri başta olmak üzere onların emri altındaki memurların görev ve yetkilerinden söz eden *lex Julia de Repetundis* ile de bütünleştirilerek, devlet görevlilerinin kalacak yer ve ihtiyaçlarının sağlanması konularına biraz olsun açıklık getirilmiştir. Her yerleşim

---

<sup>73</sup> A.g.e., 15.

biriminin nakliye işinde üzerine düşen görev ve taşımacılığa ne yönde yardımcı olacakları hakkında ayrıntılı bilgiler ise *lex provinciae*'de yer almakta ve bunlar imparatorların ve eyalet idarecilerinin emirleriyle genişletilmekteydi.<sup>74</sup>

Sagalassos'la ilgili ferman bu duruma iyi bir örnek teşkil etmektedir: Sotidius, kendi otoritesini desteklemek için, Augustus'dan taşımacılık konusunda kendisine gönderilen emirlerden bahsetmeyi ihmal etmez. *Legatus* Sotidius taşımacılık talebi konusunda sadece belli bir bölgeyi ilgilendiren kurallara dikkati çekmektedir; fakat bu, taşımacılığın sağlanmasıyla ilgili hazırlanmış olan kurallar bütününün sadece bir parçasıdır ve daha özele indirgenmiş şeklidir. Yazıt, İmparatorluk Dönemi'nin taşımacılık konusundaki ilk yazılı belgesi olarak, *mandata* (imparatorun emirleri) halinde, ancak başka kaynaklardan edindiğimiz bilgilerle günümüze ulaştırılabilmektedir.<sup>75</sup>

Sotidius fermanı Yunanca ve Latince olarak yayımlamıştır. Bunun amacı, fermanın içeriğinin baskı unsuru oluşturan askerler ve görevlilerce bilinmesinin yanı sıra, bütün halka da ilan edilmesi düşüncesiydi.<sup>76</sup>

Sagalassos; Olbasa, Konana, Kremna ve doğuda Prostanna, Parlais gibi Roma kolonileriyle sınır komşusuydu. Şehir, merkezî Pisidia'nın geniş ve dağlık bir bölgesi üzerinde yayılmıştı. Böyle bir alanda taşımacılık uzun mesafeler boyunca ve güçlükle sağlanabilmekteydi. Bu nedenle, taşımacılığın yükünü azaltmak için, şehir halkından ve şehre bağlı diğer köy ve şehirlerden de taşımacılık esnasında katır, at arabası gibi ihtiyaçları karşılamaları istenmiştir. Bu sorumluluğun bağlı şehir ve köylere dağıtılması, şüphesiz, şehrin yerel idarecilerine aitti. Gelecek üç yüz yıl içerisinde devlet kontrolünün artması demek, merkezî hükümetten eyaletlere gönderilen görevlilerin haksız taleplerinin de artması demektir. Fakat, yaklaşık İ.S. 69 yılına kadar bölgesel idareciler genellikle resmi mesaj taşıyanların takibinden sorumluydular. Her ne kadar elimizde kesin bir bilgi bulunmasa da, Erken İmparatorluk Dönemi'nde bu durum Sagalassos için de geçerli olmalıdır.<sup>77</sup>

---

<sup>74</sup> A.g.e., 17.

<sup>75</sup> A.g.e., 17.

<sup>76</sup> A.g.e., 19.

<sup>77</sup> A.g.e., 22-23.

### 3.8. Taşımacılık Sistemi

İmparator Augustus ile birlikte, ilk olarak *vehiculatio* daha sonra *cursus publicus* olarak adlandırılan spesifik bir sistemin gelişimi başlamıştır. Bu sistem, Geç Antik Dönem’de, hatta Batı’da Romalıların Germanik takipçileri, doğuda ise Araplar tarafından devam ettirilmiştir. Bu sistemin İmparatorluk Dönemi’ndeki en önemli tanıklıklarından birisi Suetonius’un kısa raporunun<sup>78</sup> girişinde görülmektedir. Bir diğeri ise Sagalassos’da bulunan, İ.Ö. 1. yüzyıl başına tarihlenen ve Galatia valisi Sextus Sotidius Strabo Libuscidianus emriyle çıkarılan bir hükmü içeren Latince-Yunanca yazıttır. Yazıtın giriş kısmında, vali, imparatorlar Augustus ve Tiberius döneminde hizmet ücretleri ile ilgili konulan kurallara uymayan belirli insanları eleştirir ve ücret oranlarının steller üzerine yazılarak yayınlanmasını emreder. Bu yazıtlardan biri bize ulaşmıştır. Sagalassos sakinleri, kentten geçen yolun Cormasa ve Conana’ya<sup>79</sup> dek olan kısmında on araba ve bir o kadar katır ya da bunun yerine iki katı kadar eşek sağlamakla görevlendirilmişlerdir. Bu hizmetler için ücret ödenecek ancak; devlet görevlilerinin yemek ve konaklaması ücrete tabi tutulmayacaktır. Sagalassos sakinleri, bu sorumluluğu devredebilmek için, komşu bir köy ya da kente ödeme yapabileceklerdir. Bu konu ile ilgili bildiklerimizi derinleştiren güncel bir yayın bulunmaktadır. İmparator Hadrianus, İ.S. 129 yazında Asia eyaletinde kaldığı sırada, talep yöntemlerini belirleyen bir düzenleme yayınlamıştır ve bu durum aynı zamanda kendisinden sonraki dönemlerde bu konunun ne kadar aşırıya kaçtığını da gösteren bir belge konumundadır. Örneğin, askerlerin yalnızca ana yollardan geçmesine izin verilmesine karşın, bundan böyle gereksiz rehberler kiralamaktan kaçınmaları da emredilmiştir; yalnız kış aylarında yolun kar altında kalıp görülmediği durumlar hariç tutulmuştur. İmparator Hadrianus’a dek, ücretsiz yemek ve konaklama ile ilgili olan emirlerin yayımlandığı bilinmektedir ancak olasılıkla bazıları bu hizmetleri resmi görev için yolculuk yapmasa da talep etmektedir, bu hizmetler arasında fon aktarımı, tutuklular veya büyük kentlerdeki gösteriler için vahşi hayvanlar bulunmaktadır; bu durum günümüzde de belli kademedeki devlet memurlarının tatile giderken resmi araç kullanımına benzemektedir.

---

<sup>78</sup> Suetonius, Aug.49.3.

<sup>79</sup> Marek 2016, 380.



Bu uygulamanın yöneticiler üstüne kaçınılmaz bir yük bindirdiği açıktır. Ancak altyapının topluma getirdiği ekonomik avantajlar yadsınamaz. Bu avantajları an itibariyle değerlendirmek olasılıksız gibidir, ancak uygulandığı zaman gözle görülür bir öneme sahip olmuş olmalıdırlar. Ancak uzun sürmeden şikayetler yığılmaya başlamıştır; bu şikayetler trafik sıkışıklığıyla ilgili değil ancak devlet görevlilerinin kötüye kullanımı ile ilgilidir. Aurelius Victor<sup>80</sup> *cursus publicus*'u kast ederek, büyük yararlar gösterir halde başlayan bu uygulamanın daha sonraki dönemlerdeki imparatorların para tutkusu ve arsızlığı yüzünden Roma dünyasının vebası haline geldiğini söylemektedir. *Angareia*'nın nasıl kötüye kullanıldığı ortadadır ve yöneticilerin bu konudaki müdahaleleri de oldukça baştan savmadır. Örneğin, Caracalla döneminde Tacina/Phrygia ile ilgili yapılan kapsamlı incelemede bu bozulma görülmektedir; hizmetler için herhangi bir *diploma* ya da ödemedi söz edilmemektedir. Topraklar üzerindeki kiracı durumunda olan çiftçiler, imparatora bu dehşetli durumdan şikayet etmişlerdir.<sup>81</sup> Kaos, askerlerin, memurların ve bireysel kullanıcıların altyapıdaki boşluktan yararlanarak giderek artan talepleri ile büyümüştür. İ.S. 4. ve 5. yüzyıllarda, piskoposların, düzenlenen konsillerden ötürü yaptığı yolculuklar, *cursus publicus* sisteminin çöküşünü hızlandırmıştır. Bunun sonucu olarak sonraki dönemlerde *cursus velox* (hızlı yolculuk) ve *cursus clavularis* (acil olmayan ve daha yavaş yolculuk) biçiminde bölünmüş sisteme geçilmiştir.<sup>82</sup>

Sagalassos halkı gibi, Thasoslular da, taşımacılık ile ilgili halk hizmetlerini kendilerine bağlı yerleşim yerleri ile birtakım anlaşmalar yapmak sureti ile gerçekleştirmiş olmalıdırlar. Augustus'un Pisidia'da kurmuş olduğu sistem daha sonra Vespasianus'un idaresi altında Thracia'da da genişletilerek aynı şekilde uygulanmıştır. Yine aynı konu ile ilgili olarak Tacitus'un Byzantion halkının şikayetinden bahseden satırları ile, Plinius'un Iuliopolis'in durumundan bahseden mektubu önemli bir konuya dikkat çekmektedir. Her iki eski çağ yazarının ifadesinde gerek Byzantion gerekse Iuliopolis halkının sadece şehir içinden, belli bir noktadan değil, şehrin sınırları terk edilinceye kadar taşımacılığa yardımcı olmaları gerektiği belirtilmektedir.

---

<sup>80</sup> Aurelius Victor, 13,6.

<sup>81</sup> Marek 2016, 380-381.

<sup>82</sup> A.g.e., 381.

Taşımacılığın halk tarafından sağlanmasını düzenleyen kurallar iki ayrı belgeden takip edilebilmektedir. Aşağı Moesia'daki Histria toprakları içerisinde bulunan Dagi köyünün şikayetlerini anlatan bir yazıttan resmi taşımacılığın köy düzeyinde gerçekleştirilmesinin Antontinous Pius döneminde başladığı anlaşılmaktadır. Bölge halkı, komşu yerleşim biriminde daha önceden tepkiyle karşılanmış olduğu gibi, anayolun aslında kendi köylerinin biraz ilerisinden geçtiğini belirterek, taşımacılığa yardımcı olmaları konusundaki talebin haksız olduğunu savunmuşlardır. Belgede Histria şehrinin adının geçmemiş olması, şehrin belediye idaresinin otoritesini kaybettiğini ve taşımacılığın halk tarafından sağlanmasını öngören kanunu da uygulayamadığını göstermektedir. Yaklaşık kırk yıl sonra, Septimius Severus'un idaresi döneminde Thracia'da kurulmuş olan bir pazar yerinin etrafında bulunan şehirler de taşımacılıktan muaf tutulmuşlardır. İ.S. 3. yüzyıla tarihlenen ve Phrygia'da bulunmuş olan bir belge, komşu köyler olan Anosa ve Antimakheia arasındaki anlaşmazlıktan bahsederken de nakliyatla ilgili detaylı bilgiler vermektedir.<sup>83</sup> Burada, Anosalılardan resmi taşımacılığın köyün dört-beş mil ilerisindeki Meirus, Synnada, Amorion ve diğer başka yerlere kadar sağlanması istenirken, Antimakeialılar'a, Amorion ve Ancyra'ya kadar uzanan yol üzerinde özel bir görev verilmiştir. Moseya'da bulunmuş olan yazıtta olduğu gibi, bu belgeden de anlaşıldığı üzere, yollar belli bölümlere ayrılarak bu bölümler üzerinde yer almış olan köylere kendi alanları içerisinde taşımacılığı sağlama görevi verilmiştir. Ayrıca anlaşmazlığın detaylarına bakılırsa, şehirlere ya da köylere düşen görevin ağırlığı ödemiş oldukları *apophora*'ya bağlıydı. Pekary' e göre bu apofora, miktarı ve yapısı devlet otoritelerinin elinde bulunan bir tür yer vergisi ya yer kirasıydı. Eğer Pekary haklı ise resmi taşımacılığın düzenlenmesi şehir idaresinin elinden alınarak merkezi hükümet tarafından idare edilmeye başlamıştır.<sup>84</sup>

Phrygia'da ele geçirilmiş olan angarya (*angareia*) yazıtı ve Dagi köyü halkının şikayetleri ile ilgili belge dışında, ne Sagalassos'dan bahseden ferman ne de Thasos'da bulunmuş olan mektup, taşımacılığın sağlanması gereken yol ya da yolların durum ve güzergâhını belirlemektedir. Bunun nedeni, elbette ki, Burdur'daki eski yerleşim biriminin sınırlarının Sagalassos'un ki (veya Thasos'un ki) kadar geniş bir alana yayılmış

---

<sup>83</sup> Mitchell 2015, 24.

<sup>84</sup> A.g.e., 25.

olması nedeniyle (hepsi şehrin merkezinden geçemese dahi) çevresinden pek çok yol ve rotaların geçmekte olmasıydı. Şehir bu konumu nedeniyle buralardan sık sık gelip geçen devlet görevlilerine yardımcı olmak zorundaydı. Trafığın büyük bir bölümü ana yol üzerindeki iletişim ile sağlanmaktaydı. Gerek askerlerin barış zamanındaki gerekse dağlık bölgelerde terör ve gerilla savaşı gibi olağanüstü hallerde (ki Toroslar'ın çevresinde her zaman meydana gelmesi muhtemel bir olaydır) ihtiyaçlarının karşılanması, bu ana yol üzerindeki trafiğin düzenli bir şekilde akışına bağlı olduğundan, halkın taşımacılığa destek olması kaçınılmazdı. İşte bu amaçla hükümet taşımacılıkla ilgili prensipleri hukuki bir hale getirerek sorumluluğu yerleşim birimlerine dağıtmıştır.<sup>85</sup>

Bütün trafiğin ana yollar üzerinden geçmemiş olması *schoneum*'un bir mesafe birimi olarak bu fermanda beklenmedik şekilde kullanılmasını açıklamaktadır. Erken dönemlerde bile, imparatorluğun doğu kısmında *via Sebaste* üzerindeki Augustus döneminden kalan miltaşları ile Asia eyaletinde bulunan Cumhuriyet Dönemi'ne ait miltaşlarında olduğu gibi, ana yol üzerindeki uzaklıklar doğal olarak Roma mili ile ölçülmekteydi. Roma milinin bu yeni inşa edilmiş olan yolun gerisindeki dağlık köyleri birbirine bağlayan tali yollar veya patikalar üzerinde de kullanılmasına ihtiyaç duyulmamıştı. Çünkü, bu bölgelerin ana yola bağlanması için küçük ünitelere gerek olmuş ve tüm güzergâhta, özellikle civardaki çiftçilerden yük ve taşıma hayvanları istenmiştir. Eğer bütün bu sıralanan nedenler doğru ise *schoenum*, Erken İmparatorluk Dönemi'nde Pisidia halkının aşına olduğu bir uzaklık birimidir. Herodotos'dan öğrendiğimize göre, bu altı *stades* uzunlukta, Mısır'a ait bir ölçü birimiydi<sup>86</sup>. Strabon'un, Mytileneli Artemidoros ve Theophanes'den alıntısına göre, İ.Ö. 1.yüzyılda bu terim halen Mısır'da kullanılmakla birlikte otuz *stades* gibi bir uzunluğu ifade ediyordu.<sup>87</sup> Armenia'da ise bu, kırk *stades* olarak kullanılmaktaydı. Strabon'un ifadelerine göre, Augustus döneminde bu ölçü birimi 30 ile 120 *stades* arasında değişen bir birimi ifade etmekteydi. Yaşlı Plinius'un kaydettiğine göre bu belirlenmiş bir uzaklık birimi değildi. Eratosthenes kırk *stades* olarak bu ölçü birimini belirlediğini

<sup>85</sup> A.g.e., 25-26.

<sup>86</sup> Herodotos, 2, 6.

<sup>87</sup> Strabon XVII. I. 24, 804; XI. 14. II, 530.

ifade ettikten sonra, başkalarının bunu otuz iki *stades* olarak kabul ettiğini de belirtir ve ayrıca Perslerin de *parasang* ve *schoenum*'u farklı uzunluk birimleri olarak kullandıklarından söz etmektedir.<sup>88</sup> Bu, Perslerin bu konuda tam bir otorite ile konuşabilmelerini gerektirir ki, *schoenum* gerçekten *parasang* ile ilgili bir terimdir. İ.S. 1. yüzyılda İskenderiyeli Heron, *schoenum* ve *parasangı* değişik zamanlarda 30 ve 48 *stades* arasında değişen bir uzunluk olarak hesaplamış olmasına rağmen her ikisinin de birbirine eşit bir uzunluğu ifade ettiğini belirtmiştir.<sup>89</sup> Yunanca bir kelime olan *schoenum*'un Pers dilindeki bir mesafe birimi olan *parasang*'a karşılık geldiği bu delillerden açıkça anlaşılmaktadır. Perslerin, Mısır ve Ermeniler ile olan sınırlarını belirten belgelerde ve diğer metinlerde ve şimdi de Pisidia, hatta Iulius-Cladius'lar döneminde bile bütün bu bölgelerde *schoenum* bir ölçü birimi olarak kullanılmaktaydı. Perslerin kendi satraplıklarında kullanmaya başladıkları *parasang*'ın, Pers idaresi altında yaşamış olan halk arasında bir uzunluk ölçüsü birimi olarak yaygın bir şekilde kullanıldığı ve Erken Roma İmparatorluğu Dönemi'ne kadar geçerliliğini sürdürdüğü sonucuna varmak mümkündür.<sup>90</sup> Kaynakların belirttiği uzunluğun değişken olmasına bakılırsa, bir saatte alınan mesafeyi (tabii ki seyahat edilen alanın düz ya da engebeli olduğuna bağlı olarak değişmektedir) ifade ettiği düşünülmektedir. Bunun, özellikle dikkatli bir şekilde ölçüm yapılmamış yollar üzerinde, uzaklıktan ziyade zaman biriminin geçerli olduğu yerlerde kullanılan bir ölçü birimi olduğu anlaşılmaktadır.

Ulaşımın düzenlenmesini sağlayan kurallar, şehrin sınırları içerisinde geçmekte olan bütün yollar için geçerliydi. Sagalassos ile ilgili yazıtta sıkça bahsedilen ve daha çok anayol üzerinden geçen at arabaları, trafiğin büyük bir bölümünü oluşturmaktaydı. Bu civardan geçen ve en önemli olan yol, İ.Ö. 6'da Augustus'un Pisidia'daki kolonilerini birbirine bağlamak amacıyla inşa edilmiş olan *via Sebaste* idi. David French'in bu yolun bir kolu üzerinde yapmış olduğu çalışma sonunda bu kolun, Antiocheia'dan Apollonia'ya ve oradan Keçiborlu'ya kadar uzanarak Burdur Gölü'nün kuzey kısımlarını takip ettiği ve Yarıköy ile Düver köyleri arasından geçip Karaçal, Elmacık, Sarıseki, Aziziye, Dozlar ve Ürkütlü istikametini takip ederek Konana'ya

<sup>88</sup> *Plinius* b, NH, VI. 124; XII. 530.

<sup>89</sup> *Geometrica*, XXIII. 20, 43. Bkz. Daremberg-Saglio, *Dictionnaire des Antiquités*, "Schoenus" maddesi.

<sup>90</sup> Mitchell 2015, 27.

ulaşmış olduğu anlaşılmıştır. Bu yol Eğneş'in doğusunda bulunan bir alandan –ki bu alanda Kormasa'nın kurulduğu tahmin edilmektedir- da geçmektedir. Fakat bu yol, Konana'ya yaklaşmamakta ve yolun en yakın kısmı koloniye (Konana), 15 km. den fazla bir uzaklıkta yer almaktaydı ve gerçekten yukarıda da incelenmiş olduğu gibi Sagalassos şehrinin sınırları içerisinde de tam olarak geçmiyordu. Thasoslular'dan *via Egnatia* ana yolu üzerindeki taşımacılığa yardımcı olmaları istendiği gibi, Sagalassos halkından da bütünüyle şehir sınırları içerisinde olmasa da, hemen şehrin eteklerinden geçmekte olan işlek anayol üzerindeki taşımacılığa yardımcı olmaları talebinde bulunulması doğaldı, fakat şehir halkının bütün görevi bu değildi. Kendi şehirleri içerisinde geçen bütün diğer ana ve tali yollar üzerinde, resmi bir görevi yerine getirmek amacıyla seyahat etmekte olan devlet görevlilerine yardımcı olmak zorundaydılar. Bu yeni yazıtta, örneğin, gölün karşı tarafında ve anayol *via Sebaste*'ye ters istikamette yerleşmiş olan Burdur halkından bu konuda herhangi bir talepte bulunulması, tabii ki beklenemezdi. Yazıtın bulunduğu yerin Kormasa ile Konana arasında, her iki yerleşim birimine de eşit uzaklıkta olması, yolun doğrudan doğruya Sagalassos şehrinin üzerinden geçmekte olduğu fikrini uyandırmaktadır.<sup>91</sup>

Pisidia'nın dağlık bölgelerinde, genelde, ne şekilde olursa olsun arabalardan ziyade taşıyıcı hayvanlar kullanılmıştır. Hayvanlar tarafından çekilen arabalar sadece düzenli olarak inşa edilmiş yollardan gidebilirken, katır ve eşekler her çeşit yol şartlarında kolaylıkla kullanılabilirdi. Pisidia gibi dağlık bölgelerde boğalardan ziyade katırların bulunması daha kolaydı. Tarıma elverişli olan düz ovalarda ise bunun tersi geçerliydi. Boğaların çekmiş olduğu arabalar, düz step ve platolarda rahatlıkla kullanılabilirken, Akdeniz'in dağlık kesimlerinde bu mümkün değildi. Anadolu'da o dönemde boğaların çektiği küçük tekerlekli arabalar ile hafif at arabalarının dağılımı karşılaştırılırsa bu genel inanın ne derece doğru olabileceği anlaşılacaktır.<sup>92</sup>

### 3.9. Yol Sistemi

Latince'de *mansio* sözcüğü, *manere*, kalmak, konaklamak fiilinin edilgen geçmişli hali *mansus* sözcüğünden türetilmiş, konaklanan yer anlamındadır. Genç

---

<sup>91</sup> A.g.e., 28-29.

<sup>92</sup> A.g.e., 31.

Plinius, Roma İmparatorluğu resmi ulaşım ağı olan *cursus publicus* üstünde günlük yolculuk sonunda konaklanan yer anlamına gelen bu sözcüğü kullanmaktadır.<sup>93</sup> Roma imparatorluk topraklarında, karayolu ulaşımında her türlü bakım ve hizmetleri doğrudan devlet tarafından görülen ve yerel yöneticilerin sorumluluğunda yürütülen ulaşım ağı sistemine *Cursus publicus* adı verilmiştir. *Cursus publicus* yol ağı üstünde otel görevi gören *mansio*'lar ve yorgun hayvanları değiştirmek için mola verilen yerler olarak *mutatio*'lar görülmektedir. Bu sistemde, geç dönemde 2 çeşit taşıma bulunmaktadır: hızlı posta olan *cursus velox* ve yavaş posta olan *cursus clabularis*. Hızlı posta ulaşımında mola verilen *mutatio*'larda hazır eğlerlenmiş ve dinlenmiş atlar ve yükleri taşımak için de hazır edilmiş yük atları bulunmaktaydı, bu atlar yorgun olan atlar ile değiştirilmekteydi. Özellikle geç dönemde, bu yollar ve dolayısıyla sistem, resmi amaçla yolculuk yapan devlet görevlilerinin gereksinimi veya devletin değerli belge ve mallarının taşınması amacıyla kullanılırdı. Çok sıkı kuralları olan yol ağını yalnızca kendilerine izin verilenler kullanabilirdi ve bir atlı en fazla 15- 20 kg eşya, iki tekerlekli bir araba ise en fazla 100 kg taşıyabilirdi. Mola ve konaklama yerlerinde verilen hizmetlerden ücret alınmamaktadır. Bu yerlerin yönetimi, masraf ve bakımlarının karşılanması da yerel yönetimlerin sorumluluğuna bırakılmıştır. İ.S. 3. yüzyıldan sonra konaklama yerlerinde verilen hizmetlerin, hayvanların bakımından yol arabalarının tamirine, marangozluk hizmetlerine kadar farklılık gösteriyor olması, yerel yönetimler açısından oldukça masraflı bir iş durumuna gelmiştir.<sup>94</sup>

*Cursus publicus* sistemi kapsamında, Roma İmparatorluk Dönemi Anadolu yol düzenlenmesinde, doğuya giden yolların kavşak yaptığı Ancyra'dan sonra, Cilicia Kapıları'na ve Tavion yönüne giden iki yolun Flaviuslar zamanında döşendiği bilinmektedir, bu dönemden sonra Anadolu'da yeni bir yol güzergâhının açılıp döşendiğini gösteren arkeolojik bulgular henüz ele geçmemiştir. Bununla birlikte, İmparator Diocletianus'un Nicomedia'yı Roma İmparatorluğu'nun başkenti yapması ile *cursus publicus* üzerinde bağlantı yollarının Nicomedia'da birleşen ve dağılan yollar şeklinde düzenlenip yolların bakımının yapıldığı, Anadolu'da bulunan antik miltaşlarının en fazla sayıda bu döneme ait olması ile kanıtlanmaktadır. *Cursus*

<sup>93</sup> Plinius a. VI, 96; VI, 102

<sup>94</sup> Tülek 2012, 182-183.

*publicus*'un konaklama yerlerinde verilen hizmetler çok masraflı hale geldiğinden, İmparator Constantinus, çareyi bu hizmetlere verilen önem ve ağırlığı azaltmakta bulmuştur. *Codex Theodosianus*'da ulaşım ağı ile ilgili sorunlar giderilmeye çalışılmış ve bu nedenle de “*de cursu publico*” maddesi, kodeksin en uzun maddesini oluşturmuştur. Hristiyanlığın yayılması ve hac yolculuklarının başlaması ile de bu yolun yükü İmparator Constantinus dönemi ve sonrasında artmıştır. İ.S. 333'de İtalya'dan Kudüs'e hac için gerçekleştirilen bir yolculukta hacı adayları, Kadıköy'den Cilicia sınırlarına kadar yaptığı 560 mil yolculukta 11 kent ve 16 *mansio*; Tarsus'dan Kudüs'e ise, sahil yolunda daha fazla kent olması nedeni ile, 20 kent ve yalnızca 7 *mansio* görmekteydi. Gerçekte, devlet görevlileri ve askeri güçlerin kullanması gereken yol birden kitleler halinde hacı adaylarının gidip geldiği yoğun ulaşımı olan yola dönüşmüştür. Bir asker-yazar olan Ammianus Marcellinus, bu durumdan şikayetle, *cursus publicus*'a ait atların ve arabaların sinodlarla (dini toplantılara giden din adamları) dolduğunu belirtmektedir.<sup>95</sup> Aslında, dönemin din adamları da bu durumdan hoşnutsuzdurlar. Hacı olmak için, son derece ruhanî ve ulvî amaçlarla yola çıkan müminler, yolda dualar edip arınmışlıklarını korumak yerine, asker ve diğer insanların arasına karışıp hac dışı çeşitli amaçları olan insanlarla birlikte konaklamakta ve her türlü dünyevi durumlara da maruz kalmaktaydılar. Bu durumdan rahatsız olan Nysalı Gregorios 380 yılında hacı adaylarını uyarmış ve arınmışlıklarını korumalarını istemiştir<sup>96</sup>. Nitekim her iki tarafın da hoşnut olmadığı bu durum için Kayserili Başpiskopos Basileios (sonra Aziz Büyük Basil), ilk defa hacı adaylarının ve müminlerin kalabileceği ayrı bir konaklama yeri ve düzeneği yaratmıştır. Böylelikle, ayrı konaklama yerleri kullanan hacı adaylarının, büyük olasılıkla ve doğal olarak, yol güzergâhları da *cursus publicus* dışında kalmış olmalıdır. Dolayısıyla da, Hac Yolu olarak *cursus publicus*'un kullanılması çok kısa bir zaman dilimi ile sınırlıdır. Kaldı ki, Kudüs'e giden karayolu güzergâhı üstünde Ovalık Cilicia'da piskoposluk merkezleri, synod ve konsül listelerinden de anlaşılacağı gibi, Roma Dönemi Anadolu yol sistemi, *cursus publicus* üstünde olan yerler olmayıp, askeri yol üstünde de değillerdir.<sup>97</sup>

<sup>95</sup> Amm. Marc. XXI. 16. 18.

<sup>96</sup> Hunt 1984: 57 (Nyssa'lı Gregory Epistles 2.12ff).

<sup>97</sup> Tülek 2012, 183-184.

#### 4. ANADOLU'DA ROMA YOLLARI

Tezin ana kısmını oluşturan bu bölüm Thracia-Bithynia-Paphlagonia; Lycia-Pamphylia-Pisidia; Cappadocia-Galatia; Karadeniz; Asia ve Cilicia altbaşlıklarında altı bölüm halinde incelenmiştir. Bu şekilde başlıklandırılma yapılmasının nedeni; yolların genel olarak bir hat izlemesinden ötürü oluşan bütünselliği bozmadan, konunun ele alınmak istenmesidir. Anadolu'daki Roma yolları ile ilgili arkeolojik ve epigrafik buluntular göz önüne alındığında en zengin verileri Cilicia bölgesinin sunduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra, kabaca sıralanacak olursa, Thracia, Asia, Cappadocia ve Galatia da veri anlamında diğer bölgelere oranla daha zengin sayılabilmektedir. Bölümlerin içeriği doğal olarak, bölgeden ele geçen veri ile doğru orantı göstermektedir. Anadolu'da antik yol kalıntılarının yanı sıra en önemli veriyi miltaşları oluşturmaktadır. Özellikle yol konusundaki tarihleme ve seyir açısından en önemli verileri miltaşları sunmaktadır.

İmparatorların ve Roma devlet görevlilerinin teşvik ve düzenleme işlerine çok defalar müdahale ettiği şehirleşme düzeyi yüksek kentlerde, yapılacak çok fazla iş vardır. Yönetimin desteklemeyi değer bulduğu bu işler arasında en önemlisi, kentleşmeyi ilerletmek ve özellikle iletişim güzergâhlarını ve su teminini geliştirmektir. Günümüzde, ülkemizde yaşayan herkesin bildiği yol-su-elektrik kavramı yönetimin hizmet politikası sayılabilir. Bilindiği kadarıyla, Roma imparatorluğu her köye yol ve su götürmeyi planlamamıştır. Ancak imparator ve valilerin su sistemlerinin yapım ve bakımı için önemli bir bütçe ayırıp, bu hizmeti yalnız kentlere değil, köylere de ulaştırdığı bilinmektedir. İmparatorluk yönetimi sağlam iletişim güzergâhlarının ve iyi gelişmiş limanların ekonomik öneminin de farkındaydı. Örneğin Genç Plinius<sup>98</sup>, İmparator Traianus'a Sapanca gölü ile Marmara Denizi'ni birbirine bağlayacak bir kanal açma önerisinde bulunarak bu hatta malların taşınmasının ekonomik önemini vurgulamıştır.<sup>99</sup>

Asia Minor'de, Roma yolları yapılmadan uzun zaman önce, Sardeis'den Susa'ya uzanan Kral Yolu, uzun mesafe yol sistemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Yerleşim

<sup>98</sup> Plinius a., ep. 10, 41 f., 61 f.

<sup>99</sup> Marek 2016, 372.



yerleri ve nekropolisler dışında herhangi bir yerde Roma öncesi dönemde taşla kaplı yol görülmemektedir. Asia Minor'de İ.Ö. 129 yılından itibaren görülen eyaletleştirme faaliyetleri çerçevesinde başlayan gelişme süreci, İmparatorluk Dönemi ile birlikte, Roma yol ağının yoğunluk ve kalite kazanarak, en azından İ.S. 7. yüzyıla dek bütünselliğini korumuş olması ve 19. yüzyıl sonuna dek yaşamasıyla bölgenin tarihinde önemli bir rol oynamıştır. Uzun mesafelerde, Osmanlı İmparatorluğu'nda kervan yolları, Türkiye Cumhuriyeti'nde ise asfalt yolları dahi Roma yollarını takip etmiştir. Birçok han ve kervansarayın bulunduğu yol güzergahı üzerinde kasabalar da kurulmuştur, bu durum antik dönemde de çeşitli durakların olduğunu düşündürmektedir.<sup>100</sup> Bununla ilgili olarak David French, bir sınıflandırma yapmıştır.<sup>101</sup>

Asia Eyaleti'ndeki önemli yollar (**Harita 6,16**) arasında özel öneme sahip, kuzey-güney doğrultulu Hellespontos (Çanakkale Boğazı) kıyısından başlayıp Lycia yarımadasına uzanan ve bu yollardan kollara ayrılıp, Hermos ve Meander Vadileri içinden geçerek Anadolu içlerine uzanan yollar bulunmaktadır. Diğer önemli bir yol da, Pergamon platosu üzerinden Thyateira, Sardeis, Philadelpheia, Laodikeia ve Termessos'dan aşağı Attaleia'ya inen, *Legatus* Manius Aquillius'un planladığı yoldur. Daha sonra İmparator Augustus bu yolu iki ana yola bölmüştür. Bölünen yolların ikisi de *via Sebaste* olarak adlandırılmıştır. Bu yollar Asia eyaletinin doğusundan çıkarak Pisidia'da kurulan *coloniae* ile bağlantıları sağlamaktadır. Bu yollar, Pisidia'da Antiocheia'dan başlamaktadır. Bunlardan biri batıya yönelerek Apollonia'dan devam eder, daha sonra güneye kıvrılarak Comama üzerinden Termessos yakınlarında Manius Aquillius'un yoluyla birleşir. Diğer yol ise güneydoğuya yönelip çatallanır, kollarından biri Iconium diğeri ise Lystra'ya çıkmaktadır.<sup>102</sup>

Ana yollar Lycia çevresinden devam etmektedir. Bölgede ele geçen ve Geç Antik Dönem'e tarihlenen birkaç miltaşı, Xanthos ve Arykandos vadilerinden geçen iki önemli kuzey-güney doğrultulu yol üzerinde bulunmuştur. Miltaşlarının az olmasının yanı sıra, bir liman kenti ve *caput provinciae* olan Patara'da birkaç yıl önce, yalnızca bölgede değil, bütün imparatorluk için eşsiz olan bir buluntu ele geçmiştir. Bu buluntu,

<sup>100</sup> A.g.e., 372-374.

<sup>101</sup> Civitas yerleşim yeri, Mutatio durak, Mansio ise han olarak düşünülebilir. French 2016, 42.

<sup>102</sup> Marek 2016, 375.

bölgenin ilk valisi Quintus Veranius döneminde, bölgeyi eyalet haline getiren İmparator Claudius'un atlı bir heykelinin üzerine konulduğu kaidedir. (**Resim 2**) *Stadiasmus Patarensis* olarak<sup>103</sup> adlandırılan bu kaidede, bölgedeki kentlerle ilişkili 70 bağlantı yolundan söz edilmekte ve uzaklıklar *stadia* halinde verilmektedir. Bu kaide-yazıt-anıtta imparatorun valisi aracılığıyla yollar yaptığından söz edilmektedir. Uzaklıkların *stadia* cinsinden verilmesi, bu yolların Anadolu'daki diğer uzun mesafe yollarından ayrılmasını da beraberinde getirmektedir. Tübingen Üniversitesi'nin Lycia merkezindeki Yavu dağında (Demre) yürüttüğü Kyaneai projesi, bir aşama daha derine inerek, *Stadiasmus Patarensis*'de gösterilen doğu-batı doğrultulu yollardan birinin Phellos'dan başlayıp Kyaneai üzerinden Myra'ya giderek bu bölgeden geçtiğini göstermektedir. Bu yoğun araştırma, söz konusu ana yola ek olarak, teraslama, taş kesme (bazı durumlarda basamaklar halinde) ve az miktarda yüzeyi taşla kaplama ile desteklenmiş antik bir yol ağının antik yerleşimlere yöneldiğini de ortaya koymaktadır. Yolun genişliği ve kalitesi, ancak belirli yerlerde araç trafiğine imkan sağlamaktadır; bu durum yol ağının ilk olarak bölgesel ekonomik ihtiyaçlara hizmet ettiğini göstermektedir. Pergamon'da yolların bakım ve onarımı bölgede yaşayan topluluğun (*leophoroi*) sorumluluğundadır. Bu yollardan geniş olanlar yaklaşık 13,5 m. iken daha dar yollar en azından 5.40 m. genişlik gösterir ve yasal olarak düzenlenmiştir.

Lycia'nın ötesinde, Manius Aquilius'un yaptırdığı yol Anadolu içlerinden çıkar ve Pamphylia ovasından devam eder. Miltaşları, yolun doğuya doğru ilerleyerek, Saros ve Pyramos'u köprülerle aşarak, Akdeniz kıyılarının zorlu kısmı Dağlık Cilicia'dan geçtiğini ve buradan Ovalık Cilicia'ya ulaştığını göstermektedir. Yolun kuzeyden giden kısmı Euphrates'e doğrudan giden güzergâh Zeugma yakınlarından, Amanos Dağları etrafından geçerken, Amanoslar civarında yol çatallanarak, Suriye metropolisi Antiocheia'ya inmektedir. Bu çatallardan en batıda olanı Issos körfezi kıyılarını izleyerek Belen Geçidi'nden dağları aşmaktadır. Ana yoldan çatallanarak Antiocheia'ya yönelen yol, dağ silsilesinin eteklerinden geçen yolun bir ucu Nicopolis, diğer ucu ise Kyrrhos ve Gindaros içinden geçmektedir.

---

<sup>103</sup> A.g.e., 375.

Anadolu'nun kuzeyinde, ortasında ve doğusunda bulunan uzun mesafeli yollar öncelikle askeri amaçlarla yapılmıştır. Bu yapım, İmparator Augustus ile başlamış ve Flaviuslar ile zirveye çıkmıştır. Yol yapımı İ.S. 80-82 yılları arasında Galatia-Cappadocia *legatus*'u olan Aulus Caesennius Gallus ile devam etmiştir. Daha sonraki dönemlerde<sup>104</sup> yol yapım işinin kanıtları yoktur ancak yol onarım ve bakımı ile ilgili miltaşları yoğun bir şekilde ele geçmiştir. Bunun başlıca nedeni, İmparatorlar Traianus ve Septimius Severus dönemlerinde doğuda yapılan savaşlar ve daha sonra Diocletianus ve Constantinus'un bu politikayı devam ettirmesiyle ilişkili olmalıdır. Yalnızca sözü edilen bu yol sisteminin uzunluğu 9.000 km. (5600 Roma mili) olarak ifade edilmektedir.

İmparatorluk Dönemi'ne kadar Karadeniz kıyısında Herakleia'dan Trapezeus'a olan kentler büyük olasılıkla birbirine yalnızca deniz yoluyla bağlıydı; çünkü dik kıyıları, artalandaki uzun alanlar üzerinden geçme imkanını güçleştirmektedir. Pontus ve Bithynia bölgesindeki İmparatorluk Dönemi yol yapımına dair en erken kanıt, İ.S. 45 yılına tarihlenmektedir. Bu kanıt, Amastris üzerindeki Julius Aquila anıtıdır. Burada, Tieion'dan (Zonguldak, Çaycuma) gelen yol, kayaya oyulmuş olmak zorundadır. Çatalzeytin yakınlarında (Abonuteichos'un batısı) bulunan yol yüzeyi ve miltaşı kalıntıları İ.S. 3. yüzyıla tarihlenmekle birlikte, İmparatorluk Dönemi'nde sahil yolunun Sinope'ye dek uzandığını kanıtlamaktadır.<sup>105</sup>

Kuzey Asia Minor içinden çıkan iki önemli yolun başlangıç noktası Nicomedeia ve Nicaia kentleridir. Traianus döneminde, kuzeyden geçen yol Boğaz'dan Bithynion-Klaudiupolis'a (Bolu) buradan Bithynia yaylalarına devam etmektedir. Bithynia düzlüğünde, Adapazarı yakınlarında, Sangarios'un bahar aylarında sel altında kalan alçak alanlarından geçmek zorunda kalmaktadır. Yolun yayladan devam eden kısmı, olasılıkla Gangra'nın kuzeyinden Devrez Çay'ın aktığı vadiden Halys Irmağı'na doğru kıvrılmakta ve buradan Amaseia'ya dek devam etmektedir. Bithynion-Claudiupolis yakınlarında bu yol çatallanmakta ve buradan ormanlık alan içindeki vadiden kıyıda

---

<sup>104</sup> A.g.e., 376, 378.

<sup>105</sup> A.g.e., 378.

Tieion'a dek devam etmektedir. Bu yol, İmparator Vespasianus döneminden itibaren varlık göstermektedir ve İ.S. 3. yüzyıla dek tamir/onarım görmüştür.<sup>106</sup>

İmparatorluğun en önemli askeri yollarından biri olan güneydeki güzergâh ise, Nikaia'dan doğuya yönelerek dağlara uzanmakta, Iuliapolis yoluyla Sangarios Vadisi'nden geçerek Ancyra'ya, buradan da Pontus kentlerinden Amaseia'ya ulaşmaktadır. Traianus döneminden Tetrarşi dönemine dek sürekli bakım ve onarım görmüştür. Bu yola, Iuliapolis yakınlarında, Sangarios'da, Asia eyaletinden gelen başka bir yol daha katılmaktadır. Bu eyalet sınırındaki yoğun transit araç trafiği yüzünden Genç Plinius<sup>107</sup>, İmparator Traianus'un buraya, *in capite Bithyniae*'ye, bir *centurion* lejyonu göndermesi için uğraşmış; ancak sonuç alamamıştır.

Pontus bölgesindeki İmparatorluk Dönemi'ndeki yol ağı ile ilgili en erken kanıt, Yukarı Fırat taraflarındaki Erzincan'dan gelmiştir: İmparator Domitianus dönemine tarihlenen bir miltası Satala ile orta Pontus arasında Lykos vadisi üzerinden (Nicopolis yoluyla) bir bağlantıdan söz etmektedir. Pontus bölgesinde köprü kalıntıları batıdakilere oranla sayıca daha çoktur ancak daha detaylı bir araştırma yapmadan bunların Roma yapımı olduğunu söylemek zordur. Söz konusu köprüler, Halys, Iris, Lycos, Skylax ve bu ırmakların kolları üzerinden geçmektedir.

Orta Anadolu'daki iletişim arterlerinin en önemlisi Dorylaion'dan Asia eyaleti dışına yönelerek, Galatia tepeleri arasından Ancyra'ya yönelmekte ve burada çatallanmaktadır. Bu çatallardan birisi Galatia metropolislerinden Tavium ile Sebastopolis'i Yukarı Halys tarafında birbirine bağlar ve burada tekrar bölünür; bir bölüm Nicopolis ve Satala'ya, diğer bölüm ise Melitene'ye ulaşmaktadır. İkinci çatal ise Tuz Gölü'ne yönelmekte ve daha sonra doğuya yönelerek, Caesarea'da, Melitene yakınlarındaki Euphrates sınırından gelen başka bir yola katılmaktadır. Yine Tuz Gölü'nün doğu kıyısı yakınlarında, bu ikinci yoldan çatallanan üçüncü bir yol ise güneye yönelerek Cilicia Kapıları üzerinden Tarsos'a ulaşmaktadır; bu yol Orta Çağ'dan itibaren hacılar tarafından kullanılan Hacı Yolu'dur.<sup>108</sup> (**Harita 7**) Daha genel

---

<sup>106</sup> A.g.e., 378.

<sup>107</sup> *Plinius* a. ep 10, 77.

<sup>108</sup> Marek 2016, 379.

olarak bakıldığında, Roma İmparatorluk Dönemi'nde Asia Minor'u kuzeybatıdan (Khalkedon/Kadıköy) güneydoğuya (Suriye sınırı, Antiocheia) Nikomedia, Nikeia, Ankyra, Cilicia Kapıları ve Tarsus üzerinden geçen yol imparatorluğun doğu kısmının belkemiğini oluşturmuştur. Özellikle Balkan yarımadası ve doğudaki Syria ve Arabia'daki ordular için hızlı bir iletişim ve bağlantı kurmasının yanı sıra, Kutsal topraklara giden hacılara da hizmet etmiştir. Ankara üzerinden Tuz Gölü'nü doğu kısmından aşarak, Cotiaeum ve Iconium üzerinden Cilicia Kapıları'na ulaşmaktadır.<sup>109</sup>

Bazı önemli yollar doğrudan imparatorluğun doğu cephesine çıkmaktadır. Örneğin kuzeydeki bir güzergâh Nikomedia'da Hacı Yolu'ndan ayrılarak Karadeniz'de Claudiopolis üzerinden Paphlagonia ve Amaseia, Neocaesaria ve Satala'ya ulaşır. Ortadan giden başka bir güzergâh Ankyra'da Hacı Yolu'ndan ayrılarak Sebasteia'ya ulaşmaktadır. Burada iki kola ayrılan yolun bir kolu Melitene ve Euphrates, diğer kolu ise Nikopolis'e ulaşmaktadır. Özellikle Erken Roma Dönemi'nde, İ.Ö. 2. yüzyılda yaşayan coğrafyacı Artemidorus'a göre Ephesos'dan başlayan yol, Karia, Phrygia, Lykaonia ve Cappadocia'dan geçerek Euphrates'e varmaktadır. Bu yol geç dönemde kullanılmamakla birlikte, özellikle batıdaki Meandros Vadisi'nde ve doğuda Caesarea'dan Melitene ve Euphrates'e uzanan kısmı güncelliğini korumuştur.

Karadeniz'deki çeşitli liman kentlerinden (Sinope, Amisos, Trapezus gibi) güneye ve Akdeniz'deki liman kentlerinden (Attalia, Anemurium, Seleukeia, Aegeae) kuzeye doğru uzanan yollar da bulunmaktadır; ancak bunların çoğunluğu (Trapezus ve Attalia dışındakiler) doğu batı uzantılı verev yollar kadar bölgesel önem taşımamışlardır.<sup>110</sup>

#### **4.1. Thracia-Bithynia-Paphlagonia**

Günümüzde Marmara, Kuzeybatı, Orta ve Doğu Karadeniz bölgelerine denk gelen Thracia, Bithynia ve Pontus bölgeleri, Anadolu'nun kuzeybatıdan kuzeydoğuya olan kısımlarını içermektedir. Thracia, doğuda Bithynia, batıda Makedonya, güneyinde Asia eyaletleri ile çevrilidir. Bithynia ise, batıda Thracia, doğuda Pontus, kuzeyde

---

<sup>109</sup> Belke 2017, 30.

<sup>110</sup> A.g.e., 31-32.

Karadeniz, güneyde Galatia ile çevrilidir. Paphlagonia ile Pontus ise, batıda Bityhnia, güneyde Galatia ile Cappadocia, kuzeyde Karadeniz, doğuda Kafkaslar ile çevrilidir. Bu bölgeler Anadolu'nun kuzey kısmını adeta bir hat olarak oluşturmaktadır. Tezde konu edilen yollar, coğrafya uygun olduğu takdirde, genel olarak bir hat izlediğinden biz de bölgeleri bu şekilde ele almayı uygun bulduk.

Thracia bölgesinde 1982 yılından günümüze değin yüzey araştırmaları yürütülmüştür. Başlıca araştırmacılar arasında Sencer şahin, Mustafa şahin ve Mustafa H. Sayar bulunmaktadır. Sencer şahin tarafından yürütölen yüzey araştırmalarında antik Libyssa kenti (Gebze) Dilderesi civarı ile Bolu-Göynük çevresinde olmak üzere iki farklı alanda yol izlerine rastlanmıştır.<sup>111</sup> Mustafa H. Sayar ise Paşaalanı deresi civarında 4 adet miltaşı bulmuştur. Miltaşlarının üzerindeki yazıtların okunmasıyla bu taşların İ.S. 293 ile 305 tarihleri arasında dikildiği görölmüştür. Sözkonusu miltaşları uzaklık bildirmede kullanılmıştır. Bundan başka Büyükçekmece kıyısında olan bir Bizans kalesinin varlığı, burada Roma ve Bizans dönemleri boyunca yerleşimin sürdüğü, burada bulunan Athyra istasyonunun, İstanbul'u batıya bağlayan yol üzerinde olduğu görölmektedir.<sup>112</sup>

Mustafa H.Sayar'ın Doğu Thracia'da yürüttüğu yüzey araştırmaları sırasında Edirne'de il merkezi ile Havsa İlçesi arasındaki Söğütlüdere Köyü'nde bir miltaşı saptanmıştır. Çok aşınmış olan miltaşı üzerinde bulunan 12 satırlık eski Yunanca yazıt sayesinde bu bölgede İ.S. 3. yüzyılın ilk yarısında yol yenileme çalışmaları yapıldığı anlaşılmaktadır.<sup>113</sup>

Başka bir yüzey araştırmasında ise, Silivri İlçesine bağlı Kınalıköprü mevkiinde bulunan tek kemerli antik köprü, büyük bir olasılıkla Roma İmparatorluk Dönemi'nde "Ordu Yolu" olarak bilinen ve Belgrad ile İstanbul'u birbirine bağlayan antik yolun üzerinde bulunmaktadır. Etrafındaki sanayi tesislerinin yolun tehdidi altında bulunan

---

<sup>111</sup> şahin 1983, 83.

<sup>112</sup> Sayar 1997a, 110.

<sup>113</sup> A.g.y. 2007a, 199.

köprünün “Ordu Yolu” ile *via Egnatia*’nın birleştiği yere yakın bir mevkide bulunduğu anlaşılmıştır.<sup>114</sup>

*Tabula Peutingeriana*’da görülen Constantinopolis ile Nicea arasındaki, Helenopolis-Nicea arasındaki ve Nikomedia-Nikea arasındaki yollar François tarafından incelenmiştir. Bu yollar Bizans Dönemi’nden kalmaz, ancak, elbette ki, Roma İmparatorluk Dönemiyle de ilgili olmalıdır.<sup>115</sup>

İzmit’de 2006 yılında yapılan yüzey araştırmasında, Hellenistik Döneme ait olduğu düşünülen ve sur duvarları büyük ölçüde ayakta kalmış bir kale, yine Hellenistik Döneme ait bir anıt mezar, Roma Dönemine ait bir köprü ve bir çeşme kitabesi olmak üzere, yörenin tarih ve arkeolojisine ışık tutabilecek taşınmaz kültür varlıkları ilk kez tespit edilerek kayıt altına alınmış, bölge ve ülke kültürüne kazandırılmıştır.<sup>116</sup>

Marmara Denizi’nin güney kıyılarındaki Bizans manastırlarını kapsayan yüzey araştırmalarında yollara rastlanılmıştır. Jean Pierre Grégoire’in yaptığı araştırmada, Ketenderesi’nden başlayıp Nilüfer vadisinin içinden geçen bir yolun varlığından şüphe etmektedir, ve aslına bakılacak olursa, Yalıçiftlik’ten Nilüfer’e doğru giden bu yol boyunca her yerde Bizans kalıntılarına rastlanmıştır.<sup>117</sup>

Bursa’dan Apolyont’a giden yolun önemi daha iyi anlaşılmıştır. Bu yol boyunca uzanan ve birbirinden uzakta olmayan Roma ve Bizans Dönemi yerleşmeleri mevcuttur ve bunlar arasında en önemlisi Tahtalı’dır. Bu yola düşey olarak, Tahtalı’dan Kapanca’ya uzanan kuzey güney doğrultulu başka bir yolun varlığı da desteklenmektedir.

Marmara Bölgesi’nde gerçekleştirilen yüzey araştırmasında ise manastırların yolların kıyısında ya da dağlarda, yola bir günlük yürüyüş mesafesinde yer aldığı verisine ulaşılmıştır.<sup>118</sup>

---

<sup>114</sup> A.g.y.. 2006, 14.

<sup>115</sup> François 1994, 70.

<sup>116</sup> Şahin v.d. 2008, 11.

<sup>117</sup> Auzepy 2008, 330.

<sup>118</sup> A.g.y.. 2009,350.

Granicus Nehri vadisinde antik yol güzergâhı ile ilgili de yeni bilgiler elde edilmiştir. Gümüşçay'da 5 kitabeye sahip olan miltaşında, İmparatorlar III. Gordian, Valerian, Gallienus, Licinius, I. Constantine ve iki oğlu ile I. Valentinian'ın adları saptanmıştır. Biga'nın 10 km. güneydoğusundaki Taşoluk Köyü'nde yaklaşık 100 metre uzunlukta ve 2 metre genişlikte antik bir yol bulunmuştur.<sup>119</sup> Bu alanda ele geçen başka bir miltaşında bu bilgiler yoktur, hatta Troia'nın batısı ve Kyzikos'da dahi miltaşı ele geçmemiştir.

Antik kaynaklardan öğrendiğimize göre, Didymateiche yakınlarından Granikos nehrini geçen bir yol vardır ve bu yolu Pers orduları kullanmış olabilirler. Yeni ele geçen bir miltaşı muhtemelen bu yola ait olmalıdır.<sup>120</sup>

Taşoluk köyü yakınındaki Biga'nın 10 km. güneydoğusunda antik bir yolun bir kısmı keşfedilmiştir. Kalıntılar yaklaşık 100 m. civarındadır ve daha önce haritalandırılmamıştır. Açık havada buradan, Gümüşçay, Biga ve Priapos hatta Kızöldün tümülüsünün bulunduğu alan görülebilmektedir. Yol aynı zamanda bir tepenin civarında doğal kayalıklarla kesilmiştir. Tekerlek izlerinin de mevcut olan yolda, yoldaki taşlara kazınmış adımlar da görünmektedir. Bu haliyle Roma dönemini yansıtmaktadır. Ancak geç Klasik bir tepedeki kalenin yakınlarında inşa edildiğinden, ilk olarak Pers egemenliği sırasında yapılmış olabileceği düşünülmektedir.<sup>121</sup>

Roma Döneminde ordu yolu olarak bilinen antik yol güzergâhında (**Harita 8**) bulunan yol istasyonlarından *mansio* Druzipara'nın lokalize edildiği Misinli köyünden söz edilmiştir.<sup>122</sup>

Thracia-Bithynia-Paphlagonia hattındaki yol güzergâhı, Roma başkentinden gelen yolun Anadolu'ya giriş yaptığı Thracia'dan başlaması noktasında önemlidir. Bithynia-Paphlagonia hattı, özellikle geç dönemde Nicopolis'in başkent olmasıyla bağlantılı olarak, önem kazanmıştır. Anadolu'nun kuzey-kuzeybatısından başlayıp kuzeydoğusuna ilerleyen bu yollar, özellikle Bithynia ve Paphlagonia bölgeleri göz önüne alındığında, Orta ve Güney Anadolu'daki yol hattı kadar sık kullanım

<sup>119</sup> Rose-Körpe 2008, 103-104.

<sup>120</sup> A.g.e., 108.

<sup>121</sup> A.g.e., 108.

<sup>122</sup> Sayar 1994,129.



görmemekle birlikte, Thracia bölgesindeki yolların, Anadolu içlerine erişimin başlangıç noktası olduğu görülmektedir.

#### 4.2 Lycia, Pamphylia ve Pisidia

Günümüzde Teke Yarımadası ve Antalya'nın düzlük kesimlerini kapsar. Komşuları Batıda Karia, Doğuda Cilicia, Kuzeyde Pisidia olarak listelenebilir. Bu kısımdan geçen yollar Cilicia'ya bağlanmaktadır.

David French, Antalya yakınlarında yaptığı yüzey araştırmasında, Roma yolunun 4 yerden geçtiğini tespit etmiştir. Bunlar: Yeşiloba (Korkuteli) yakınlarında Sakar yolu, Duraliler ve Çalpınar yakınlarında Değirmenyolu, Korkuteli-Elmalı karayolu üzerinde Karamanbeli, Karamanbeli'nden aşağıda Derbent ve Han Gediği'dir. Bundan sonra Roma yolu, Termessus'un aşağısında bulunan geçide ve duvara uzanmakta ve aşağı yukarı günümüzde kullanılan yolla aynı doğrultuda ilerlemektedir. Yol, özellikle Han Gediği'nde çok iyi korunmuş durumdadır. En az üç ayrı yüzey görülebilmektedir; bunlardan ilk ikisi Roma Dönemi'ne aittir. Dar (3 metre) ve kademeli olan üçüncü yüzeyin ise Bizans Dönemi'ne ait olabileceği düşünülmektedir. Halbuki Roma yolu daha geniştir (yaklaşık 6-7 metre) ve kademeli değildir. Son olarak da, Döşeme Boğazı'nı (Dağ ve Kovanlık arasında) aşan yol araştırılmıştır. Burada bulunan Roma yolu, kaya oyukları ve yaya yolu ile birlikte günümüze kadar korunmuştur ve yapılmış olan onarımlara ait çok belirgin izlere sahiptir. Kovanlık Döşemealtı'nda (kapının yaklaşık 2 km güneyinde ve Kovanlık'ın yaklaşık 3 km kuzeydoğusunda) yapım ve onarımdan oluşan bir seri gözlemlenmektedir. Bu gözlemlenen seri, ilk olarak emin olunmamakla birlikte erken dönemde yapılmış bir yol, bunu izleyen yaklaşık 6.35 metre genişliğinde Roma yolu, bundan sonra onarım ve bunu izleyen ikinci bir onarım yüzeyi ile yeniden yapım, en son aşamada ise yaklaşık 3 metre genişliğinde, Freya Stark'ın bahsettiği<sup>123</sup> dar ve kademeli bir yol izlemektedir.

Birbiri ardınca bulunan yolların kronolojisi tam doğru bir şekilde tespit edilemese de, şöyle bir öneride bulunulması mümkündür:

---

<sup>123</sup> Stark 1958, 98, 255 ve pl. 104.

- 1) Hellenistik Dönem'e ait bir yol, büyük bir olasılıkla M. Ö. 333 yılında Büyük İskender tarafından kullanılmıştır.
- 2) Roma yolu (*via Sebaste*) İ.S. 40 yılı sonlarında Aziz Paul tarafından kullanılmış olmalıdır.
- 3) 2 numaralı maddede belirtilen yol üzerinde yapılmış tamir, İ.S. 1. yüzyılın ilk yarısında yapılmış olmalıdır.
- 4) 2 ve 3 numaralı maddelerde belirtilen yol üzerinde tamir ve/veya yeniden yapımın Severus Döneminde, İ.S. 2. yüzyıl sonlarında, yapılmış olması mümkündür.
- 5) Bizans/erken Türk yolu, (M. S. 5/6 ve 12/13 yüzyıllar) . Bu yol, yaklaşık 8 km. batıda Çubuk Boğazı'nda inşa edilmiş olan yeni yol tamamlanana, yani Osmanlı döneminin sonlarına kadar kullanılmıştır.<sup>124</sup>

Burada bulunan yolların tarihlendirilmesi için gereken bilgi, iki miltaşından elde edilmiştir. Bu taşlardan ilki, Severus'a ait bir miltaşdır. İkincisi ise, bir kapının içine inşa edilmiştir ve bunun inşası da büyük bir olasılıkla kapının inşasından çok daha erken bir tarihe rastlamamaktadır. Metinde, İmparator Augustus'un, *via Sebaste'* nin ve elçi Cornutus Aquila'nın isimleri verilmektedir: taşın üzerinde korunmamış olan tarih ise, büyük olasılıkla, İ.Ö. 6 yılıdır.<sup>125</sup>

Antalya'da, Side yakınlarında, Caesar Otel'de bulunan bir miltaşı, Manius Aquillius dönemine (İ.Ö. 129-126) tarihlenmektedir. Üzerindeki mil işareti CCCXXXI (331) mil belirtmekte ve daha erken, Attalus III (İ.Ö. 134-133) Krallığı dönemindeki Roma faaliyetleri ile ilgili temel teşkil edecek bilgiler vermektedir. Bu mesafe büyük ihtimalle Bergama'dan ölçülmüştür.<sup>126</sup> Bundan başka Antalya, Perge'den Magydus'a uzanan yol araştırılmıştır ve çok iyi korunmuş durumdadır. Ayrıca, Elmalı-Korkuteli arasında Roma yolu bulunmaktadır.<sup>127</sup>

Antalya-Korkuteli arasında kalan Korkuteli-Termessos hattı da, Mehmet Özsait tarafından kısmen araştırılmış, İsinda-Termessos arasındaki antik yolun kalıntıları

---

<sup>124</sup> French 1991, 234.

<sup>125</sup> A.g.e., 235.

<sup>126</sup> French 1992, 155.

<sup>127</sup> A.g.y. 1993, 201.

incelenmiş, Kapıkaya-Yeniceboğaz mevkiinde yer alan bu vadinin kimi zaman sağında kimi zaman da solunda devam eden antik yolun boğaz boyunca özelliğini koruduğu görülmektedir. Genişliği 3 ile 5 metre arasında değişen antik yolun, bazen düzeltilmiş ana kaya üzerinden, bazen de büyük taşlarla örülmüş destek duvarları ile hazırlanan kesimden geçtiği ve çoğu yerde döşeme taşlarını koruduğu görülebilmektedir.<sup>128</sup>

Çubuk Boğazı'na ve dağlık Pisidia'yı, Pamphylia ovasına bağlayan diğer yollara yakın konumu ile Ariassos, Güney Anadolu ulaşım yolları üzerinde önemli bir yere sahiptir. Şehir sınırları içerisinde yapılan ön keşif çalışmaları, birkaç bağımsız yerleşim ve Termessos'a uzanan bir Roma yolunu ortaya çıkarmıştır. Gayet iyi durumda olan bu yol, güney-batıdan oldukça dik olarak ve keskin kavislerle Ariassos'a doğru tırmanmaktadır.<sup>129</sup>

Patara Stadiasmus Anıtı'ndan<sup>130</sup> elde edilen bilgilere göre, Doğu Lycia kentlerinden olan ve Alakır çayı (antik Limyros) vadisinde yer alan Idebessos'dan (Kozagaç) Attaleia (Antalya) istikametinde uzanan ana yol ilk olarak, Saraycık yakınlarındaki Asarlık mevkiine lokalizasyonu üzerinde durulan -hatta kesin gözüyle bakılan- Kitanaura'ya; buradan, yeri kesin olarak bilinmeyen, fakat Kozarası olması muhtemel Kosara'ya; oradan da, yine bugüne dek kesin olarak yeri belli olmayan, ancak Çitdibi Köyü yakınlarında, Asar Dağı/Karabel mevkiindeki ören yeri olabilecek Typallia'ya ulaşmakta; daha sonra da, Trebenta (Çağlarca) ve Attaleia'ya (Antalya) doğru devam etmekteydi. Söz konusu ana yolun Idebessos'dan Typallia'ya kadar olan bölümüyle ilgili olarak fazla bir sorun yoktur. Limyra'dan (Zengerler) kuzeye doğru ilerleyen ve Alakır Çayı (antik Limyros) vadisini izleyerek Idebessos üzerinden Kitanaura'ya (Saraycık) gelen yol, tırmanışını sürdürerek Kosara'ya ulaşır; bu noktadan sonra Kozarası Geçidi aracılığıyla Çandır Vadisi'ne dahil olup vadiyi geçerek aşağıya, Antalya'ya doğru inmektedir.<sup>131</sup>

Yolun Typallia'dan sonraki güzergâhıyla ilgili bilgiler çok net değildir. Ancak, bugün için, mantıksal bir tahmin yürütmek olasıdır. *Stadiasmus* Anıtı'nın sağladığı ve

---

<sup>128</sup> Özsaıt 1996, 299.

<sup>129</sup> Mitchell 1990, 150.

<sup>130</sup> Şahin 2011, 25.

<sup>131</sup> İplikçioğlu 2000, 206.

ulaşılabilirdiği kadarıyla edinilen bilgiler göz önünde bulundurulduğunda, söz konusu yol, Typallia'dan Trebenna'ya gelmekte; buradan da, Lycia Bölgesi yol ağının doğu ana güzergâhındaki son kent olan Attaleia'ya varmaktadır. Yine *Stadiasmus* Anıtı'nda Trebenna'dan, denizle bağlantılı olarak ikinci bir güzergâh verilmektedir ki, bu yol, Onobara üzerinden denize (*epi thalassan*) ulaşmaktadır. Sorun, sözü edilen ikinci yolun Trebenna çıkışından Onobara'ya ve denize ulaşmaya dek nerelerden geçtiği ve Çandır Vadisi'ni izlediği konusunda şüphe bulunmayan Typallia - Trebenna - Attaleia ana yolu ile olan ilişkisindedir.<sup>132</sup>

Nevzat Çevik, Onobara'nın Trebenna'dan denize giden güzergâhında olduğunu ve dağlardan, yani Trebenna'dan inen yolun düzlükle buluştuğu noktadaki ilk kalıntıların Hurma Köyü'nde bulunduğunu göz önünde tutarak, söz konusu yolun Hurma üzerinden, Üzümcek Dağı bitimindeki boğaz ile denize ulaştığını düşünmektedir.<sup>133</sup>

Ancak, N. Çevik'in bu görüşü, Hurma Köyü yakınlarındaki yerleşmenin Onobara olması hipotezi üzerine kuruludur. Onobara'nın yeri artık kesin olarak belirlendiğine göre, Çevik'in söz konusu hipotezi de, geçerliliğini kaybetmektedir. Çevik'in Hurma Köyü bağlantılı olarak tasavvur ettiği yol, *Stadiasmus* Anıtı'nda da zikredilen Trebenna- Attaleia yolu olmalıdır. Zaten, araştırmacı, Hurma Köyü yakınlarındaki yerleşmenin Batı Nekropolü'nde kalıntıları izlenen antik yolun, Trebenna - Attaleia yolu olması gerektiğini kendisi de belirtmektedir. Gerçekten de, Trebenna'dan denize inen yol, N. Çevik'in belirttiği gibi, zorunlu olarak Çandır Vadisi'ni takiben Hurma'ya ulaşmakta ve buradan da, Attaleia'ya bağlanıyor olmalıydı.<sup>134</sup>

Bu durumda, Trebenna - Onobara üzerinden denize (*thalassa*) ulaşan yol için başka bir güzergâh düşünülmesi gerekmektedir. Typallia'dan Çandır Vadisi'ni izleyerek Trebenna'ya doğru uzanan ana yoldan, bugünkü Gedeller Mahallesi yakınlarında doğuya doğru tali bir yol ayrılmakta ve bu tali yol, Deveboynu mevki çevresindeki ören yerini merkezi olarak kabul edilen Onobara bölgesine ulaştıktan sonra, ya Karadağ ve Sivridağ'la Çamlar Dağı arasında kalan Deveboynu'nu takiben Sıçan Adası'nın (antik

---

<sup>132</sup> A.g.e., 206.

<sup>133</sup> Çevik 1995, 46.

<sup>134</sup> İplikçioğlu 2000, 206.

Atelebusa/Iyrnata) karşılarında kıyıya varmakta ya da Gökdere Boğazı'nı geçerek kuzeydoğuya doğru ilerlemektedir ve bugünkü Tünektepe'nin bulunduğu tepelik alanın hemen kuzeyinde denize kavuşmaktadır. Böylece, Trebenna kentiyle, aralarındaki *sympoliteia*'dan dolayı, onun toprakları (teritoryumu) içinde sayılan Onobara arasında, Çandır Vadisi'ni izleyen ana yolla bağlantılı olarak iletişim sağlanıyor olmalıdır.<sup>135</sup>

Yukarıkaraman Köyü bölgesinde bulunan bir miltaşı Termessos'u yolun başlangıç noktası olarak vermektedir; verilen mesafe (μικρον οκτω=12 km.), buluntu yeri ile Termessos kent alanı arasındaki uzaklığa tam olarak uymaktadır.<sup>136</sup>

Güney Pisidia'da yer alan Panometeichos'da bulunan kalenin yapılmasındaki amacın iki önemli yolun kontrol altında tutulması olduğu nettir. Bu yollardan ilki, Pamphylia'da başlayan ve Döşeme Boğazı'nı aşarak Panometeichos ve Ariassos arasındaki ovayı keserek, kuzeybatı yönünde ilerleyen ve tekrar alçak bir boğaz olan Esek Devrent'i aştıktan sonra<sup>137</sup> bugünkü Kızılkaya'yı geçip Comama'ya ve sonuç olarak Lycus'daki Laodicea'ya ulaşan yoldur. İkinci yol ise, bugünkü Antalya-Burdur karayolunun kuzeyinde bulunan Boğazköy'e ismini veren dar boğazı geçerek, bugünkü Bucak ilçesini geçip, Sagalassos'a ve dolayısıyla Anadolu'nun içlerine erişen yoldur.<sup>138</sup>

Bugün Patara'ya giden modern yol, Xanthos ovasından gelerek dar bir boğazdan geçmekte ve eski Patara körfezinin doğu kıyısını takip ederek kentin Roma Dönemi kapısına ulaşmaktadır. Uzunluğu 2 km kadar olan bu yol üzerinde Roma Dönemi'ne ait pek çok anıtsal tapınak-mezar bulunmaktadır. Sözü edilen yol, antik dönem yolu değildir. Antik dönemlerde kente karadan geliş, Roma kapısının doğusundaki tepelerin üzerindedir. Batıdan Xanthos'dan gelen eski yol ise Xanthos körfezinin (bugünkü Kınık ovasını) kuzeydoğusundaki tepelere ulaşmakta, burada doğudan Kaş ve Kalkan'dan gelen yol ile birleşip kente varmaktadır.<sup>139</sup>

Bunun yanında, Isparta Müzesi'nde bulunan çift dilli yazıt, Romalıların kalacak yer ve taşınma isteklerinden, Sagalassos'dan, güneyde Comama'dan kuzeyde

---

<sup>135</sup> A.g.e., 206.

<sup>136</sup> İplikçioğlu 2002, 127.

<sup>137</sup> Mitchell 1994, 144.

<sup>138</sup> Mitchell 1997, 51.

<sup>139</sup> Buluç 1984, 142.

Konane'ye kadar katır ve eşek taleplerinin karşılanmasından söz etmektedir.<sup>140</sup> Kuzeyde Konane'nin varlığından söz edilmesi, buranın yakınındaki komşusu Seleukeia Sidera'dan da önemli, Sagalassos'un kuzeyindeki en önemli yerleşim yeri olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte, Konanae'nin, en azından Tiberius döneminde, Sagalassos'da kalan *legatus pro praetore*, avanesi ve askeri işlerde çalışan Romalılar için popüler bir destinasyon olduğunu göstermektedir.<sup>141</sup>

Konane antik kenti ve çevresini belgeleme çalışmalarının önemli bir kısmını antik kentin yol güzergâhlarının anlaşılmasına yönelik araştırmalar oluşturmaktadır. 2009 yılında ele geçen iki yeni Roma Dönemi miltaşı, Konane'nin Tetrarşi Dönemi'ndeki güçlü varlığına işaret etmektedir. İ.S. 4. yüzyıla tarihlenen bu miltaşları, buldukları noktadan fazla uzağa ait olmadıkları göz önünde bulundurulduğunda, yerleşmenin sınırları ve yol güzergâhları hakkında önemli veriler sağlamaktadır. Yüzeysel araştırmaları çalışmalarının önemli bir bölümü, Konane (Conana) ve çevresindeki antik kentlerin birbirine nasıl bağlandığını saptamak; *via Sebaste* ile ilişkilerini saptamak ve Kuzeybatı Pisidia yol sistemlerini açıklamaya çalışmaktadır.

Bu çalışmalara önemli bir katkı sağlayacak olan şanslı diğer bir buluntu ise, 2010 yılı çalışmalarında Kızılcık köyü yakınlarında ele geçen bir diğer miltaştır. İ.S. geç 3. yüzyıla ya da erken 4. yüzyıla tarihli bu sınır taşı, bir çiftçinin, modern yolun yanındaki tarlasının kenarındaki taş yığını içinde bulunmuştur. Asıl yerine çok yakın olması kuvvetle muhtemel bu miltaşı, Konane antik kentinin kuzeybatı yol güzergâhı hakkında önemli ipucu sağlamaktadır. Silindir biçimli ve beyaz kireç taşıdan yapılmış olan bu sınır taşı, İmparator Diocletianus'a, Valerius Maximianus'a, Constantinus'a ve olasılıkla Galerius'a da ithaf edilmiştir. Olasılıkla kent adının ve mil mesafesinin yer aldığı taşın alt bölümü de kırılmıştır.<sup>142</sup>

Burdur'da, Kozluca ve Ürkütlü arasında bulunan Roma yolu (*via Sebaste*) incelenmiş ve Aziziye'deki sınır taşı üzerinde çalışılmıştır. Kuzeydoğudan Gölhisar'a

<sup>140</sup> Iversen 2011, 174 dipnot 7; Mitchell 1976, 117-119.

<sup>141</sup> Iversen 2011, 174

<sup>142</sup> Hürmüzlü 2012,4-5.

(Kibyra) uzanan Roma yolu, Çavdar'ın batısındaki tepeler üzerinde tespit edilmiş. Büyük Alan'da bir miltaşı ele geçmiştir.<sup>143</sup>

Melli (Burdur) yerleşiminin kuzeydoğusuna doğru, antik bir yolun geniş, güzelce döşenmiş bir kısmı keşfedilmiştir. Bu yol bugünkü Kocalıer köyüne doğru gitmektedir. Korunan kısım halen büyük döşeme taşlarını barındırmaktadır ancak yaklaşık 100 metre kadar solda eski yol yeni yapılan bir yolun altına gömülmüş durumdadır. Kocalıer köyü taraflarında, bir ırmak akıntısının yakınlarında gerçekleştirilen altyapı çalışmaları eski yolun küçük bir kısmını ortaya çıkarmıştır. Antik dönemde, yol batı tarafına devam ediyor gibi görünmektedir. Bu yol günümüzdeki batıya, Kuyubaşı, Uğurlu üzerinden Ankara-Antalya otoyoluna bağlanan yolla paralel gidiyor görünmektedir. Yolun şimdi olduğu gibi, dar bir geçitten geçtiği yerde bulunan inşa edilmiş duvarlar bulunmaktadır. Bu durum herhalde yolun geçişini kapatıp yalnız savunulabilir küçük bir alan bırakmak içindir.<sup>144</sup>

Isparta ve Burdur'da Mehmet ve Nesrin Özsait tarafından yapılan yüzey araştırmalarında 4 adet miltaşı ele geçmiştir. Bu miltaşları, Akdağ'ın eteğindeki Sagalassos kentini, en kısa yoldan (17 km.) verimli Isparta Ovası'na bağlayan antik yol kalıntısının üzerindeydiler. Miltaşlarının üçünde, mesafe işaretinin üstünde, "Roma'nın dost ve müttefiki, Pisidia'nın birinci şehri, çok gelişmiş/parlak kent Sagalassos" yazısı bulunmaktadır. Dördüncü miltaşı üzerinde ise, Septimius Severus ve oğlu Caracalla'ya bir ithaf yazısı vardır. Strabon, Kremna'daki Romalı kolonistlerden söz ettiği metinde, Sagalassos'un Apameia'dan bir günlük uzaklıkta olduğunu yazmaktadır.<sup>145</sup> Bu da, ancak bu kısa yol kullanılarak mümkün olabilmektedir.<sup>146</sup>

Kronoloji oluşturulduktan sonra, bölgedeki kaleler üzerinde yapılan bazı deneysel gözlemlerle bunların büyük alanları kontrol etmek için, birbirlerine komşu kaleleri gözetmek için, ateş ile birbiriyle haberleşebilmek ve yol güzergâhı üzerindeki

---

<sup>143</sup> French 1991, 232

<sup>144</sup> Vandeput v.d. 2002, 19.

<sup>145</sup> Strabon XII, 6, 5.

<sup>146</sup> Özsait-Özsait 2012,282.

hareketi kontrol etmek için yapıldıkları saptanmıştır. Bu yol hareketi GIS kullanarak da belirlenmiştir.<sup>147</sup>

Waelkens ve ekibi tarafından bölgede yapılan araştırmada, Roma Dönemi'ne ait seramik bulunmamakla birlikte, önceki yüzey araştırmalarında bu bölgenin Roma dönemindeki önemini vurgulayan, Roma İmparatorluk ve Bizans Dönemleri'ne ait devşirme malzemeye rastlanmıştır. Bunlar arasında en kayda değer olanlar, Düğer köyü ile Yarıköy'ün kuzeyinde bulunmuş olan İmparator Nero zamanına ait yedi ya da sekiz adet sınır taşıdır. Bunların biri, üzerindeki yazıttan anlaşıldığına göre, 'soldaki ülke', Tymbrianassos'a aittir (Düğer'in 4 km kuzeyinde yer alan bugünkü adıyla Aşağımüslimler köyü). Burası, İmparatorluğa ait bir eyalet olmakla birlikte, 'sağdaki ülke', Sagalassos'a aitti. Bu sınır taşlarının hiçbiri *in situ* olmamakla birlikte, büyüklükleri çok da fazla yol kat etmelerine elverişli olmadığından, Sagalassos ile Tymbrianassos arasındaki sınırın, bu taşların buluntu yerleri civarında olduğunu öne sürmek pek de yanlış olmayacaktır. Olasılıkla, arazide sınırları belli edecek şekilde sıralanmışlardı. Daha önce, Düğer'in içinden geçmekte olan Düğer<sup>148</sup> Çayı'nın, Burdur Ovasında Sagalassos'un batı sınırını oluşturduğu düşünülmekteydi. Marc Waelkens'e göre; sınır taşları, Augustus zamanında yaptırılmış olan '*via Sebaste*' boyunca diziliydi ve Sagalassos ile İmparatorluk eyaleti arasındaki yeni sınırı belirliyordu. Bu, Sagalassos adına bir toprak kaybı anlamına geldiğinden, Tymbrianassos Sagalassos'a bunun karşılığında her yıl tarımsal gelirinin beşte birini vermek zorundaydı.<sup>149</sup>

French tarafından, Güney Galatia ve Pisidia'da aşağıdaki yolların yönü tayin edilmiştir.

a) Adada-Perge

b) Prostarina-Baris,

c) Cremna -Comama,

---

<sup>147</sup> Vanhaverbeke v.d. 2011, 141.

<sup>148</sup> Waelkens v.d. 2012,189.

<sup>149</sup> A.g.e., 190.



d) Sagalassos -Comama,

e) *via* Sebaste- Paralais - Prostanna<sup>150</sup>

Lycia, Pamphylia ve Pisidia yolları, takip eden Cilicia yolları ile birlikte, hakkında en çok bilgi sahip olduğumuz yolları oluşturur. Özellikle Lycia bölgesinde bulunan ünik Stadiasmus Patarensis anıtının varlığı, Pamphylia ve Pisidia’da ele geçen miltaşlarının çokluğu, arkeolojik malzemenin yanı sıra bol miktarda epigrafik buluntunun ele geçmesi, Roma için, bu bölgelerin ne kadar önem taşıdığını gösteren belgeleri oluşturur. Güney Anadolu hattı denebilecek bu yol hattı, bölgesel yolları içermekle beraber, Orta Anadolu ile birlikte, Roma İmparatorluğu’nun Anadolu’nun doğusuna ilerlemesine katkıda bulunmuştur. Sagalassos örneğinde görülen düzenlemeler, Roma’nın hem ulaşım hem de organizasyon işini ne kadar ciddiye aldığına kanıtıdır. Yapılış tarihi olan İ.Ö. 129’dan başlayarak geç dönemlere değin varlığı bilinen bölgedeki Roma yolları, Roma’nın, bölgeyi erken dönemlerden itibaren önemseydiğini ve bölgede oluşturulan altyapının, yüzyıllar boyunca korunduğunu gösterir.

### 4.3. Cappadocia-Galatia

Günümüzde Ankara, Yozgat, Çorum illeri antik Galatia sınırlarının, Nevşehir, Kayseri, Kırşehir, Aksaray, Niğde illeri ise Cappadocia sınırlarının içinde kalmaktadır. Antik dönemde Cappadocia, güneyde Toros dağları ile Cilicia’dan ayrılmıştır, doğuda Yukarı Fırat, Kuzeyde Pontus, batıda ise Lykaonia ile Galatia ile komşudur. Galatia ise kuzeyde Bithynia ile Paphlagonia, doğuda Pontus, güneyde Cilicia batıda Phrygia ile komşudur.

Tufanbeyli ilçe merkezinin 14 km. kadar kuzeydoğusunda; Şarköy’ün ise takriben 4 km. kadar kuzeybatısında yer alan Elemanlı Köyü, Komana/Hierapolis’den sonra bölgede en fazla epigrafik malzemenin bulunduğu yerleşim birimidir. Bunun da

---

<sup>150</sup> French 1985, 124.

en büyük nedeni, Şarköy'e yakın olması ve antik yol güzergâhının bu köy üzerinden geçmesi olarak kabul edilebilir. Anlaşılan odur ki, Şarköy'ün etrafını çevreleyen nekropolis alanları ve küçük çiftlik yerleşimleri Elemanlı'ya kadar uzanmaktadır. Bu köyün merkezinden 9 adet mezar yazıtı ve 1 adet miltaş ele geçmiştir. Elemanlı'da bulunan mezar taşlarından bir tanesinde Apollonios ve Ostre adındaki iki kardeşin anneleri için Koloba'ya mezar yaptırdıkları ifade edilmektedir. Apollonios isminin Cappadocia Comanası'nda yaygın bir isim olarak kullanılmasının bilinmesine karşın Ostre ilk defa belgelenen yeni bir otokton isimdir.<sup>151</sup>

Elemanlı köyüne bağlı Osmanpınarı Mevkii'nde ise kaya üzerine yazılmış beş adet mezar yazıtı tespit edilmiştir. Ayrıca bugün Bağdat yolu adı verilen eski bir Roma yolunun, Elemanlı Köyü'nden geçerek Comana'ya kadar uzandığı sonucuna, bu yol üzerine dikilmiş olan miltaşlarından varmak mümkündür. Köye bağlı Barcın Mevkii'nde 1 adet; Beşiktaş Mevkii'nde ise 4 adet miltaş tespit edilerek, bunların üzerindeki Latince yazıtlar kayıt altına alınmıştır. Bunlardan bir tanesi ilkin Pupienus ve Balbinus Dönemi'ne ait bir miltaş (İ.S. 238'in ilk yarısı) olup daha sonradan İmparator III. Gordianus Dönemi'nde tekrardan yazılan bir adak-miltaşdır. Taş üzerinde, "İmparator Mutlu Dindar Marcus Antonius Gordianus'a Vali Cuspidius Flaminius Severus vasıtasıyla 62 Roma mili" yazılıdır (**Resim 3**). Burada belirtilen uzaklık, eyalet başkenti Caeserea'ya göre verilen uzaklıktır. Anılması gereken diğer miltaş ise İmparator Philippus Araps ve Philippus Iunior zamanına aittir (İ.S. 244-249) . Yazıtın eksik olan baş tarafının tamamlanması ile birlikte çevirisi şöyledir: "İmparator Dindar, Mutlu ve Yenilmez Marcus Iulius Philippus (Arabus) ve soylu Caesar Marcus Iulius Philippus (Iunior) , Senatus sınıfına mensup vali Antonius Memmius Hiero vasıtasıyla, eskimleri nedeniyle çökmüş olan caddeleri ve köprüleri onardılar".<sup>152</sup>

Miltaşlarının üzerindeki yazıtlar Latince, diğer taşların üzerindikiler ise Grekçe'dir. Miltaşlarının Latince yazılmasındaki amaç, Parthlara karşı olan mücadelede imparatorluğun doğusuna gelmiş olan lejyon askerlerinin ya da Roma idari personelinin bölgede süratli ve rahat hareket etmelerini sağlayabilmek içindir. Gerçekten de Roma

---

<sup>151</sup> Baz 2011, 399.

<sup>152</sup> A.g.e., 400

İmparatorluğu'nun doğusundaki sınır bölgelerinde yazıtlardaki baskın dilin Latince olduğu dikkatlerden kaçmamaktadır.<sup>153</sup>

Kaisareia'dan başlayan yol, Değirmentaş ve Elemanlı üzerinden Komana/Hierapolis'e varmaktaydı ve bu yol üzerindeki taşlarda uzaklık mesafesi Kaisareia baz alınarak veriliyordu. Komana'dan çıkan yol Komana'nın doğusunda sırasıyla Kemer-Dayıoluk-Yalak ve Keklikoluk Mevkiilerinden ilerleyerek Kukussos ve Arabissos antik yerleşmeleri üzerinden Melitene'ye varıyordu. Kapadokya Komanası'nın doğusunda bulunan taşlardaki mesafe ölçüleri ise eyaletin askeri karargahı konumunda bulunan Melitene'ye göre ayarlanıyordu.<sup>154</sup>

David French miltaşları ve yol izlerinden Caesaria-Melitene yolu hakkında çıkarımda bulunmuş, Tavium-Melitene yolu izlerine rastlamıştır.<sup>155</sup> Daha sonra Çorum, Eskişehir, Afyon-Isparta-Burdur yolları haritalarını çıkarmıştır.<sup>156</sup>

Martin Harison, Amorium- Byzantium'dan Suriye'ye giden anayollardan biri üzerinde bulunan Amorium'un Ancyra ve Iconium'a düzgün yol bağlantıları olduğundan söz etmektedir.<sup>157</sup>

Eugenia Equini Schneider, Kapadokya'daki bazı yolların Tabula Peutingeriana'da gösterildiğinden ve Xenophon'dan söz etmektedir. Kyros'un Asia Minor'u fethettikten sonra, haraç toplamak ve yerel nüfusu kontrol altında bulundurabilmek için ana yollar üzerinde kaleler inşa ettiğinden bahsedilmektedir.<sup>158</sup>

Cappadocia'yı Lycia'dan ayıran sınırdaki yer alan Keçi Kalesi'nde bulunmuş, Caesarea'da basılmış, Septimius Severus dönemine tarihlenen bir sikke, İmparatorluk döneminde de bölgenin kontrol altında bulundurulduğunu, - Colonia Archelais'den Tyana'ya giden, Hasan Dağı'nın etrafından dolaşan yolu kontrol ettiğini göstermektedir. Tabula Peutingeriana'da da gösterilen yol ilk olarak Salaberina *statio*'suna uğrar, burası

---

<sup>153</sup> A.g.e., 399.

<sup>154</sup> A.g.e., 400.

<sup>155</sup> A.g.y. 1984, 87.

<sup>156</sup> A.g.y. 1985, 129.

<sup>157</sup> Harrison 1989, 192.

<sup>158</sup> Schneider 1996, 19. Xenophon, Cyropaedia 3, 1; 2, 4; 3, 2; 6,1; 7, 4.

Ballance tarafından Kepez Tepe<sup>159</sup> olarak tanımlanmıştır. Bir sonraki istasyon Caena'dır, ki burayı Ramsay, Karakapu olarak, Hild, Akçaören olarak belirlemiştir.<sup>160</sup> Yol buradan Altunhisar yönüne devam etmiş olmalıdır. Bizans ve Arap kaynaklarınca bilinen Koron kalesi bu yoldan uzakta değildir, bugün Çömlekçi köyünün olduğu alana tepeden bakmaktadır.

Schneider tarafından Cappadocia'da yapılan 1994 yüzey araştırması iki diğer yol aksını da içermiştir. Bekarlar, Alayköy, Tirhan, Gölcük ve Yeniköy üzerinden giden Aksaray-Niğde yolunun ikinci kısmı ile Niğde Kayseri yolunun ilk kısmı belirlenmiştir.<sup>161</sup>

İlk olarak, Itinerarium Antonini ve Itinerarium Burdigalense'den de bilinen Colonia Archelais'ten Tyana'ya giden antik yolun başka bir uzantısı, yol boyunca bulunan birçok kısmın tanımlanmasından ötürü, neredeyse tamamen rekonstrükte edilebilmektedir. İlk kısım Kuyulutatlar köyünün 400 m. güneyinde izlenebilmektedir. Yolun iki kıyısı ve yaklaşık 1 km. boyunca yaklaşık 300 derecelik bir eğimle, trakit ve sileksten döşeme görülebilmektedir. (Fig. 15-16.)<sup>162</sup>

Antik yolun diğer bir kısmı da Kiledere Höyük'ten 1.5 km. uzakta bulunmaktadır. 310 derecelik bir eğime sahip olan yolun iki yanında sınırlandırma ya da kısıtlama taşı boşluğu bulunmaktadır. Yolun son parçası, kuzeydoğuda, Gülpınar'dan 3.5 km. mesafede görülmektedir. Yol düzeni kuzeydoğu-güneybatı yönünde 310 derece eğimlidir, iki şeritlidir ve 1 km. boyunca izlenebilmektedir.<sup>163</sup>

İki antik *itinerardan* bildiğimize göre, Bekarlar'dan yaklaşık 4 km. batı-kuzeybatı yönünde mesafesi bulunan Nandianolus veya mansio Anathiango'dan, ki bu Nenizigözü-Bekarlıarsultan Türbesi olmaktadır, 12 mil sonra yol *mutatio* Chusa'ya ulaşmaktadır (antik Nazianos), D. French burası için Yazı Höyük'de bir lokasyon önermiştir<sup>164</sup>. Ancak izlenen yolun yönelmesine bakıldığında ve *itinerararlarda* verilen

<sup>159</sup> Schneider 1996, 20. dipnot 14; Ballance 1958, 226.

<sup>160</sup> Schneider 1996, 20, dipnot 15; Ramsay 1890, 353; TIB 167.

<sup>161</sup> Schneider 1996, 20.

<sup>162</sup> A.g.e., 21.

<sup>163</sup> Schneider 1996, 21.

<sup>164</sup> A.g.e., 21. 1996 dipnot. 16; French 1981, 29.

mesafeler göz önünde bulundurulduğunda, *mutatio* Chusa'nın Kuyulutatlar yakınında çok sayıda seramik ele geçirilen bu alan olması daha uygundur.<sup>165</sup>

Takip eden *mansio* Sasima, öncekinden 12 mil mesafededir ve genellikle Hasanköy ile birlikte tanımlanmaktadır ancak burayı ikincil kullanım mimari parçaların bulunduğu Tirhan olarak tanımlamak mümkündür. Gölcük için ise, köye yaklaşık 500 m. uzaklıkta bulunan tepede yoğun mimari ve seramik parçaları görülmekte ve French burayı *mansio* Sasima olarak tanımlamaktadır.<sup>166</sup> Ancak burayı, eski ve yeni kaynaklarda olduğu üzere, antik Limnai olarak tanımlamak mümkündür. *Mansio* Andabilis ise Yeniköy yakınında, antik Andavilis olarak lokalize edilebilmektedir.<sup>167</sup>

Taşlıbelen-Mamasun yolu, Sarıyazı üzerinden gelerek Taşlıbelen'i aşan ve 1994 yılında varlığı saptanan Roma yolunun Mamasun/Gökçe istikametinde uzantısı niteliğindedir. Üçmezarbaşı mevki eski Taşlıbelen-Mamasun, Çakıllıtepe tekerlek izli say yolu ise gene eski Çuğunözü Sarıyazı yoluna kavuşan ikincil yollardandır. Aksaray-Ağzıkarahan yolu, Çuğunözü-Sarıyazı yolunun  $\pm$  50 m. kuzeyinde ve buna paralel olarak uzanmaktadır. Bu yol ufak beyaz ve gri renk taşlı yol kaplamasıyla, çevredeki büyük taş döşeli Roma Dönemi yol kalıntılarından ayrılmaktadır. Çevre sakinleri bu yolu, Aksaray-Ağzıkarahan eski kervan yolu olarak tanımlamaktadır. Aynı yolun uzantısı Ağzıkarahan köyü içinde, Selçuklu Dönemi kervansarayı karşısında bulunan eski köprü üzerinde ve uzantısında da saptanmıştır.<sup>168</sup>

Çuğunözü-Kürtdeğirmeni yolu, Çuğunözü Tümülsü önünden kuzeye doğru uzanan olası bir yol kalıntısıdır. Bu saptamaya göre Çuğunözü Tümülsü de bir yol sapağına hakim konumda kurulmuştur. Camızpınarı mevki yolu Bekarlar kasabasının kuzeybatısında, Bozyer yolunun Nenezi Dağı yönündeki uzantısıdır. Döşemebağlar mevki yolu ise Bozyaz yolunu Nenezi Dağı kuzey eteği üzerinden Kuyulutatlar'a bağlamaktadır. Göç Yolu, Bekarlar ve Gülağaç kasabaları arasında uzanmaktadır. Yol kaplamasının tümü son yıllarda tarım arazisi içinde tahrip edilmiştir. Mencilis-Kaşığıtakası mevki yolları, Mamasun Boklucöğül- Uzunkaya ve Deştin-Karayerinbaşı

---

<sup>165</sup> Schneider 1996, 21.

<sup>166</sup> French 2016, 22.

<sup>167</sup> Schneider 1996, 21.

<sup>168</sup> Esin v.d. 1998, 238.

üzerinden gelen iki eski yol güzergâhıdır. Biri etrafı taş korkuluklu patika, diğeri ise gene son dönemlerde sökülen taş kaplamalı türden bu iki yol, Demirci kasabası kuzeyinde Kaşagıtakası önünde birleşerek Kayaboğazı üzerinden Gülpınar'a ulaşmaktadır.<sup>169</sup>

Bir bağ duvarı altında gizli, kaplumbağa sırtı şeklinde döşenmiş Zindanlıktepe kuzey eteği yolu, Mencilis-Kaşagıtakası kavşağının  $\pm$  100 m. güneyinden geçmektedir. İki Tepe mevki üzerinde geldiği sanılan yol, büyük olasılıkla Gülağaç veya Gülpınar istikametinde devam etmektedir. Aksaray Müzesi'nde bulunan bir miltaş, bu yolun yakınlarında ele geçmiştir. Bu saptamalara göre Demirci yöresi ve diğer bölgelerdeki tümölüsler yollara hakim alanlarda yığılmıştır. Şimdiye değin belirlenen her tümölüs alanı antik/eski yollardan görülecek konumda yer almakta ve bunlara yaklaşık paralel bir doğrultuda sıralanmaktadır.<sup>170</sup>

Kemerhisar'da yer alan durağın konumu ve Han'a yakınlığı, daha sonraki dönemlerde de bölgede öneminini koruduğunu göstermekte ve Tabula Peutingeriana'da gösterilen bu durak, buradaki bina kalıntılarınının "mansio Tyana" olma ihtimalini gözden çıkarmamızı engellemektedir. Bununla ilgili olarak burada bulunan yer alan eski bir cami olan "Han Camii" nin ismi dikkat çekmektedir.<sup>171</sup>

Hasan Bahar'ın Konya Karaman illeri ve ilçelerinde yaptığı çalışmanın amaçlarından biri, bölge yolları ve bunların Akdeniz bağlantıları ile ilgili problemleri ortaya koyabilmektir. Bu amaçla Gölcük Dağ kesiminde Döşeme mevkiinde bulunan tarihi yol güzergâhı üzerindeki yol incelenmiştir. (**Resim 4**). Yolun bu kesiminde yer alan güzergâh, başlangıcından Antalya sınırına kadar araştırılmıştır. Bu bölge Antik Çağ'da Homonadeis ve Katanneler'le sınırı oluşturan bir bölgedir.

Bu kesimde yer alan Side'de, antik dönemde yoğun bir köle ticareti yapılmaktaydı. Bu köleler daha ziyade Küçük Asya ve komşu bölgelerden getirilmekteydi. Bu nedenle yolun araç ve hayvan yolu olmaktan ziyade yaya yolu<sup>172</sup> olarak kullanıldığı düşünülmektedir. Bu yolun ortalama 3.5-4 metre genişlikte, 15

---

<sup>169</sup> A.g.e., 238-239.

<sup>170</sup> A.g.e., 239.

<sup>171</sup> Rosada-Finzi 2003, 33.

<sup>172</sup> Bahar 2006, 95.

km'lik uzunlukta olması, çok iyi bir mimari göstermesi ve büyük blok taşlarla inşa edilmesi sistemli ve bu amaçlı olarak kullanıldığını göstermektedir. Antik Çağ'da Cilicia-Pamphylia-Lycia bölgelerinin kıyı ulaşımının güçlükleri bilinmektedir. Bu durum da daha çok dağların aşılacak yerlerindeki geçitlerle Anadolu'nun iç kesimlerine ve Asya-Avrupa gibi kıtalara ulaşılmasını sağlamıştır. Sözü edilen bu yol da bu amaçla Side gibi büyük bir pazarın Asya içlerine uzanan en önemli bağlantı noktalarından birisidir. Toroslar'ın kuzey zirvesinde uzanan bu yolun buradan Köprüçay (Eurymedon) Vadisi'ne ve oradan da Side'ye uzandığı düşünülmektedir. Nitekim Büyük Gölcük Yaylasını aşan ve Döşeme Beli olarak adlandırılan 1.6 km yüksekliğindeki bu geçit, Köprüsuyu Vadisi'ne (Eurymedon) uzanan antik yolla devam etmektedir.

Bütün bunlar, bu yolun köle ticareti gibi kapsamlı ticaret faaliyetleri için kullanılan bir güzergâh olabileceğini düşündürmektedir. Bu yolun kaynaklarda sözü edilen Neapolis Misthia-Erymna-Seleukeia ve Side bağlantısı ile ilişkisi olduğu düşünülebilir. Derebucak'ın güneyinde ve Döşeme mevkiinin kuzeyinde yer alan ve Ali Kesiği olarak bilinen ve taş kesiğinden oluşan geçit, bu yolun geçiş noktalarındandır.<sup>173</sup>

Galatia Bölgesi'nde yer alan Gavurkale Tepe ile doğusundaki kayalık tepenin kuzeyinde, her ikisinden de 0.6-0.7 km kadar bir mesafedeki Karapınar Çeşmesi ve çevresindeki tarım arazisinde Geç Antik Çağ'a ait seramik örnekler belirlenmiştir. Böylece, yerleşim ve iskâna uygun geniş bir alanın kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bağıcı ve doğusundaki Yörelî köylerinde varlığı bilinen miltaşları, bölgenin ulaşım özelliğini yansıtmaktadır.<sup>174</sup>

Doğal savunma ve kontrol merkezlerinden biri olan Akşar Kalesi, dar bir vadi ile güneye İmranlı yönüne uzanan yolda önemli bir geçidi kontrol etmektedir. Roma Döneminde de kuzey-güney yönünde uzanan önemli yolların varlığı bilinmektedir.<sup>175</sup>

Beserek'te Zincirli Dağı sırtlarında uzanan Roma Dönemi yoluna ait uzunca bir kesit saptanmıştır. Burası Dambasan'dan Salmanlı'ya uzanan yolun bir parçası

---

<sup>173</sup> A.g.e., 96.

<sup>174</sup> Vardar 2007, 83.

<sup>175</sup> Engin 2010, 132.

olmalıdır. Yol buradan kuzeye, Eccobriga'ya doğru çatallanmakta ve Kelpik Deresi'nin batı yamacından Armut Çayı vadisindeki Totan'a (Belkaya) doğru çıkmaktadır. Mesafenin yaklaşık yarısında bir yerde bulunan Kelpik Mevkii'ndeki Hellenistik-Roma-Bizans Dönemi yerleşmesinden geçmektedir.<sup>176</sup>

Cappadocia ve Galatia bölgelerinde bilinen yolların varlığı ile ilişkili bilgiler, TIB yayınlarında da görüleceği üzere Bizans Dönemi'nde yoğunluk kazanmaktadır. Bununla birlikte, bilindiği üzere, yol yapım geleneği, sıfırdan yapılmak yerine, var olan yolların onarım ve bakımlarının sağlanarak devam ettirilmesi yönündedir. Bu bağlamda, Cappadocia ve Galatia bölgelerinde bilinen Bizans yollarının öncüllerinin Roma yolları olduğu öne sürülebilir. Bölgede, özellikle Hristiyanlığın yayılması ile birlikte kullanılan Hacı Yolu, Anadolu'daki en sık kullanılan antik yollar arasındadır. Kudüs'e dek giden bu yol, siviller tarafından kullanılmakla birlikte, askeri sevkiyat için de sıklıkla kullanılmıştır.

#### **4.4. Karadeniz**

Tezde Bithynia, Pontus ve Paphlagonia bölgesi kentleri bir hat oluşturduğundan bir arada ele alınmıştır. Kuzeyde Karadeniz, güneyde Galatia, batıda Thracia, doğuda ise Armenia ile çevrelenen bölge Anadolu'nun kuzey sahili boyunca uzanmaktadır.

Karadeniz Bölgesi'nde yapılan çalışmalarda yol kalıntılarından çok miltaşları ile karşılaşmıştır. Bu miltaşlarından edinilen bilgiler değerlendirildiğinde bölgenin Roma Dönemi yol güzergâhı daha iyi anlaşılmış, güzergâh takip edildiğinde ise sınırlı sayıda da olsa yol izlerine ulaşılmıştır. Bu miltaşları ve yollar ile ilgili olarak farklı araştırmacıların çalışmaları mevcuttur. Bu araştırmacılar arasında öne çıkan David French tarafından Amasya-Niksar, Zile-Niksar, Niksar-Sivas (Sebasteia) , Zile-Kayseri (Caesareia) , Zile-Amasya, Zile-Yozgat (Tavium) , Yozgat-Suluova (Sebastopolis) yol sistemleri incelenmiş, yerleri saptanmıştır.<sup>177</sup> Tabula Peutingeriana'da bu durakların

---

<sup>176</sup> Robel v.d. 2010, 188.

<sup>177</sup> French 1988a, 193.



varlığından söz edilmiştir.<sup>178</sup> French tarafından bulunan miltaşları, Sinop, Amasya ve Çorum'da ele geçmiştir<sup>179</sup> Halen müzede yer alan ve French tarafından Amaseia-Neocaeseria (Niksar) yolunda bulunan miltaşı<sup>180</sup>, Amasya yolu ile ilgili olarak Amasya'dan Ankara'ya doğru 39 Roma mili olduğunu göstermektedir<sup>181</sup>

Bu miltaşlarından ve yol kalıntılarından hareketle Amasya'dan Niksar'a, Çankırı'dan Kastamonu'ya<sup>182</sup> Amasya'dan Suluova'ya ve Havza bölgesine (Samsun bölgesinde) ve Osmancık (Çorum sınırları içerisinde) ve Suluova arasında yol izlerine rastlanmıştır.<sup>183</sup> Bunların yanı sıra, Amasya'dan doğuya doğru Niksar (Neocaesarea) ve Zile (Zela), Osmancık'dan (Pimolisa) Vezirköprü'ye (Neoclaudiopolis) yolu,<sup>184</sup> Amasya, Ancyra, Tavium yolu incelenmiştir.

David French'in yanı sıra Erol Atalay da bölgede çalışan araştırmacılardandır. Çalışmalarının sonuçlarına göre Amasya ile Çorum arasında kalan bölgeye Pontus Calaticus adı verilmektedir. Burası, Cappadocia'yı Amasia (Amasya) ve Amisos (Samsun) 'a bağlayan önemli yolların çok yakınındadır.

Amisos (Samsun) 'dan başlayan Roma - Bizans yolu, Sivas'a kadar olan modern yola paralel olarak ilerlemekte ve Amasia (Amasya)'dan geçmektedir. Yol burada, Euchaita (Avukat Mecidözü) 'nün kuzeyinden geçmekte ve Tabia (Büyüknefez köyü) yine Bizans Dönemi'nde önemli bir yol kavşağı olarak dikkati çekmektedir. Tabia - Kayseri arasındaki yol, Tabula Peutingeriana'da belirtilmiştir.<sup>185</sup>

Amasya civarında çalışan araştırmacılardan bir diğeri de Mehmet Özsait'dir. Bu araştırmalara göre: Kumru ile Kurgan ilçeleri arasında, Canik Dağları üzerinde, Belalan Köyü Baş'ında (=Apsut Baş) eski bir yolun kalıntısı tespit edilmiştir. 0.4-0.5 km kadar izlenen bu yol sonra, şimdiki Kurgan-Fatsa yoluyla birleşmektedir. Bu kesimden sonra yolun taşlarının sökülmiş olduğu görülmüştür. Eni 2-2.50 metre arasında değişen ve

---

<sup>178</sup> A.g.e., 196.

<sup>179</sup> A.g.e., 195,196.

<sup>180</sup> A.g.y.. 1986, 144-145.

<sup>181</sup> A.g.y.. 1992, 150.

<sup>182</sup> A.g.y.. 1989, 275.

<sup>183</sup> A.g.y.. 1991, 230.

<sup>184</sup> A.g.y.. 1988a,192.

<sup>185</sup> Atalay 1986, 67-68.

oldukça iri taş kaplamalı olan bu yolun, Kabeira-Neocaesarea'yı (Niksar) *Polemonium* ya da *Pharnakia*'ya, yani Kelkit (Lykos) Vadisi'ni Karadeniz Havzası'na, kestirmeden bağlayan önemli bir yol olduğu düşünülmüştür. Kumru'nun Ayvalı Mahallesi'nde kırık olarak ele geçen miltaşı (**Resim 5**), bu yolun İ.S. 4. yüzyılda da kullanıldığının bir kanıtı sayılabilmektedir. 1988 yılı Tokat araştırmalarında Niksar'ın Dönekse (bugün Boğazbaşı) Köyü'nde, Septimius Severus (İ.S. 193-211) zamanına ait bir miltaşı bulunmuştur. Bu miltaşı, Kuzey Cappadocia'da (*Cappadocia Polemoniaca*) , iç kesimden gelerek *Komana Pontika* (Gümenek-bugün Kılıçlı), üzerinden Lykos Vadisi'ne inen bir yola aittir.<sup>186</sup>

Bu ana yolun bir bağlantısı, Lykos Vadisi'ne hâkim bir konumda kurulmuş olan *Kabeira*'ya (*Neocaesarea-Niksar*) uzanmaktadır. Şimdi, Kumru-Korgan ilçeleri arasında kalıntıları bulunan yolun ve Kumru'daki miltaşının ışığı altında, belirtiklen anayolun bir kolunun da, Tokat (Dazimon?) kesimini Karadeniz'e bağlayan kanıtları olduğunu söylenebilir.<sup>187</sup>

Karadeniz'de araştırılan bölgelerden birisi de Sinop ve civarıdır. Burada araştırma yapan French'in çalışmalarına göre, Sinop'la ilgili miltaşları bulunmuş, Pompeipolis (Taşköprü-Kastamonu) ile Neoclaudiopolis (Vezirköprü-Samsun) arası yol hattı belirlenmiştir.<sup>188</sup> Sinop güneyinden giden yolun güzergâhı belirlenmiştir.

David French'in Karadeniz Bölgesi'nde yaptığı yüzey araştırmaları başka kentleri de içermiştir. Örneğin Çorum civarında, 1983 yılında miltaşları bulunmuştur. Miltaşlarından biri Çorum'un doğusundaki Güngörmez'de diğeri Çorum'un güneyinde Sapa'dadır. Bu yoldaki bu (ve diğeri) miltaşları Amaseia'dan *caput viae* il sınırına doğru yükselerek sıralanmışlardır.

Çorum Karadağ dağlarının güneyinde (ve batıya Kızılırmak'a olan uzantıları) örneğin Amaseia-Tavium sınırında, miltaşlarının yine huduttan başlayarak yükselerek numaralandırılmış oldukları anlaşılmaktadır (**Resim 6,7,8**).

---

<sup>186</sup> Özsaıt 2002, 198.

<sup>187</sup> A.g.e., 198.

<sup>188</sup> A.g.y. 1984, 88.

Çorum Sungurlu yakınlarında bir noktada Ankara-Tavium yolundan ayrılan bir başka yol vardır, Delice nehrini kestikten sonra bu yol Çorum ovasından Avlat'tan (antik Euchatia ve şimdiki Beyözü) ve Mecitözü'nden geçerek Ameseia'ya ulaşmaktadır. Geçmişte bu yolda bulunan birkaç miltaşı kayıtlara geçirilmiştir. Sapa ve Güngörmez'de bulunan miltaşları da bu yola aittir. **(Harita 9)**.<sup>189</sup>

Çorum Osmancık'tan geçerek Vezirköprü'ye (Neocladiopolis) giden bir hat bulunmaktadır. İkincisi Suluova ve Hamamözü üzerinden Samsun'a giden (eski Amisus) iki yolun hattını belirlenmiştir. İkinci yol, Pompeipolis (Taşköprü) – Neocaesaria (Niksar) yolunu Ladik ve Havza'nın tam orta noktasından kesmektedir.<sup>190</sup>

Tavium'dan Boğazköy'e doğru (fakat Boğazköy'e gitmeyen) ayrılan kuzey yolu şimdi Tavium-Zela yolu olarak düşünülmektedir. Bu yol üzerindeki miltaşları Tavium'dan (*caput viae*) il sınırına doğru yükselerek sıralanmışlardır.

Gengra'dan (Çankırı'dan) doğuya Amisus'a uzanan bir yol belli olmaktadır. Halys nehri, Osmanlı Döneminde olduğu gibi<sup>191</sup> Osmancık'dan değil Dodurga veya Dodurga yakınlarında bir yerde yolu kesmiş olmalıdır.

Samsun'da Pompeipolis-Neocaesarea yolu bugün Sinop, Samsun, Tokat illerinden geçmektedir. Yol, Vezirköprü-Havza-Ladik-Destek Boğazı-Boğazkesen Köprü-Doğanyurt-Niksar güzergâhını izlemektedir.<sup>192</sup>

Karadeniz bölgesindeki Roma yolları, Anadolu'daki en az arkeolojik kanıt içeren yollardır. Özellikle bölge coğrafyası ve jeolojik yapısının zorlu oluşu, karasal ulaşımı zorlaştıran en önemli etkidir. Bilinen bir gerçek olarak, kara taşımacılığı birçok yönüyle pahalı ve zahmetlidir. Ancak, bölgenin coğrafyayla ilgili avantajı, deniz kıyısında yer almasıdır. Denizden ulaşım ve taşımacılığın yapılabildiği her türlü coğrafyada, koşullar uygun olduğu sürece, deniz yolunun seçildiği her zaman göz önünde bulundurulmalıdır. Bu yüzden, özellikle Karadeniz bölgesinde, ulaşımın

---

<sup>189</sup> A.g.y. 1985, 123.

<sup>190</sup> A.g.y. 1986, 143.

<sup>191</sup> A.g.y. 1985, 123.

<sup>192</sup> A.g.y. 1986, 145.

mümkün olduğunca, denizden yapıldığı düşünülmelidir. Bunun yanı sıra, bölgedeki Roma yolları kıyı ve iç kesimler arası bağlantıyı sağlamıştır.

#### 4.5. Asia

Asia Eyaleti; Mysia, Troas, Aeolis, Lydia, Ionia, kıyıdaki adalar, Karia'nın büyük bir kısmı ve Pisidia'dan Pamphylia'ya doğru olan bir koridoru içermektedir. İmparatorluk döneminde Asia kuzeyde Bithynia, güneyde Lycia ve doğuda Galatia ile çevrilidir.<sup>193</sup>

David French, Afyon tarafında, Şuhut-Çobankaya-Uzunpınar-Karadilli ovasına doğru uzanan bir yol hattı keşfetmiştir. Buradan Fahrettin Paşa Geçidi'ne (Gavur Geçidi) ulaşmakta ve Çölovası'nı kat etmektedir. Herhangi bir miltaşı bulunmamıştır.<sup>194</sup> Thomas Drew-Bear ise Dinar tarafında Hadrianus döneminde yaptırılmış yoldan söz etmektedir.<sup>195</sup>

Temenotherae veya Temenuthyai'den (Uşak) güneye Sebaste'ye (Selcikler) uzanan yol, kayıtlara geçirilmiştir. Sebaste'den kuzeye Acmonia'ya (Ahat'a) doğru uzanan Roma yolu detaylı olarak incelenmiştir. Korunmuş kalıntılar çok az olmasına karşın, hat rahatlıkla izlenebilmektedir.<sup>196</sup> Uşak yakınlarında bulunan bir miltaşının antik Temenotherae kentinin lokalize edilmesine yardımından söz edilmiştir.<sup>197</sup>

Philadelphia'dan doğuya Tripolis ve Hieropolis'e, Philadelphia'dan olasılıkla Derbent üzerinden Blaundus'a, bu yoldan ayrılarak doğuya, Şapcılar ve Çivril üzerinden Eumenia'ya uzanan bir yol ağının varlığından söz edilmektedir.<sup>198</sup>

Sebaste'nin (Sivaslı, Uşak) güneyinden Peltae'ye (Çivril'e) uzanan Roma yolu, Bulgaz mevkiinde araştırılmıştır. Yola dair oldukça az sayıda iz bulunmasına karşın, Cabar'da oldukça iyi durumda bir miltaşı bulunmuştur. Üzerinde bulunan yazıt geç

<sup>193</sup> <http://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803095428649>

<sup>194</sup> French 1991, 232.

<sup>195</sup> Drew-Bear 1985, 100.

<sup>196</sup> French 1992,152.

<sup>197</sup> Varinlioğlu-Debord 2010, 1.

<sup>198</sup> French 1993, 200.

döneme tarihlenmekle birlikte (4. ve 5. yüzyıllar) Eumenia'dan (Işıklı'dan) söz etmektedir.<sup>199</sup>

Aizanoi'nin Doğu Asya ulaşım sistemi içinde önemli bir kesişim noktası olduğu kesinleşmiştir. Burada en az altı yol birleşmektedir. Aizanoi-Cidyessus yolu ile Acmonia-Appia yollarının birbirleriyle keşiştiği görülmüştür.<sup>200</sup>

Kütahya'nın kuzeyinde iki yol, Dorylaeum – Cotiaenum yolu ve Nicaea-Cotiaenum yolu araştırılmıştır. Çok iyi korunmuş durumda olmamalarına rağmen, her iki yolun da hatları bellidir ve her ikisi de özellikle Sabuncupınar bölgesinde Porsuk Çayı'ndan oldukça uzaklaşmaktadır. Kütahya'nın güneybatısında ve güneyinde özellikle Pullar (**Resim 9**), Dereköy (**Resim 10**) ve Susuzkaya (Kütahya'nın güneyi) ve Göynükören'de (Aslanapa'nın batısı) Cotiaenum-Aezani ve Aezani–Docimeum yollarının en belirgin izleri gözlenmiştir.<sup>201</sup>

Denizli'de üç yol üzerinde çalışılmıştır. İlk olarak, Philedelphia'dan (Alaşehir) Tripolis'e (Yenice) uzanan yol üzerinde miltaşları ve çeşitli tesisler tespit edilmiştir. İkincisi, Sebaste'nin (Sivaslı, Uşak) güneyinden Peltae'ye (Çivril) uzanan Roma yolu araştırılmıştır. 4.-5. yüzyıllara tarihlenen bir miltaşı bulunmuştur. Üçüncü olarak, Hierapolis'in güneyinden Kibyra'ya (Göhlisar, Burdur) doğru uzanan Roma yolu Denizli Cankurtaran geçidi mevkiinde incelenmiştir. Yol oldukça iyi korunmuş durumdadır.<sup>202</sup>

Celal Şimşek, Laodikeia'daki agoranın, Efes kapısından çıkan Roma yolu ile yakın ilişkili olduğunu söylemektedir. Bu kapının Efes kapısı olarak adlandırılmasının nedeni ise buraya gelen yolun Efes üzerinden gelmesidir.<sup>203</sup>

Buldan bölgesinde 1897 yılında Anderson tarafından ve 1988'de Drew Bear tarafından görülmüş olan miltaşı parçalanmış durumdadır.<sup>204</sup> Köyün aşağısında bulunan vadide bir Roma yolu ve yol üzerinde bir tesis (yörede kilise olarak bilinmektedir) tespit

---

<sup>199</sup> A.g.y. 1992,154.

<sup>200</sup> A.g.y. 1993, 200.

<sup>201</sup> A.g.y. 1992, 151.

<sup>202</sup> A.g.e., 154.

<sup>203</sup> Traversari 2001, 220.

<sup>204</sup> French 1988b, 357.

edilmiştir. Bunlar Philadelphia'dan (Alaşehir'den) Tripolis'e (Yenice'ye) uzanan yola aittirler.<sup>205</sup>

Hierapolis'in güneyinden Kibyra'ya (Göhlisar'a, Burdur) doğru uzanan Roma yolu, Denizli Cankurtaran geçidi mevkiinde, French tarafından incelenmiştir. Yol oldukça iyi (veya çok yakın bir geçmişe kadar) korunmuş durumdadır. Bu yoldan bulunmuş olan bir miltaşı Serinhisar'a (eskiden Kızılhisar) getirilmiştir. Miltaşının üzerinde bulunan yazıtın okunması neredeyse olanaksız durumdadır.<sup>206</sup>

Acıpayam'dan Burdur istikametinde uzanan bir doğu-batı yolunun varlığı tespit edilmiş. En iyi korunmuş izler Salda yakınlarında görülmektedir. Miltaşı bulunmamıştır.<sup>207</sup>

David French, Güneybatı Anadolu'da başlıca Burdur ve Isparta'yı kapsayan bölgede çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmalarda amaçlanan; Doğu Asya'da kabaca Eskişehir, Akşehir, Dinar, Uşak, Kütahya yolunu kapsayan bir fasikül hazırlamaktır. Çalışmalar tamamlanmamış olmasına rağmen önemli sonuçlara ulaşılmıştır. Bu sonuçlar şunlardır:<sup>208</sup>

Pergamon/Tacina (bugünkü Yaraşlı) arasında Roma Cumhuriyet Dönemi'ne ait bir yolun varlığı anlaşılmıştır. Bunun kanıtı Tacina yakınlarında bulunan iki yeni, bu döneme ait miltaşının bulunmasıdır. Yolun kalıntıları da korunmuş durumdadır.

Karamik ovasında Çay'ın güneyinde başka bir yolun varlığı French tarafından ortaya çıkarılmıştır. Bu yolun kanıtı da Devederesi'nde bulunan bir miltaşıdır. Apameia'den (Dinar) , Philomelium'a (Akşehir'e) uzanan bir yolun daha eski bir yolun devamı olduğu sonucuna varılmıştır. Bu yol sonradan Kral Yolu olarak adlandırılan eski İran yoludur. (**Harita 10**).

---

<sup>205</sup> A.g.y. 1992,153.

<sup>206</sup> A.g.e., 154.

<sup>207</sup> A.g.y. 1991,232.

<sup>208</sup> A.g.y. 1985,124

Aynı alanda, Sultandağı üzerinde iki yolun yeri belirlenmiştir, ilki Antiocheia'dan başlayan Philomelium (Akşehir) yolu, ikincisi yine Antiocheia'dan başlayan Synnada/Şuhut yoludur.<sup>209</sup>

Şuhut yakınlarındaki Kelainai şehrinin ismi, antik kaynaklarda önemli bir kavşak noktada bulunduğu için, sık geçmektedir. Xerxes, Genç Kyros, Büyük İskender ve Romalı kumandan Cn Manlius Vulso buradan geçmiştir.<sup>210</sup>

Klazomenai kentinin doğusunda, Ildırı'dan Barbaros Koyu-Urla yönüne giden asfaltın yerleşim surlarını kestiği kısım, Erythrai'in büyük olasılıkla Klazomenai'a giden antik yolunun kente bağlandığı ve bir kapının yer aldığı alandır. Chandler<sup>211</sup> ve Hamilton<sup>212</sup> tarafından bu alanda görüldüğü iddia edilen kapı bugün tam olarak algılanmasa da, surun bu kısmında, hemen sur dışında gelişmiş yoğun mezar binaları, bu alanda bir kapının varlığını gösteren ipuçları olarak burada bir yol olabileceği gösterilmektedir.<sup>213</sup>

Ephesos-Pergamon güzergâhı üzerinde yer alan Şehitler'de Domitianus'un olan miltaşında yolların yapımında Kolophon'un yardımından (*vias restituit*) söz etmektedir. Burada söz edilen yol olasılıkla Ephesos'dan Smyrna'ya giden yoldur. Bu taşın üzerinde çözümlenmemiş iki metin daha vardır.<sup>214</sup>

French, yine aynı güzergâhtaki Sağlık yakınında Cumhuriyet Dönemi'nden bir miltaş bulduğundan söz etmektedir. Bu miltaşında Manius Aquillius ile *quaestor* olan torunu Lucius Aquillius Florus'tan söz edilmektedir. Yazıt iki dillidir ve yazıtları yazanın aynı kişi olduğu bellidir. Yazıtta geçen *restituit* sözcüğü olasılıkla yolla değil de miltaş ile ilgilidir. Belki bu sözcükle İ.Ö. 88 yılında Mithridates'in yıkılmış olduğu miltaşlarının İ.Ö. 70 yılında Lucius Aquillius Florus'un ayağa kaldırmasına gönderme vardır.<sup>215</sup>

---

<sup>209</sup> A.g.e., 124.

<sup>210</sup> Üyümez v.d. 2010, 37.

<sup>211</sup> Chandler 1775, dipnot 133.

<sup>212</sup> Hamilton 1842, dipnot 6.

<sup>213</sup> Özgünel-Görkay 2005, 242.

<sup>214</sup> French 1996, 3.

<sup>215</sup> A.g.e., 4.

Klasik Dönem’de, doğudan gelerek Ege kıyılarına uzanan yolun Miletos'a varmadan önce, Alabanda, Alinda ve Mylasa'dan geçmesi, bu kentlerin stratejik önemini artırmıştır.<sup>216</sup>Bölgede görülen kuleler, Alinda ve Amyzon arasındaki askeri yolu kontrol altına almak amacıyla yapılmış görülmektedir. Benzer kuleler, Ataulusu, Kurun Dere, Hasanlar, Amyzon, Alabanda’da bulunmaktadır.<sup>217</sup>

Menemen, Belen Tepesi’nin hemen kuzeyinde İkizgöller’de üç adet οροσ sınır taşı bulunmuştur; bunlar kuzeydoğu-güneybatı doğrultulu bir rotanın üzerindedir. Kuzeyden güneye sıralandığında, kayaya oyulmuş birincisinin üzerinde OPAA, yine bir kayaya oyulmuş olan ikincisinin üzerinde OΠΓ (**Resim: 11**), bir taşın üzerinde yer alan üçüncüsünün üzerinde ise sadece O harfleri bulunmaktadır. Hemen batılarından Erken Cumhuriyet Dönemi yolu geçtiğinden ve biraz daha kuzeyde, bu yol antik çağ yoluyla benzer bir güzergâhı izlediğinden bu üç οροσ yazıtının antik çağda o dönemin yol kenarlarında olduğu varsayılabilir. Aynı rotanın, başka bir deyişle aynı sanal çizginin üzerinde iç duvar örgüsünden antik çağdan beri kullanıldığı olası olan bir kuyunun olması bu kanıtı güçlendirmektedir. Ne var ki, antik yol burada tamamiyle tahrip olmuş olduğundan izine rastlanılamamıştır.

Larisa taraflarındaki Haykıran’dan kuzeye, Çukurköy’e doğru Roma Cumhuriyet Dönemi’nin erken dönemlerinde yapılmış bir yol bulunmaktadır. Bu yolun, kendinden önce yapılmış yolların üzerinden ya da onlara yakın güzergâhlardan geçtiği düşünülmektedir.

Özellikle aynı bölgede yer alan Armutlularla mevkii içinde üç tip yol (**Resim: 12**) göze çarpmaktadır: İlk tip, iri taşlardan yapılmış ilkel bir döşeme ki bu en erken evre olmalıdır; ikincisi, orta boy büyüklükte taşlardan yapılmış bir sonraki evreye ait yollardır; son tip ise, küçük taşlardan yapılmış yollardır olup bunlar Roma Cumhuriyet Dönemi’ne aittir. İlk iki yol Çukurköy’e kadar izlenmiştir. Bu yollar, Çukurköy’de köylülerden alınan bilgiye göre, Hatundere tarafına, batıya dönmektedir. Bir diğer yol da Çukurköy’e, Görece/Temnos’dan gelmektedir. Hatundere’nin bulunduğu bölgenin Kyme’nin territoriumu içinde bulunmasının da büyük bir olasılık olduğu

---

<sup>216</sup> Özkaya-San 2000, 263.

<sup>217</sup> A.g.e., 238.



düşünülmelidir. Bütün bunlar, çokça iddia edildiği gibi, ticaret yolunun Kyme'ye ulaşması için tek olasılığın Hermos'u izleyip, bugünkü modern İzmir-Çanakkale yolunun güzergâhını izlediği fikrini çürütmektedir.<sup>218</sup>

Çukurköy'den Görece/Temnos antik yerleşimi görülmekte ve hemen altta yamaçlardan bu yöne uzanan antik yolun uzantısı izlenmektedir. Bu yol da, yine yerlilerin dediklerine göre, Maşa kuyusu, Çamgerisi denilen mevkiinden başlayıp Bucakiçi mevkiisinden geçip Görece Temnos Kalesi üzerinden Manisa'ya ulaşmaktadır.<sup>219</sup>

Keramos'da bulunan kale, 160x100 metre ölçüleri ile oldukça büyük bir yapıdır. Kalenin lojistik konumlandırılması sayesinde iki soruna çözüm bulunmuştur. Bizans kuzeyden gelen ana yolların tam hakimiyetine sahiptir; yani Milas'dan gelen kuzey yolu ve batıdan, Ouranion'dan gelen batı yolu. Kale kente tepeden bakarken körfezin bütün manzarasına da hakimdir. Bu stratejik gereksinimler doğrultusunda, kuzey ve güneyde surlarla kesişen iki kapı konumlandırılmış, bu şekilde şehre yaklaşmak isteyenler kalenin kesin kontrolüne maruz bırakılmıştır.<sup>220</sup>

Son yıllarda, Keramos'un yaklaşık 24 km kuzey-kuzeybatısında yer alan Sek köyünde 5 adet miltaşları ele geçmiştir. Miltaşları yolların restorasyonu için bulunan hiyerarşik düzeni göstermesinin yanı sıra, Milas'dan aşağı doğru gelen ana yolu da göstermektedir ve olasılıkla, bu yol Seki köyünün hem batısı hem doğusundan geçmektedir.<sup>221</sup>

Ahmet Tırpan, Halikarnassos-Idyma yolunun ortasında Keramos'un olduğundan ve Stratonikeia'ya Panamara üzerinden bağlandığından söz etmektedir.<sup>222</sup>

Karia ile ilgili sözü edilen yer adları bölgenin ana yerleşmelerini işaret etmektedir. Bunlar genellikle birbirleriyle bağlantılı olduklarından, yalnızca yerleşme şablonunu oluşturmakla kalmaz, bununla birlikte yol sisteminin temelini de ortaya

<sup>218</sup> Erkanal-Öktü İren 2005, 259-260.

<sup>219</sup> Erkanal-Öktü v.d. 2003, 306.

<sup>220</sup> Ruggieri 1999, 226.

<sup>221</sup> A.g.e., 227.

<sup>222</sup> Tırpan 1989, 363.

koyar. Kuzeydeki dış bölge dışında, Karia, Asia Minor'deki uzun menzilli trafik rotası dışında kalmaktadır.

Meander vadisinin kuzey kısmından, bu yüzden Karia Bölgesinin dışında kalan alandan, Asia Minor'deki en önemli doğu batı bağlantısı Meander üzerinden Antiocheia Meandru'ya, buradaki köprüden de Laodikeia'ya uzanan yol geçmektedir. Bu yol aynı zamanda Tabula Peutingeriana'da da gösterilmiştir.

Tabula Peutingeriana'da gelişmekte olan Ephesos, Miletos, Myndos, Knidos, Loryma ve Kaunos gibi kentleri bağlayan bir sahil yolu görülmektedir. Bu yol Bizans Döneminde de varlığını sürdürmüş olmalıdır ancak Osmanlı Döneminde bu kentlerin yıkılmasıyla birlikte çöküşe uğramış olmalıdır. Bu yol yakın zamanda turizm merkezlerini birbirine bağlamak için tekrar yapılmıştır.

Karia yolu ile ilgili Tabula Peutingeriana, Strabon ve birkaç yazıtın dışında antik kaynağın bulunmaması, bölgede ele geçen arkeolojik buluntuların önemini artırmaktadır. Bu bağlamda, miltaşları yalnızca yolun hattını çizmekle kalmaz, bununla birlikte yol yapımıyla ilgili bilgi de sunarlar. Bazı durumlarda, köprü ve yol kalıntıları da yol şablonunu çıkarmakta önemli oynamaktadır.

Toplamda, edebi, arkeolojik ve tarihi kaynaklara dayanarak 8 güzergâh belirlenebilmektedir. Bunlar:

1. Sahil yolu
2. Meander'in güneyindeki Miletos'dan Antiokh'a giden yol
3. Miletos'dan Halikarnassos'a giden iç yol
4. Marsyas vadisinden geçen yol
5. Harpassos vadisinden geçen yol
6. Morsynos vadisinden geçen yol
7. Miletos'dan başlayıp Latmos üzerinden Hyllarima ve Aphrodisias'a giden yol

8. Halikarnassos'dan başlayıp Mylasa üzerinden Hyllarima ve Aphrodisias'a giden yol olarak listelenebilir.<sup>223</sup>

Asia Eyaleti Anadolu'daki en büyük kentleri içeren eyalettir. Roma'nın Anadolu egemenliğinin erken dönemlerinden itibaren özel bir önem attığı bölge, Roma'nın Anadolu'ya siyasal anlamda giriş yaptığı bölgedir. Bölgedeki kentler arasında en önemlisi kuşkusuz Ephesos'tur. Roma yolları açısından bakıldığında, yüzyıllarca *caput viae* noktası olan kent, bölgedeki tüm Roma yollarının kesişme noktasını oluşturur. Ephesos'tan çıkan yollar kuzeye, doğuya ve güneydoğuya yönelerek, Anadolu içlerine ilerler. Roma yollarının yoğun olduğu bu bölgede, karasal ulaşımın, coğrafyanın da elvermesiyle birlikte birincil öneme sahip olduğu gerçeği, ele geçen miltaşları ile de desteklenmektedir. Cumhuriyet Dönemi'nden itibaren Roma'nın bu bölgedeki yatırım ve altyapı çalışmaları, düzenli olmasa da sürdürülerek, -elbette *publicanii* sınıfının yaptığı zulüm göz önünde bulundurulmalıdır- Roma egemenliğinin Anadolu'daki egemenliğini sağlaması ve koruması açısından kilit rol oynamıştır.

#### 4.6. Cilicia

Cilicia bölgesi kabaca Anadolu'nun güney-güneydoğu kıyı kesimini oluşturmaktadır. Bölgesel sınırları tanımladığımızda, kuzeyde Lykaonia ve Kapadokia batıda Pamphylia ve Pisidia, doğuda Syria ve güneyde Akdeniz ile çevrilidir. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Dağlık (Cilicia Trachea) ve Ovalık (Cilicia Pedias) Cilicia olmak üzere düzenlenmiş bir eyaletidir.

Cilicia'da yapılan çalışmalar daha çok, Ovalık Cilicia'da Döşeme Boğazı, Seleukeia, Mopsuestia ve Anazarbos üzerine yoğunlaşır.

Döşeme Boğazı Güney Anadolu'da yer alan ve Toros Dağları'nı kesen üç geçitten birisidir. Bu geçitlerden en çok bilineni Gülek Boğazı'dır. Ancak, İstanbul'u Irak ve Suriye sınırlarına bağlayan karayolunun yapımından ötürü, yazıtıyla birlikte tahrip olmuştur. Pamphylia Ovası'ndan güneybatı Pisidia'ya uzanan ikinci geçit de

---

<sup>223</sup> Hild 2014, 58.

(Termessus'un altından geçen Yenice Boğazı) yapımı planlanan ikinci karayolunun tehdidi altındadır.

Pamphylia'dan güney Pisidia'ya uzanan üçüncü geçit ise (Döşeme Boğazı) halen hiçbir yara almadan (her ne kadar 1970'li yıllarda - NATO tarafından tamamlanan boru hattı ile zarar görmüşse de) korunagelmektedir.

David French, bu bölgede yaptığı araştırmada, dağlar arasındaki uzun ve dar geçitte yer alan yolla birlikte, önce Romalılar daha sonra Bizanslılar tarafından kullanılmış, birbirini izleyen taş kaplı yolların kaydedilmesi; geçitin en tepesinde ve altında yer alan tesislerin (veya istasyonların) kaydedilmesi; Döşeme Boğazı'ndaki yolun tarihsel gelişiminin ve özellikle İmparator Augustus'un yolu (İ.Ö. 6) ile çağdaş orijinal bir tesisin var olup olmadığının araştırılması işleriyle ilgilenmiştir.<sup>224</sup>

Döşeme Boğazı'nda bulunan yolun oldukça eski olduğu tahmin edilmektedir. Çok yakınlarındaki Paleolitik ve Erken Holosen Dönem yerleşimlerinin varlığı, dağlık kesim, yaylalar ve kıyı arasındaki bu yolun bu dönemlerden beri bilindiğini göstermektedir. Boğazın yaklaşık 32 km güneydoğusunda yer alan antik yerleşim Perge, Hitit Dönemi'nde bölgenin önemli yerleşimlerinden biridir. Kente iç kesimlerden ulaşım ancak geçitin her zaman sıkı bir şekilde kontrol altında olmasıyla olasıydı. Daha geç döneme, İ.Ö. 3. yüzyıla ait bir örnek, Döşeme Boğazı'nın askeri hareketlerdeki önemini ortaya koymaktadır. M. Aquillius tarafından inşa edilmiş ilk Roma yolunun Pergamon'dan Side'ye uzanan kısmının Döşeme Boğazı'ndan geçtiği kesindir. Boğazda yer alan ilk taş kaplı yol olan *via Sebaste* İ.Ö. 6. yılında Augustus tarafından inşa edilmiştir. Colonia Iconium'dan Pamphylia'ya (Attalia) uzanmakta olan bu yol Colonia Antiochia'dan geçmekteydi. Daha sonra Bizans Dönemi'nde bu yol onarım görmüş ve yeniden yapılmıştır.<sup>225</sup>

Aynı işlemlerin Osmanlı Dönemi'nde de tekrar etmiş olması olasıdır. Son olarak bu yol yerine, yaklaşık 10 km batısında Çubuk yolu inşa edilmiş ve kullanılmaya başlanmıştır.

---

<sup>224</sup> French 1995, 31.

<sup>225</sup> *A.g.e.*, 31-32.

Roma dünyasında yollar kenarına inşa edilmiş istasyonların (*tabernae, stationes*) varlığı epigrafik buluntulardan bilinmektedir. *Via Sebaste* üzerinde, Colonia Antiochia yakınlarındaki Neapolis'de önemli bir epigrafik metin ele geçmiştir. Bu metinde imparatorluk yönetiminden açıkça söz edilmektedir. Döşeme Boğazı'nın alt kısmında bulunan istasyonun, *via Sebaste*'nin yapımıyla ilişkili olarak imparatorluk tarafından yapılmış orjinal bir yapı olup olamayacağı French tarafından düşünülmüştür.<sup>226</sup>

Türkiye'de antik bir yolun yüzey kısmına ait en dikkat çekici kalıntılar, Cilicia Bölgesi'de, Döşeme Boğazı'nda yer almaktadır. Bu yol Hellenistik, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde Pamphylia bölgesinin dağlık yüksek kısımlarını Pamphylia Ovası'na bağlayan tek ana yoldur. 19. yüzyılın sonlarında Çubuk Boğazı yolunun kullanıma girmesiyle işlevi sona ermiştir.

Döşeme Boğazı'nda yer alan kule benzeri yapının yanında, yolun en az üç katmanı açıkça görülmektedir. En üst tabaka Geç Roma veya Erken Bizans Dönemi'ne ait olup, orta büyüklükte veya büyükçe taş blokların birbirlerine bitişik yerleştirilmesiyle 3.50 metre genişliğinde inşa edilmiştir. Yol yeniden kullanılmış malzeme içermektedir ve üst yüzeyi düzdür. Meyilin çok olduğu yerlerde, yolu kolaylaştırmak amacıyla basamaklar yapılmıştır. Bunun altında daha erken bir imparatorluk yoluna ait iki katman vardır. Bu iki katman kuzeye doğru düzlükte de gözlenmektedir. 6.3 metre genişliğinde olan bu yolun üzerinde tekerlek izleri vardır. Bu izler arasındaki açıklık 1.3-1.4 metredir ve izler çoğunlukla şosenin tam ortasında yer almaktadır.<sup>227</sup>

Geç Roma Dönemi yolu ise, geçitin en dar yerinde 2.4 metre genişliğinde inşa edilmiştir ve ücret ödenen bir girişten veya bir gümrük noktasından geçmektedir. Augustus'a ait *in situ* durumdaki bir miltaşı, bu girişten yaklaşık 20 metre uzaklıktaki bir evin duvarı içinde yer almaktadır. Bunun güneyinde ve batısında bir kahramana ait mezar, bir grup tonozlu sarnıç ve geçici olarak hamam diye tanımlanan bir yapı

---

<sup>226</sup> French 1995, 33.

<sup>227</sup> Aydal v.d. 1998, 283.

bulunmaktadır. Yolun daha güneyinde, doğu tarafta ise geç Roma yerleşimi ile ilişkili bir kilise yer almaktadır.<sup>228</sup>

Döşeme Boğazı'nda yer alan anıtlar ve Roma yolu (**Resim: 13,14**) David French tarafından incelenmiştir.<sup>229</sup> Aşağı Döşeme Boğazı'nda bulunan miltaşının Augustus dönemine ait olduğu anlaşılmıştır. Üzerinde “CXXXX”, 140 mil sayısı okunmaktadır. Bu sayı, Antiochia'dan (şimdiki Yalvaç) olan uzaklığı göstermektedir.<sup>230</sup>

Antalya Korkuteli tarafında bulunan, Karakuyu Köyü'nün kuzeyinden Asar Tepe yerleşmesinin kuzeydoğu eteklerinden gelen Roma yolu, Karatepe Dağı'nın eteklerinden yamaç boyunca önce kuzeybatıya, sonra, arazinin yapısına uygun olarak, kuzeye doğru uzanmaktadır (**Resim 15**). Kızılcukur'dan sonra, Bağlıca çeşmesi yanından Bademağacı'nın da (Ariassos) içinde bulunduğu geniş düzlüğe ulaşılmaktadır. Doğal olarak da, Hafızbey Çiftliği kesiminde, Döşeme Boğazı vasıtasıyla Kovanlık (Döşemealtı) önüne inen yolla birleşmiş olmalıdır.

Böylece, geniş ve verimli Korkuteli platosunda yer almış olan Comama, Andeda, Pogla, Sibidunda gibi Hellenistik ve Roma Dönemi kentleri, güneydeki Yenice Boğazı'ndan başka, daha da kestirme olan bir yol vasıtasıyla, Pamphylia'ya (Antalya düzlüğüne) bağlanmış olurlar.

Genellikle 3-3.5 metre genişliğinde olan yol, başlangıçta yamaç kısmen yarılarak anakaya üzerine oturtulmuştur. Uçurum olan kesimleri kiklopik, bazı yerlerde orta büyüklükte taşlarla örülen destek duvarları ile desteklenmiş ve yola uygun düzey elde edilmiştir. Yol iri taşlarla kaplanmıştır. Bugün yer yer döşemesi bozulmakla birlikte, pek çok kısmında ana yol izlenebilmektedir.<sup>231</sup>

Ovalık Cilicia'nın İ.S. 408 yılında İmparator II. Theodosius tarafından *cilicia prima* ve *cilicia secunda* olarak ikiye bölünmesiyle kurulan iki eyaletten Cilicia

---

<sup>228</sup> A.g.e., 283.

<sup>229</sup> French 1992, 155.

<sup>230</sup> A.g.e., 155.

<sup>231</sup> Özsait Dündar 1997, 200.

secunda'nın başkenti olan<sup>232</sup> Anazarbos'un Parth ve Sasanilere karşı sefere çıkan Romalıların duraklama yeri olduğunu gösteren bir mezar steli de ele geçmiştir.<sup>233</sup>

Anazarbos'un bir antik yol üzerinde olduğunu gösteren diğer bir önemli buluntu da kentin yaklaşık 1, 5 km güneybatısında bir höyüğün düzlenmesi sırasında ortaya çıkmış olan bir miltaşının üst yarısıdır. Üzerindeki beş satır eski Yunanca yazıta göre bu miltaşı İmparator Severus Alexander döneminde (İ.S. 222-235) dikilmiştir. Hem imparatorun hem de annesi Iulia Mamaea'nın adları İ.S. 235 yılında öldürülmelerinden sonra lanetlendikleri için, diğer yazıtlarda olduğu gibi burada da miltaşının üzerinden kazanmıştır. Bu miltaşının, buluntu yerinin hemen yakınında İmparator Macrinus döneminde (İ.S. 217-218) dikilmiş bir diğer miltaşı da, 1950 yılında ele geçmiştir. Bu miltaşının üzerinde uzaklık işareti olarak 1 Mil anlamına gelen M (Milion) harfi bulunmaktadır. Buluntu yerinin kente olan uzaklığı, bugün de 1,5 km = yaklaşık bir Roma mili olduğuna göre, bu miltaşı asıl dikili olduğu yerin hemen yakınında bulunmuştur.<sup>234</sup>

Yeni bulunan Severus Alexander döneminde dikilmiş miltaşının kırılarak kaybolmuş olan alt yarısında büyük bir olasılıkla uzaklık işareti olarak M = 1 Mil yazılıydı. Miltaşlarının buluntu yeri büyük bir olasılıkla Mopsuestia'dan gelip Anazarbos'tan geçip kuzeye doğru giden antik yolun güzergâhı üzerinde bulunmaktaydı. İmparator Severus Alexander döneminde dikilmiş diğer bir miltaşı da Anazarbos'un 3 km doğusundaki Tekeli köyünün hemen yakınında bulunmuştur. Severus Alexander döneminde dikilmiş iki miltaşı bu imparatorun artan Sasani saldırıları nedeniyle çıktığı doğu seferi sırasında, İ.S. 231 yılında Doğu Cilicia'ya geldiği sırada Anazarbos çevresindeki yolları da onarttığını belgelemektedir. Anazarbos çevresindeki araştırmalar sırasında Tekeli köyünde Latince ve Grekçe yazıtlı bir miltaşı daha tespit edilmiştir. Grekçe yazıtta Anazarbos *metropolis* olarak tanımlandığından bu miltaşını, en erken kentin bu unvanı aldığı, İ.S. 204-205 yılına tarihlemek mümkündür. Tekeli köyünde bulunan iki miltaşı, büyük olasılıkla, Anazarbos'dan doğuya Hierapolis Kastabala yönüne giden bir antik yolun güzergâhı üzerindedir. Bu olasılığı

---

<sup>232</sup> Sayer 1992, 204.

<sup>233</sup> A.g.e., 204.

<sup>234</sup> A.g.e., 204-205.

kuvvetlendiren diğerk önemli bir kanıt, Orta Tozlu köyündeki batı-doğuyönünde uzanan antik köprüdür.<sup>235</sup>

Anazarbos'da bulunan bu üç adet miltaş İmparator Severus Alexander döneminde, Anazarbos'un güneybatısındaki ilk büyük kent olan Mopsuestia'dan gelip, Anazarbos'dan geçtikten sonra Melitene'deki eski lejyon karargahına giden antik yol güzergâhında bulunduğunu ve özellikle 3. yüzyılda artan doğu seferleri sırasında yolun sık sık yenilendiğini göstermektedir.<sup>236</sup> Mopsuestia kenti, Ceyhan nehrinin iki yakasını birbirine bağlayan, İmparator Valerianus tarafından yaptırılan bir köprünün bulunduğu ve Cilicia'yı Suriye'ye bağlayan antik yol üzerinde bulunmaktadır.<sup>237</sup>

M. H. Sayar'ın Adana ili Kozan ilçesi'ne bağlı Anazarbos antik kenti civarındaki çalışmaları sırasında kentin güneybatısındaki bir tarladan çıkarılmış bir miltaş incelenmiştir. Söz konusu miltaş Anazarbos'u, güneybatısındaki komşukent olan Mopsuestia'dan geçen Tarsos - Antiocheia ana yoluna bağlayan antik yol üzerinde diktirilmiş bulunmaktaydı. Üzerindeki Latince yazıttan, bu miltaşın İ.S. 180 ile 192 yılları arasında hüküm süren Roma imparatoru Commodus zamanında 185 yılında diktirilmiş olduğu imparatorun ünvanlarından anlaşılmaktadır. Yazıtın 6. satırında ise 192 yılında öldürülerek anısı lanetlenen, bir başka deyişle, hakkında Roma senatosu tarafından *damnatio memoriae* kararı alınan İmparator Commodus'un adının kazınmış olduğu görülmektedir. Yazıtın son satırında 70 mil olarak verilen uzaklık, Anazarbos ile Cilicia valisinin makamının bulunduğu eyalet başkenti Tarsos arasındaki uzaklığa eşittir. Bu durumda Anazarbos'un sadece birkaç kilometre güneybatısında bulunmuş olan Commodus Dönemi'ne tarihlenen miltaşın üzerindeki uzaklığın, miltaşın bulunduğu yerin en yakınındaki şehir olan Anazarbos'a göre değil, eyalet başkenti olan Tarsos'dan olan uzaklığa göre verilmiş olduğu anlaşılmaktadır. Oysa Commodus'dan sonra Roma İmparatorluğu'nu yönetmeye başlayan Severuslar Sülalesi döneminde Anazarbos çevresinde bulunan miltaşlarının üzerindeki uzaklıklar hep Anazarbos'dan olan mesafeye göre verilmekteydi. Çünkü İ.S. 2. yüzyılın son yıllarında ve 3. yüzyılın başlarında, artan doğu seferleri sırasında oynadığı stratejik rol nedeniyle önemi artan

---

<sup>235</sup> Sayar 1992, 205.

<sup>236</sup> Sayar v.d. 1994, 138.

<sup>237</sup> Sayar 1992, 209.



Anazarbos, özellikle Severuslar Döneminde Tarsus'un en büyük rakibi olmuş ve Ovalık Cilicia'nın başkenti konumuna yükselmiştir.<sup>238</sup>

Silifke'nin kuzeyindeki çalışmalar sırasında Seleukeia-Claudiopolis (Mut) antik yolu (**Resim 16**) üzerinde bulunmuş olan yazıtı çok aşınmış bir miltaşı parçası M.H. Sayar tarafından incelenmiştir (**Resim 17**). Latince ve eski Yunanca olmak üzere iki dilde yazıtı bulunan bu miltaşı parçasının aynı metni içeren bir benzeri daha önce aynı mevkide bulunmuştur. Bu yazıttan anlaşıldığına göre, her iki miltaşı da İmparator Titus Döneminde Cilicia'da İ.S. 80-81 yıllarında valilik yapan Petronius Umbrinus döneminde diktirilmiştir. Aynı bölgede bir kaynak üzerindeki antik kemer kalıntısı da dikkati çekmektedir.

Daha sonra Seleukeia'yı Diokaisareia (=Uzuncaburç'a) ve Olba'ya bağlayan antik yolun izleri yine M.H. Sayar tarafından belgelenmiştir. (**Resim 18**). Bu yol üzerinde düzleştirilmiş kaya üzerinde bir ok veya kargı olduğu sanılan bir kabartma saptanmıştır (**Resim 19**). Ok ya da kargı, Orta Dağlık Cilicia bölgesinde Roma İmparatorluk Dönemi'nde yaygın şekilde tapınımda bulunulduğu arkeolojik ve epigrafik buluntularla belgelenen Hermes'in atribütlerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Yolcuların koruyucusu olarak bilinen Hermes'in antik yol üzerinde bulunan atribütü, bu tanrı kültürünün Orta Cilicia'daki ilginç bir kanıtıdır.<sup>239</sup>

Langlois, Mopsuestia'daki yıkık bir aqueductun yakınlarında İ.S. 3. yüzyıla tarihlenen, üzerinde İmparator Severus Alexander isminin geçtiği bir Roma *miliariumu* tespit etmiştir.<sup>240</sup> Bu miliarum üzerindeki kanıttan yola çıkarak en azından antik Mopsuestia tarafında yani Adana-Osmaniye hattının Roma yol güzergâhını takip ettiğini öğrenilmektedir.<sup>241</sup>

Osmaniye Düziçi ilçe merkezinin batısında bulunan Sabun çayı üzerinde halen kullanılmakta olan bir köprünün ayaklarında, burada daha önce bir Roma köprüsü olduğunu gösteren mimari kalıntılar görülmüştür. (**Resim 20**) Söz konusu köprü,

<sup>238</sup> A.g.y. 2004,156-157.

<sup>239</sup> A.g.y. 2001,280.

<sup>240</sup> Salmari D'agata 2008,3, dipnot 6.

<sup>241</sup> A.g.e., 3.

Neronias'ı, batısındaki komşukent Hierapolis-Kastabala'ya bağlayan yol güzergâhındadır.<sup>242</sup>

Sayar tarafından, Adana ilinde yürütülen çalışmalarda, Anadolu yarımadasını kuzeybatıdan güneydoğuya boydan boya geçtikten sonra, Tarsus-Adana-Mopsuestia üzerinden geçip Suriye'ye giden ünlü Roma yolunun Ceyhan'ın Ağaçpınar ve Yeni köyleri civarındaki güzergâhını (**Harita 11**), Yeniköy'ün birkaç kilometre kuzeyindeki Kırıkköprü mevkiinde görülen bir antik köprü kalıntısı sayesinde belirleme olanağı bulunmuştur. Bu buluntu yardımıyla, yörede halen "Halep Yolu" adıyla anılan bu antik yolun, Mopsuestia'daki antik köprüden Pyramos'un güney kıyısına geçtikten sonra, Harami Boğazından, *Itinerarium Burdigalense*'de Mopsuestia'dan 15 Roma mili uzaklıkta bir yol istasyonu olarak verilen ve Kurtkulağı köyünde lokalize edilen Tardequieia'ya ve buradan da Karanlıkkapı üzerinden Muttalip Höyük'e ulaştığı anlaşılmaktadır. Aynı yolun Adana-Tarsus arasındaki güzergâhı üzerinde dikili olduğu anlaşılan iki miltaş parçası da Tarsus'un 5 km kadar doğusundaki, Çakıt deresi civarında incelenmiştir (**Harita 11**). Miltaşlarından birinin yazıtının son satırında uzaklık olarak 3 Roma mili verildiği görülmektedir ki, bu da buluntu yerinin Tarsus'a olan uzaklığına hemen hemen eş değerdedir.<sup>243</sup>

Tarsus çevresindeki araştırmalar sırasında, Tarsus'un 17 km kuzeyindeki, Sağlıklı köyü civarında (**Harita 11**), varlığı 19. yüzyıldan beri bu bölgede dolaşan gezginler tarafından bilinen ve günümüze kadar çok iyi bir durumda korunmuş olan yaklaşık 5 km'lik bir antik yol kesimi yeniden incelenmiştir. Cappadocia üzerinden gelip, antik devirde Cilicia kapıları olarak bilinen Gülek boğazından geçip Tarsus'a ulaşan ünlü Roma yolu güzergâhının en sağlam kalan bölümünü oluşturan bu yolun güney ucundaki kemerli kapı İ.S. 5. ya da 6. yüzyıla tarihlenmektedir. Burada yer alan miltaşının son satırında Grek harfleriyle verilen 12 Roma mili uzaklık sayısı da buluntu yerinin Tarsus'a olan 17 km lik uzaklığına uygun düşmektedir.<sup>244</sup>

Yolun sağlam kalan kısmının en kuzey noktasında Bozağaç mahallesi civarında, kayalara oyulmuş Latince bir yazıt yer almaktadır. Yazıtta bu yolun İmparator Caracalla

<sup>242</sup> Sayar 2003, 62.

<sup>243</sup> Sayar v.d. 1993, 144-145.

<sup>244</sup> A.g.e., 145.

tarafından onartıldığı belirtilmektedir. Cilicia kapılarının en dar yerinde de Caracalla'nın döneminde yazdırılmış olan bir yol onarım yazıtı vardır. Her iki yazıt da 19. yüzyıldan beri bu bölgede çalışan bilim adamları tarafından görülmüştür. Gerek bu yazıtlar, gerekse yukarıda değinilen miltaşı sayesinde, söz konusu yol kesiminin, en azından İ.S. 3. ve 4. yüzyıllarda hemen hemen aralıksız süren doğu seferleri sırasında, Roma ordusu tarafından sürekli olarak kullanılmış olduğu epigrafik olarak da belgelenmektedir.<sup>245</sup>

Silifke'de ele geçen miltaşı, büyük bir olasılıkla, Seleukeia'yı, bugünkü Mut ilçe merkezinde lokalize edilen Claudiopolis üzerinden Lykaonia'ya bağlayan antik yol üzerinde dikilmiştir. İ.S. 72 yılında Cilicia'nın Vespasianus tarafından bir Roma eyaleti olarak düzenlenmesinden sonra, her yeni Roma eyaletinde olduğu gibi, Cilicia'da da yol yapımı en fazla önem verilen inşaat faaliyetlerinden biriydi. Titus Döneminde dikilen bu miltaşı Titus'un Vespasianus tarafından Cilicia'da başlanılan yol yapım çalışmalarını sürdürdüğünü belgelemektedir.<sup>246</sup>

Silifke ile Mut ilçeleri arasındaki yol üzerinde bulunan Keben Köyü'nün birkaç kilometre kadar kuzeyindeki Geç Hitit kaya kabartması yöre halkı tarafından "Çolak Kız" olarak adlandırılmaktadır. Çolak kız kabartmasının önünden geçen antik yol ise, büyük bir olasılıkla, İ.Ö. 2. binyıldan beri sahil ile Orta Anadolu'yu birbirine bağlayan güzergâh üzerindeydi. Kalıntıları 1 km. kadar rahatlıkla takip edilebilen antik yol, Roma Döneminde Silifke'den Mut'a, yani Seleukeia'dan Claudiopolis'e ulaşan yolun günümüze ulaşabilen parçasıdır.<sup>247</sup>

Aynı bölgedeki Dilektaş - Çaltılı-Karakabaklı - Işıkkale - Aşağıdünya - Sinekkal - Akhayat mevkiilerinden geçerek 15 km. lik kesimi takip edilebilecek durumda olan ve buradaki Roma Dönemi ve Geç Antik Devir yerleşmelerini Orta Anadolu'ya bağlayan antik yolun izleri mevcuttur.<sup>248</sup>

Silifke Tol Mevkii'nde saptanılan antik yolun koordinatları, GPS ile Mustafa Şahin tarafından alınmıştır. Şeytanderesi Mevkii'nde, antik yol bir köprü ile birbirine bağlanmaktadır. Köprünün doğu noktasındaki ayağa ait temellerde, MH harflerinden

---

<sup>245</sup> A.g.e., 145.

<sup>246</sup> A.g.e., 146.

<sup>247</sup> Sayar 2005,223.

<sup>248</sup> A.g.y.. 2007b, 202.

oluşan bir yazıt saptanmıştır. Bu ibare yüksek ihtimalle, bir sonraki antik kente ait uzaklığı belirtmektedir. Yine Tol Mevkii'nde dikdörtgen blok üzerinde, dört satırdan oluşan bir mezar yazıtı tespit edilmiştir.<sup>249</sup> Silifke ilçesi Gündüzler Köyü'nün yaklaşık 7 km kuzeyinde bulunan Karahacılı Yaylası'nda, İmparator Vespasianus Dönemi'ne tarihlenen bir miltaşı tespit edilmiştir. Latince ve Eski Yunanca çift dilli olan miltaşı ortadan kırıktır ve alt kısmı kayıptır.<sup>250</sup>

Genel olarak bakıldığında sahilden içeriye giren bütün yolların Olba merkezli olduğu görülmektedir. (**Harita 12**) En batıdaki hat, Seleukeia'dan çıkan Mara üzerinden Claudiopolis'e giden yoldur. Bu hat günümüzde de kullanılmaktadır ve muhtemelen antik dönemde bu yoldan ayrılan bir yolla Olba ve Diokaeseria'ya ulaşılmaktadır. Araştırmalar sırasında, Olba'da nympheum civarında taş kaplı bir antik yolun olduğu görülmüştür. Bu yol doğrudan güneydeki bugün Keşlitürkmenli olarak anılan kasabaya bağlanmaktadır. Sahilden gelen bu antik yol Keşlitürkmenli kasabasından kuzeye, Olba'ya çıkmakta ve diğer yollarla birleşmektedir. Dolayısıyla, Claudiopolis ve Seleukeia bağlantısını sağlayan antik yolun günümüzdeki rotadan farklı olarak Keşlitürkmenli-Olba üzerinden Diokaesaria ve Claudiopolis'e gittiği düşünülmektedir.

Bölgedeki yollar ile ilgili bilinen en erken kesin kanıt bu kesimde Olba-Diokaesaria arasındaki yolda bulunmuş, İ.S. 75-76 yıllarına tarihlenen Vespasianus dönemine ait bir miltaşıdır. Bu yolda Ramsay tarafından belgelenen başka bir miltaşı<sup>251</sup> ise Septimius Severus dönemine (İ.S. 197) tarihlenmektedir. Bu yola ait kalıntıları bugün de izlemek mümkündür.<sup>252</sup>

Roma Dönemi'nde bölgede çok geniş yayımlı bir yol ağı inşa edilmiştir. İç bölgelerdeki üretimin sahile indirilebilmesi için, buralarla sahil arasında bir yol ağının kurulduğu ve bu ağın Roma Döneminde çeşitli imparatorlar zamanında tekrar tekrar yenilendiği bilinmektedir. Bu imparatorlar Vespasianus, Hadrianus, Septimius Severus, Caracalla, Macrinus, Severus Alexander, Maximianus, Konstantinus ve Valentianus'dur. Özellikle, İ.S. 72 yılında Cilicia'nın Vespasianus tarafından bir Roma

---

<sup>249</sup> Şahin v.d. 2012, 384.

<sup>250</sup> A.g.e., 384.

<sup>251</sup> Aydınoglu 1998, 140, dipnot 13; Mac Kay 1968, 41.

<sup>252</sup> Aydınoglu 1998, 140.

eyaleti olarak düzenlenmesinden sonra bölgede yol yapımına özel bir önem verildiği görülmektedir.<sup>253</sup>

İncelenen bölgenin kıyısı boyunca var olan antik kentlerin hem Hellenistik hem de Roma Dönemi'nde birer liman ve ticaret merkezi olması ve bu kentler için denizcilik faaliyetlerinin önem taşıması bu kentlerin, iç bölgeler için birer pazar yeri olmasını sağlamaktadır. Doğu Dağlık Cilicia sahil kentleri, dağların Batı Dağlık Cilicia sahil kentlerine oranla daha fazla geçit veriyor olması sebebiyle iç bölgelerle daha fazla ilişki halindeydi. Bu nedenle iç bölgelerle sahil kentleri arasında alışverişin olması ve iç bölgelerde üretilen ürünlerin liman kentlerinde değerlendirilmesi daha kolaydır. Nitekim bölgede özellikle geç antik dönemde yoğun bir üretim faaliyetinin var olduğunu ve bu ürünler ile ilgili depoların ya da pazarların sahil kentlerinde oluşturulduğunu yazıtlardan bilmekteyiz. Bölgedeki yol ağının temel işlevlerinden birinin bu pazarı desteklemek için iç bölgelerdeki ürünleri sahile taşımak olduğu söylenebilir.

Yol ağının önemli bir diğer işlevinin ise stratejik amaçlı olduğu düşünülmelidir. Özellikle, İ.S. 197 civarından Severus'un doğudaki kuvvetleriyle bağlantıyı sağlamak için Olba civarındaki yolları kullandığı bilinmektedir. MacKay'e göre bu belki de "Cilicia Kapısı"na alternatif bir doğu rotası yaratmak için de yapılmış olabilir. Dört yandan gelen yolların burada kesişmesi sebebiyle Olba'nın bir kavşak noktası olduğu düşünülebilir. Yolların burada birleşmesi, özellikle Orta Anadolu ile sahil arasındaki bağlantıyı sağlayan yollardan birinin Olba üzerinde geçmesiyle bağlantılı olmalıdır.

Böyle kapsamlı bir yol ağının bir sebebi ve işlevi de dinsel ve yönetsel olmalıdır. Olba'nın bölge için dinsel bir merkez olduğu bilinmektedir. Bu nedenle, bölgenin idaresi için Olba ile diğer yerleşimler arasında bağlantıların sağlanması hem bölgenin kontrol altında tutulmasını kolaylaştırmış hem de dinsel merkez Olba'nın ziyaret edilmesini sağlamıştır.<sup>254</sup>

Olba ile Diokaisareia arasındaki antik yol üzerinde dikilmiş olan Latince yazıtlı bir miltaşının üzerindeki yazıt M. H. Sayar tarafından incelenmiştir. Yazıtın

---

<sup>253</sup> A.g.e., 139-140.

<sup>254</sup> A.g.e., 142-143.

başlangıcında okunabilen unvanlardan bu miltaşının ortak hüküm süren imparatorlar döneminde dikildiği anlaşılmaktadır. Fakat imparatorların adlarının geçtiği satırların aşınmış olmaları nedeniyle miltaşının hangi yüz yılda dikilmiş olduğunu kesin olarak saptamak mümkün değil ise de büyük bir olasılıkla ortak hüküm süren imparatorların çoğunlukta olduğu İ.S. 3. yüzyıl içinde olmalıdır.<sup>255</sup>

Kırobası'ndaki höyük büyük bir olasılıkla Roma imparatorluk Döneminde Mut'tan (= Claudiopolis) Uzuncaburç'a (= Diokaisareia'ya) uzanan antik yol güzergâhı üzerindeki bir antik yerleşmeyi belgelemektedir. Kırobası ile Uzuncaburç arasındaki yol güzergâhında Roma Dönemi yolunun belgeleri niteliğinde üç adet yazıtsız miltaşı parçası görülmüştür (**Resim 21**). Yine aynı güzergâhta kuzeyden Uzuncaburç'daki Diokaisareia antik kentine su getiren ve halen kullanılan antik devir kanallarının izleri saptanmıştır.<sup>256</sup>

Dağlık Cilicia'da, Karatepe bölgesinde yer alan Akkaya'da Roma Dönemine ait, taştan kesilmiş yollar bulunmuştur. Bu yollar Sebaste yönünde giderek birbirine yaklaşmaktadır. Bazı yol parçaları Roma yol inşaatının iyi örneklerini göstermektedir. Kayadan 2 m. genişliğinde ve düz kesme taşlarla doldurulmuştur.<sup>257</sup>

Yine aynı bölgede yer alan Taşlı Seki'de, derenin ağzında, yani deniz kenarında, Charadros antik kenti ve limanı bulunmaktadır. Burada bulunmuş İ.S. 200 yılına tarihlenen yazıttan, Charadros'un, Lamos'un limanı (*epineion*) olduğunu öğrenilmektedir. Buna dayanarak, Roma Dönemi'nde kereste ticaretinin, olasılıkla, Gürcam Karatepe bölgesinden Charadros Limanı'na kadar (ve daha uzaklara da) yapıldığı anlaşılmaktadır.<sup>258</sup>

Diokaisareia ile Olba arasındaki alanda bulunan Roma yolu üzerinde de birkaç miltaşı parçası saptanabilmiştir.<sup>259</sup> Adana il merkezinin 40 km. kadar doğusundaki Misis-Yakapınar Beldesi'nde bulunan Mopsuestia ören yerinde 2004 yılında yapılan araştırmalar sırasında Ceyhan Nehri kenarında bulunan ören yerinin karşısındaki Geçitli

---

<sup>255</sup> Sayar 2002, 117.

<sup>256</sup> A.g.y.. 2004, 160.

<sup>257</sup> Rauh-Wandsnider 2005, 131.

<sup>258</sup> A.g.e., 132.

<sup>259</sup> Sayar 2006, 3.

Beldesi'nde bir evde, belediye tarafından bulunarak Misis Mozaik Müzesi bahçesine taşıttırılan yuvarlak bir sütun parçası üzerindeki Latince yazıt, burada İ.S. 2. yüzyılda yaptırılmış olan köprünün İ.S. 4. yüzyılda tamir ettirilmiş olduğunu göstermektedir.<sup>260</sup>

Mustafa H. Sayar'ın Adana ilindeki çalışmalarının son bölümünü antik devirde Cilicia kapıları-*Pylai Ciliciai* diye bilinen bugünkü Gülek boğazı civarındaki gözlemler oluşturmuştur. (**Harita 11**). Bu boğazdan geçen otobanın hemen yanında, bir kayaya oyulmuş kaide üzerindeki İmparator Caracalla dönemine ait Cilicia-Cappadocia sınır yazıtı 19. yüzyıl başlarından beri bilinmektedir. Bu yazıttan Caracalla'nın bu geçiti genişlettiği öğrenilmektedir. Bugün karayollarının yaptığı bir duvar sayesinde, bölgenin tarihi-coğrafyası için önemli olan bu yazılı belge toprakla örtülüp yok olmaktan kurtulmuştur. Gülek boğazında Caracalla dönemine tarihlenen bir yazıt daha bulunmuştur. Kaybolmuş olan bu yazıtta da Caracalla'nın yolu genişlettiğinden bahsedilmektedir. Gülek boğazındaki gözlemler sırasında bir süre önce bu yazıtların çok yakınında, otoban yapımı sırasında bir miltaşının daha bulunmuş olduğunu öğrenilmiştir. Üzerindeki yazıtta Caracalla'nın İ.S. 214 yılında bu ıssız arazide yol açtırdığından bahsedilen bu miltaşı, büyük bir olasılıkla, Cilicia kapılarında ve Cilicia-Cappadocia sınırınının sıfır noktasında diktirilmiştir. Bu yeni buluntu sayesinde Cilicia kapılarında in-situ durumda bulunan ve uzun zamandır bilim aleminde tanınan Caracalla yazıtının da İ.S. 214 yılına tarihlenebilmesi mümkün görülmektedir. Yine Caracalla dönemine tarihlenen ve yayınlanmış olan bir başka miltaşı ise Gülek boğazının kuzeyinde, Pozantı civarında bulunmuştur. Bu miltaşının yazıtında taşın Taurus yolunu yaptıran Caracalla tarafından Cilicia kapılarına 15 Roma mili uzaklıkta diktirildiğinden bahsedilmektedir. İ.S. 217 yılına tarihlenen bu yazıttan başka Pozantı'nın 3 km kadar güneyindeki Soğukpınar'da, üzerindeki yazıttan *Pylai Ciliciai*'den 11 Roma mili uzaklıkta Severus Alexander tarafından İ.S. 231 yılında diktirildiği anlaşılan ve yayınlanmış olan bir miltaşı daha vardır. Cilicia kapıları adıyla binlerce yıldır tanınan bu geçitte ve civarında bulunan yukarıda sözü edilen yazıtlar sayesinde Caracalla'nın Parth seferine çıktığı 214 yılından bu sefer sırasında Harran' da öldürüldüğü 217 yılına kadar geçen dönemde, Tuna sınırlarındaki Roma lejyonlarını Suriye sınırına aktarırken

---

<sup>260</sup> A.g.e., 6.

buradan rahat geçebilmeleri amacıyla stratejik önemi büyük olan bu geçitte zaman zaman genişletme ve yol onarma işlerinde bulunduğu belgelenmektedir. Yol onartma işlemlerinin daha sonraki imparatorlar tarafından da 3. yüzyılın ortalarına doğru giderek artan Parth seferleri sırasında tekrarlandığını Severus Alexander döneminde diktirilen miltaşları göstermektedir.<sup>261</sup>

Aynı bölgede Taşgeçit mevkiinde Limonlu çayı üzerinde yaklaşık 20 m uzunluğunda ve 3 m genişliğinde bir Roma Köprüsü (**Resim 22**) incelenmiştir. Köprünün civarında iki adet kayalara oyulmuş sınır yazıtı bulunmaktadır. Yeniyurt köyünden Limonlu Vadisi'ne inip bu köprünün üzerinden geçen Roma yolunun Limonlu Vadisinin dik yamacını tırmanmak için araziye uydurulmak amacıyla, kısmen basamaklı inşa edilmiş (**Resim 23**) ve keskin dönemeçlerden oluşan bu yolun vadi içindeki kesimi günümüze kadar gayet iyi korunagelmiş olup taş döşeli zemin vadiden yukarı çıktıktan sonra da Esenpınar yakınlarına kadar yer yer takip edilebilmektedir. Bu güzergâhta üzerlerinde herhangi bir yazıt görülmeyen, ancak şekillerinden miltaşları ya da yol sınırlama amacıyla kullanılmış oldukları izlenimini veren dört köşe kaideli biri iki parça halinde iki yuvarlak sütun görülmektedir (**Resim 24-25**) . Bu yol Esenpınar'ın güneyindeki Ören tepesinde bulunan antik yerleşmenin batısından geçerek sahildeki Elaiussa Sebaste ya da Korykos'a ulaşmaktaydı (**Harita 13**) . Taş döşemesi birkaç km. lik bir güzergâhta çok iyi durumda korunagelmiş olan yolun bu kesiminde de üzerlerindeki yazıtları tamamen silinmiş olan iki parça halinde bir miltaşları daha bulunmaktadır (**Resim 26**).<sup>262</sup>

Tarsus'tan gelip Adana üzerinden Yüreğir İlçesi, Yakapınar Beldesinde yer alan Mopsuestia Kenti'nden geçerek bir kolu Akdeniz kıyısındaki Yumurtalık İlçesi'nde lokalize edilen Aigeai Antik Kenti'ne diğer bir kolu da İskenderun Körfezi kıyısı boyunca güneye yönelen antik yol güzergâhı üzerinde Tarsus'tan 48 Roma mili uzaklıkta bulunduğu ve İmparator Vespasianus zamanında İ.S. 73 yılında dikildiği üzerindeki Latince yazıttan anlaşılan Nacarlı Köyü civarında bulunmuş bir miltaşları incelenmiştir.<sup>263</sup>

---

<sup>261</sup> A.g.y.. 1995, 45-46.

<sup>262</sup> A.g.y. 1996, 56-57.

<sup>263</sup> A.g.y. 2011, 249.



M. H. Şahin'in Korasion bölgesinde 2007 yılı araştırmaları kapsamında saptanılan bir yerleşme türü, 3 ile 15 arasında konut ve işliklerden oluşan yerleşmelerdir. Bu tür yerleşmelerin genellikle, antik bir döşeme yol ile hem birbirlerine, hem de daha büyük nitelikli yerleşmelere ve antik kentlere bağlandıkları görülmektedir. Bölgede Korykos-Elaiussa/Sebaste, Olba-Korykos, Elaiussa/Sebaste-Çatiören, Korykos - Canbazlı, Narlıkuyu-Gökburç, ve Korasion-Paslı yerleşmeleri arasında, genişlikleri 2. 60-3. 00 m. olan Roma Dönemine ait antik yollar mevcuttur.<sup>264</sup>

Korasion Antik kenti arazisinde Bağlıçukur-Bayamlıören-Dilektaş-Kocabeyli arasındaki yaklaşık 3 km. uzunluğundaki antik yol Hamdi Şahin tarafından incelenmiş ve belgelenmiştir. Yolun genişliği 1.20 – 1.40 m. arasında değişmektedir.<sup>265</sup> Hasandağı bölgesi, Byzantion'dan Ancyra'ya ve Tyana'ya buradan Cilicia Kapıları ve buradan da Kuzey Suriye'ye uzanan Kuzeybatı-Güneydoğu ana yolların aksında bulunması nedeniyle *Garsauritide strategias*'nın önemli bir noktasıdır.<sup>266</sup>

Aksaray-Akmezar-Bekarlar-Hasanköy güzergâhı ve Helvadere-Viranşehir'e doğru giden güzergâhları incelenmiştir. Bunlardan ilki *Itinerarium Antonini* ve Burdigalense'de gösterilmiş olan ve Colonia Archelais'den Tyana'ya *Garsauritide strategia*'sından *mutatio* Momoasson (modern Mamasun-Gökçe) Nandianolus ya da *mansio* Anathiango (antik Nazionzos), *mutatio* Chusa (Yazıhöyük?) Sasima ya da *mansio* Sasima (Hasanköy) üzerinden ulaşan yoldur.<sup>267</sup>

Dağlık Cilicia'da bulunan üç miltaş ile en azından Karyağdı Vadisi'ndeki güzergâhı kesinleşen antik yol Lykaonia ile Cilicia sahilindeki Korykos antik kenti arasındaki en kısa bağlantıyı sağlıyordu. Bu arada 1. Tetrarchi Dönemi'ne tarihlenen miltaş Korykos'un geç antik devirde artan önemine paralel olarak bu yol bağlantısının da aynı dönemde yenilendiğini gösteren bir belge niteliğindedir. 1994 yılında bulunan Tahgeçit Esenpınar (= Güvere) üzerinden Elaiussa-Sebaste'ye ulaşan antik Roma yolu da, (**Harita 13**) Karyağdı Vadisi'ndeki yola paralel ve onun birkaç km kuzeydoğusunda bulunmaktadır. Böylece Roma İmparatorluk Dönemi'nde ve Geç Antik Dönem'de

---

<sup>264</sup> Şahin 2009, 447.

<sup>265</sup> A.g.y. 2007, 120.

<sup>266</sup> Schneider 1995, 429-430.

<sup>267</sup> A.g.e., 430-431.

Anadolu'nun iç bölgeleri ile Akdeniz kıyısındaki antik kentler arasındaki ulaşımı sağlamak, ticareti kolaylaştırmak ve kriz zamanlarında süratle asker sevk edebilmek için dağlık arazinin olanak tanıdığı yerlerde yol yapımına büyük önem verildiği anlaşılmaktadır.<sup>268</sup>

Mallos antik kenti, Cilicia'nın en eski kentlerinden biri olup, batıdan gelen antik yol buradaki köprü üzerinden geçip Aigai'ai'a (Yumurtalık) ulaşmaktaydı. Roma Dönemi'nde Muttalip Höyük civarında Delihalil'den Muttalip'e gelen bir yol sistemi izlenmektedir. Bu taş döşeli yol, güneydoğudaki Roma köprüsü ile birleşiyor olmalıdır. Bu yol Muttalip ile Aigai'ai (Yumurtalık) arasındaki sahil yolunun bir parçası olmalıdır. Kızlarsuyu'na kadar izlenebilen bu yolda, French 3.-4. yy'a tarihlenen bir miltaşı bulmuştur. Bu güzergâh, Kurtkulağı'ndan geçerek, Cilicia ve Issos/Alexandria arasında doğrudan bir bağlantı oluşturan yolu tamamlıyor olmalıdır. Üçüncü olarak da Boğazdere vadisini kuzeydeki tepelere doğru izleyip yaklaşık 2 km. içeride bulunan bir kent ile bağlıyor olmalıdır.<sup>269</sup>

Küçük Burnaz, Dağlık Cilicia'da kıyıya yakın bir yerde, Issus ovasının ağzında, Anadolu ve Suriye arasındaki bir kavşakta yer almaktadır. Roma döneminden itibaren kuzeyde Ankara ve diğer kentleri güneydeki kentlerle yol sistemi sayesinde bağladığı bilinmektedir. Küçük Burnaz akıntısının civarındaki alan da, ana yol üzerinde bulunan bir liman olmaktadır. Aynı zamanda ovada kuzeydoğudan güneybatıya giden geniş su kemerleri sistemini de bağlaması muhtemeldir. Bu hat Epiphaneia (Erzin) ile Aigai'ai (Yumurtalık) arasındadır.<sup>270</sup>

Hatay ilindeki çalışmalar sırasında Antiocheia (=Antakya) ile Antiocheia (=Antakya) ilçeleri arasında kalan Köşeoluk mevkiinde, bir kaya üzerine yazılmış iki adak yazıtı saptanmıştır. Her ikisi de buradan geçen ve Antiocheia ile Rhossos'u birbirine bağlayan antik yolda yolculuk yapanları hava olaylarından korumak üzere Zeus ve Uranios'a sunulmuş adak yazıtlarıdır.<sup>271</sup>

---

<sup>268</sup> Sayar 1997b, 118.

<sup>269</sup> Kolb-Akyel 1993, 390.

<sup>270</sup> Tobin 1996, 155-156.

<sup>271</sup> A.g.e., 159.

Cilicia bölgesi, Anadolu'yu antik dönemde Cilica Kapıları üzerinden Kudüs'e kara yolu ile bağlayan bölge olmasının yanı sıra, korsanlık eylemlerine karşı etkili mücadelenin yürütüldüğü bir bölgedir. Bu da, yalnız kara yoluyla değil, deniz yoluyla ulaşım ve ticarete, bölgenin Anadolu ve Roma İmparatorluğu için oynadığı rolü vurgulamaktadır. Ticari durumu ve sınır bölgesi işlevi görmesinin yanı sıra, verimli tarım alanlarının varlığı, bölgeyi önemli kılan bir diğer önemli unsurdur. Bu unsurlar, bölgenin, imparatorluk tarafından güçlü bir eyalet durumuna getirilmesi için altyapı oluşturulmasına itmiştir. Yollar bağlamında incelendiğinde, Cilica, özellikle kıyı kısmında, Anadolu'nun doğu ve güneydoğu ile iletişimini sağlayan başlıca bölgedir. Yalnızca kara yolları değil, limanların ve deniz ulaşımının varlığı ile bu bölge bir aktarım merkezi olmuştur.

## 5. SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Antik dönemde yollar, büyük imparatorluk ve devletlerin hakimiyetleri altındaki bölgelere ulaşımı ve ticareti açısından büyük önem oluşturmaktadır. Bu imparatorlukların başında Roma imparatorluğu gelmektedir. Roma, ulaşım için önceliği her zaman deniz taşımacılığına vermiştir. Bunun nedeni, ilk olarak maliyet, daha sonra ise kolaylıktır. Ayrıca fazla miktarda ürünü tek seferde nakletmek mümkün olmaktadır. Ancak, deniz taşımacılığı mevsim koşullarıyla paralel kullanım sağlamaktadır. Buna ek olarak iç kesimlerde de çok sayıda yerleşim bulunmaktadır ve bunların da gereksinimlerini karşılamak gerekmektedir. Bu durumda kaçınılmaz olarak kara ulaşımı tercih edilmektedir. Roma kara taşımacılığı ve ulaşımını çok önemsemiş hatta bu konuda dünyadaki en ünlü uygarlık olmuştur.

Roma'da yol konusu daha önce herhangi bir uygarlığın ele almadığı şekilde alınmıştır. Roma bir yol ağı sistemi oluşturmuş, miltaşları kullanmış, kanunlar ve düzenlemeler yapmış, yol ile ilgili kurumlar ve birimler kurmuş, bununla ilgili kamu görevlileri atamış, o zamana değin bilinen en hızlı posta sistemini oluşturmuş, yol haritaları kullanmıştır. Roma İmparatorluğu, kendi çağdaşları içinde yol sistemini en verimli ve modern şekilde kullanan uygarlıktır.

Bilinen en ünlü ve erken Roma yollarından olan *via Appia*, Livius tarafından bildirildiğine göre<sup>272</sup>, İ.Ö. 312'de Samnit Savaşları sırasında ordu sevkiyatı için kullanılmıştır. Bunun yanı sıra, Roma İmparatorluğu İtalya'da çok sayıda yol yapmıştır. *Via Aemilia*, *via Appia*, *via Aurelia*, *via Cassia*, *via Flaminia*, *via Raetia* ve *via Salaria* İtalya'daki anayolları oluşturmaktadır.

Roma İmparatorluğu'nun Anadolu'daki yollarına değinmeden önce *via Egnatia'dan* söz etmek gerekmektedir. İ.Ö. 2. yüzyılda yapılan bu yol, yaklaşık 6 metre genişliğinde olup, Dyrrachium'dan Thessalonica'ya buradan Byzantium'a uzanmaktadır.<sup>273</sup> Bu yolda son yıllarda kullanılan bilimsel bir metod, antik yolları çalışmak için yalnızca arkeolojinin kullanılmayabileceğini oldukça güzel bir şekilde örneklemektedir. Yapılan çalışma, mantarlar üzerinden gitmiş, antik dönem boyunca

---

<sup>272</sup> Livius, 9.29.

<sup>273</sup> Strabo, Geography 7.7.4

kullanılan yollarda, yola salınan bakterilerin bu yol üzerinde çeşitli yaşam formları oluşturduğunu, bu yaşam formları izlendiğinde ise yol güzergâhının ortaya çıkabildiğini ortaya koymaktadır<sup>274</sup> (**Resim 27**).

Roma, Anadolu ile ilgili erken dönemlerden itibaren yatırımlar ve planlar yapmıştır. Bunun yollar ile ilgili en güzel örneklerinden biri Cumhuriyet Dönemi'nde Pergamon ile ileride Asia eyaletinin başkenti olacak Ephesos arasındaki yolda Roma izlerinin görülmesidir.<sup>275</sup> Sonrasında Augustus ile başlayan İmparatorluk Döneminde Anadolu'daki yol sistemi geliştirilmiş ve büyütülmüştür (**Harita 16**).

Bu tezde vurgulanmak istenen iki ana nokta vardır. Bunlardan birincisi Roma'nın Anadolu'daki yol ağlarının gelişimindeki katkısı ile hem kentlerin birbiri arasında hem de bu kentlerin doğrudan Roma ile bağlantısını sağlaması açısından oynadığı kilit rol ortaya konmak istenmiştir. Bununla kastedilen, Roma öncesi Anadolu'daki siyasi durumda görülen merkezi otoritenin zayıflığı konusunda Roma kesin ve katı bir tutum izleyerek kentleri kendine bağlamış ve kentler arası bağlantıyı sağlayarak iletişimi akıcı hale getirmiştir. Yalnız, unutulmamalıdır ki, Roma, yolları inşa ederken birincil amacı her zaman askeri nedenler olmuştur. Ticaret ve bağlantı kısmı ikincil kısmı oluşturmaktadır. Bunun için en güzel örnek, yolları çalışırken başvurduğumuz öncelikli kaynaklardan olan haritaların, ilk olarak askeri amaçlar göz önünde bulundurularak oluşturulmasıdır. Bu haritalar Roma'nın komşularıyla sıkıntı yaşaması durumunda, lejyonların hareketinde kullanılarak askeri sevkiyatın yapılması sağlanmıştır.

İkinci ana nokta ise yolların, bölgenin Romanizasyonu için bir araç olarak nasıl kullanıldığını gözler önüne sermektir. Roma, Romanizasyonu sağlayıp geliştirmek için mimari ve sanat eserlerinin yanısıra yolları da bir enstrüman olarak kullanmıştır. Yolların Romanizasyon sürecinde kullanımının birden fazla alt dalı bulunmaktadır. Bu alt dallar arasında miltaşlarının kullanımı, yazıtların bilingual olması, yolların yapımında kullanılan işgücü, politik gücün yansıtılması gibi unsurlar barındırmaktadır. Bunlardan kısa örnekler verecek olursak: Miltaşları ve yollar Roma'nın politik gücünün

<sup>274</sup> <https://www.popsci.com/slime-molds-map-ancient-roadways?dom=tw&src=SOC>

<sup>275</sup> Söz konusu yolda ele geçen İ.Ö. 129-126 arasına tarihlenen miltaşlarında, Pergamon'dan Ephesos'a buradan Apameia'ya uzanan yol hattı boyunca en az 7 adet miltaşı ele geçmiştir.

bir yansıması olarak kullanılmış, adeta bir bayrak görevi görmüştür. Yolların yapımında kullanılan iş gücü konusunda ise değişik uygulamalara gidilmiştir. Kimi yollar imparatorluk güçlerince yapılırken, İ.S. 4. yüzyıldan itibaren yolların geçtiği bölgelerde yaşayan sakinler, bölgelerinden geçen yolların yapım, bakım ve onarımından sorumlu tutulmuşlardır. Yollardan geçen memur ve askerlerin ihtiyaçlarını sağlamak zorunda bırakılmışlardır. Hatta Roma arşivlerinde bu kentlerin konuyla ilgili şikayet dilekçeleri mevcuttur. Roma sistem çarklarını bu şekilde işler kılmaya çalışmış ve bunu büyük ölçüde başarmıştır.

Roma, yol konusunda her zaman girişimci olmamıştır. Eğer bölgede önceden yapılmış bir yol varsa bunu kullanmıştır. Eğer yol kötü durumdaysa bu yolu onarmış ya da taşla döşemiştir. Bununla birlikte ilk Roma yolları her zaman taşla döşeli değildir.<sup>276</sup> Ayrıca bütün yollar aynı öneme sahip olmadığından tek bir standart izlenmemiş, kimi yollar gidiş geliş yönlü ya da 6 metreye kadar genişlik gösterebilirken, yolların çoğunluğu daha dardır. Gidiş geliş yönlü olan yollardaki tekerlek izleri rahatlıkla izlenebilmektedir. Yolların genişliği, bağlanan kentler, kullanım sıklığı ve kullanım amacı ve fiziksel koşullara göre farklılık göstermektedir. Bu durumu günümüzdeki İstanbul-Ankara yolu, Ankara-Konya yolu ve İncirlik Üssü'ne bağlanan yol örnekleriyle açıklayabiliriz. İstanbul-Ankara yolu Türkiye'nin en önemli iki kentini bağlayan yol olması ve siyasi durum açısından büyük önem teşkil etmektedir. Ankara-Konya yolu ise fiziki şartların kolaylığından ötürü geniş yapılabilmüş bir yoldur. İncirlik Üssü'ne çıkan yol ise askeri öneme sahip olduğundan sürekli bakımı yapılan, kaliteli bir yoldur.

Antik yolların başka özellikleri de vardır. Örneğin, geçtiğimiz yüzyılda antik yollar takip edilerek antik kentlerin lokalizasyonu sağlanmaya çalışılmıştır. Özellikle Ramsay bu metodu benimsemiştir. Antik kentlerdeki kapıların isimleri, genelde söz konusu kapıdan çıkan yolun bağlandığı kentle aynı olmasıyla ilişkili olarak, yollar kent lokalizasyonu için kullanılmaya çalışılmıştır.

Roma, yolları yayılmacı bir amaç için kullanmıştır. Ancak, ardılı olan Bizans'da durum farklıdır. Bizans yolları ile ilgili bilgileri özellikle ciltler halinde yayımlanan *Tabula Imperii Byzantini*'den öğrenmekteyiz. Maalesef, Roma yolları ile ilgili bu denli

---

<sup>276</sup> French 1997, 183.

kapsamlı bir yayın bulunmamaktadır. Bizans yolları, özellikle geç dönemlerde etrafta savunma ve gözetleme kuleleri barındırmaktadırlar. Bu durum, Bizans'ın savunma pozisyonundan kaynaklanmaktadır. Halbuki Roma, bu durumun aksine fetihler ile öne çıkan bir imparatorluktur. Yollardan, bu durumla ilgili çıkarım yapmak da mümkündür.

Roma yolları yapılışından 20. yüzyıl başlarına değin varlığını büyük ölçüde korumuş ve hatta kullanılmaya devam etmiştir. Ancak ülkemizde özellikle 1950'lerden itibaren yol yapımında buldozerin kullanılmaya başlaması modern yolların yapımını kolaylaştırmakla birlikte antik yolların tahribatını hızlandırmış ve hatta birçok antik yol bu makinaların gazabından kurtulamamıştır. Bu yüzden özellikle büyük yolların geçmediği kırsal bölgelerde antik yollarla ilgili daha sağlam kalıntılara ulaşılmıştır.

French, Anadolu'da şu ana kadar numaralandırdığı 159 adet miltaşından söz etmektedir.<sup>277</sup> Bölgesel olarak gruplandırıldığında Galatia'da 2, Pontus ve Bithynia'da 3, Asia'da 150 den fazla miltaşı bulunduğunu belirtmektedir. Ancak sayı bu kadarla sınırlı değildir; zira Cappadocia, Cilicia gibi bölgelerde ele geçen miltaşları bu sayıya dahil değildir. Bu yüzden miltaşları ile ilgili kesin bir sayı vermek şu anda mümkün değildir. Ancak şunu söyleyebiliriz, miltaşları en fazla Asia eyaletinde ele geçmekle birlikte, Cilicia, Lycia ve Cappadocia'da da yoğun sayıda ele geçmiştir. Bunun yanı sıra yol sistemi içinde tek öge miltaşları değildir. Konaklama yapılacak, at değiştirilecek yerler de bulunmaktadır. Bunlar *civitas*, *mutatio* ve *mansio* olarak gruplandırılır. French, *Itinerarium Antonini* ile *Tabula Peutingeriana*'da 54 adet konaklama ve mola yeri görüldüğünden söz etmektedir.<sup>278</sup> Bunların tümü Anadolu'da yer almaz; ancak birkaç tanesi Anadolu'da bulunmaktadır.

Roma yollarından söz ederken, çok yakın bir tarihte yapılan bir çalışmadan söz etmek gerekmektedir. Bu çalışmada İ.S. 125 civarındaki Roma yolları adeta bir metro hattı gibi betimlenmiş ve hatlar farklı renklerle gösterilmiştir. Bu da bize, Roma yollarına dünya çapında bir genel bakış atabilmemizi sağlamaktadır.<sup>279</sup> (**Şema 2**)

---

<sup>277</sup> A.g.y.. 2014, 31.

<sup>278</sup> A.g.y.. 2016, 42.

<sup>279</sup> [http://sashat.me/wp-content/uploads/2017/06/roman\\_roads\\_24\\_jun.png](http://sashat.me/wp-content/uploads/2017/06/roman_roads_24_jun.png)

Anadolu'da belirlenmiş yollar ve miltaşlarının listesi aşağıda yer almaktadır. Bu yol ve miltaşlarının saptanmasını çoğunlukla David French'e borçluyuz.<sup>280</sup>  
**(Harita14,15)**

## **GALATIA**

1. Dorylaeum - Midaeum (- Col. Germa) . . . . . (2.A.3) . . . 001  
001. Yakakayı
2. Dorylaeum (- Pessinus - Ancyra) . . . . . (2.A.2) . . . 002  
002. Mecidiye
3. Amorium (- Pessinus - Ancyra) . . . . . (2.A.1)
4. Amorium (- Laodicia Combusta) . . . . . (2.A.4)
5. Philomelium (- Pessinus) . . . . . (2.A.8)
6. Philomelium (- Laodicia Combusta - Colonia Iconium) . . (2.A.5)
7. Philomelium (- Colonia Antiochia) . . . . . (2.A.6)
8. (?) Iulia (- Colonia Antiochia) . . . . . (2.A.7)
9. Apamia [- *via Sebaste* (Apollonia)] . . . . . (2.A.9)

## **ASIA'DAN GALATIA'YA VE CAPPADOCİA'YA**

1. Amorium (- Comitanassus - Salaberina) (?) *compendium* . (2.B.1, 3.B.1)

## **PONTUS VE BITHYNIA**

1. Cyzicus (- Prusa ad Olympum) . . . . . (4.A.1) . . . 003  
003. Camandıra Çiftlik
2. Dorylaeum (- Prusa ad Olympum) . . . . . (4.A.2)
3. Dorylaeum (- Prusa ad Olympum) . . . . . (4.A.3)
4. Cotiaeum - [Dorylaeum (- Prusa ad Olympum) yolu] . . (4.A.4) . . . 004

<sup>280</sup> French 2014, 23-31. 001-002..vb numaralar miltaşlarının kod numaralarıdır. 1,2,3..vb numaralar bölgelerin kod numaralarıdır. A1,A2 gibi numaralandırmalar yolların kod numaralarıdır.



004. Esnemez  
5. Aezani - [Dorylaeum (- Prusa ad Olympum) yolu] . . . (4.A.5) . . . 005  
005. Tavşanlı  
6. Hadrianuthera - Miletopolis (- Prusa ad Olympum) . . (4.A.6)

## **ASIA**

1. Ephesos - Pergamum - Lampsacus - Cyzicus . . . . . 006-032  
006. Selçuk, Pranga Çiftlik  
007. Belevi 1-5  
008. Sağlık  
009. Yeniköy  
010. Şehitler 1-2  
011. Torbalı  
012. Kuşucuburnu  
013. Gaziemir  
014. İzmir 1-3  
015. Menemen  
016. Aliğa  
017. Kazıkbağları 1-6  
018. Dereiçi  
019. Kurfalı 1-2  
020. Ovacık  
021. Aşağı Kırıklar  
022. Dikili  
023. Armutova 1-2  
024. Avcılar  
025. Ayvacık  
026. Kızılköy  
027. Türkmenli  
028. Çanakkale  
029. Misakça

030. Şirinçavuş 1-2  
031. Beyköy  
032. Edincik  
2. Ephesos - Sardeis . . . . . 33  
033. Tire  
3. Ephesos - Tralles - Laodicia - Apamia - Synnada - Docimium . . . . . 034-048  
034. Çamlık  
035. Germencik  
036. Aydın 1-3  
037. Umurlu  
038. Sultanhisar  
039. Tekin  
040. Akça  
041. Alpaslan  
042. Okçular 1-2  
043. Çobankaya  
044. Atlıhisar  
045. Ağzıkara 1-2  
046. Afyon 1-3  
047. Beşkuyu  
048. Gebeciler  
4. Pergamum - Apollonia - Hadrianuthera - Cyzicus . . . . . 049-053  
049. Bergama, Paşaoğlu Çiftlik  
050. Köseresul  
051. Yeşilçomlu  
052. Doğruca 1-2  
053. Ömerli  
5. Smyrna - Magnesia ad Sipylum - Thyatira . . . . . 054(A)  
054(A). Altındağ 1  
6. Smyrna - Sardeis . . . . . 054(B)-059  
054(B). Altındağ 2

055. Bornova 1-2  
056. Pınarbaşı 1-4  
057. Hacılar 1-2  
058. Belkahve  
059. Kılık  
7. Sardeis - Temenothyrae - Acmonia . . . . . 060-061  
060. Alanyurt 1-2  
061. Uşak  
8. Sardeis - Philadelphia - Temenothyrae - Cidyessus . . . . . 062-063  
062. Hamam  
063. Balmahmut  
9. Apamia - Eumenia - Sebaste - Appia - Nacolea - Dorylaeum . . . . . 064-067  
064. Yuva 1-2  
065. Balçıkhisar  
066. Caber  
067. Akça 1-2  
10. Apamia - Bruzus - [Cotiaeum - Philomelium yolu] . . . . . 068  
068. Başkuyucak  
11. Apamia - Amorium . . . . . 069-070  
069. Arızlı 1-2  
070. Devederesi  
12. Laodicia - Hierapolis - Tripolis - [Pergamum (- *via Sebaste*) yolu] . . . . . 071  
071. Pamukkale 1-3  
13. Laodicia - Sebaste  
14. Laodicia - Eumenia - [Apamia - Amorium yolu]  
15. Cotiaeum - [Aezani (- Dorylaeum - Prusa ad Olympum) yolu] . . . . . 072  
072. Karağaç  
16. Aezani - [Cotiaeum - Philomelium yolu] . . . . . 073-080  
073. Hacımahmut  
074. Gökağaç 1-2  
075. Pınarbaşı

076. Aslanapa  
077. Haydarlar  
078. Gökçeler 1-2  
079. Alibey  
080. Altuntaş  
17. Aezani - [Sardeis - Philadelphia - Temenothyrae - Cidyessus yolu] . . . . . 081  
081. Yıldırımkemal  
18. Aezani - Cadi - Temenothyrae - Sebaste  
19. Aezani - Synaus - Ancyra . . . . . 082-083  
082. Kurtluhallar  
083. Beyköy  
20. Aezani - Cotiaeum - Dorylaeum . . . . . 084-087  
084. Zobu 1-2  
085. Aşağı Çağlan 1-2  
086. Eskişehir 1-2  
087. Muttalip  
21. Dorylaeum - Nacolea - Amorium . . . . . 088-090  
088. Kıravdan 1-2  
089. Seyitgazi  
090. Gözeli 1-2  
22. Docimium - Amorium  
23. Docimium - [Cotiaeum - Philomelium yolu]  
24. Cotiaeum - Philomelium . . . . . 091-093  
091. İsmail  
092. Çay  
093. Akşehir 1-2  
25. Synnada - [Cotiaeum - Philomelium yolu]  
26. Antiochia - Heraclia - [Laodicia - Cibyra (- Perge) yolu] . . . . . 094-096  
094. Yenice 1-2  
095. Karahisar 1-3  
096. Kızılcabölük

27. Apollonia - Stratonicia ?
28. Heraclia - [Laodicia - Cibyra (- Perge) yolu]
29. Apollonia - [Laodicia - Cibyra (- Perge) yolu]
30. Themisonium - [Laodicia - Cibyra (- Perge) yolu] . . . . . 097
097. Karahüyük
31. Apollonia - Thyatira . . . . . 098
098. Kırkağaç 1-2
32. Stratonicea - [Apollonia - Thyatira yolu]
33. Attalia - Thyatira
34. Iulia Gordos - Thyatira . . . . . 099
099. Gördes 1-2
35. Daldis - [Pergamum - Thyatira - Sardeis - Laodicia (- *via Sebaste*) yolu] . . . 100-101
100. Taşkuyucak
101. Yeniköy, Hasankıran 1-2
36. Satala - [Sardeis - Temenothyrae - Acmonia yolu]
37. Saitta - [Sardeis - Temenothyrae - Acmonia yolu] . . . . . 102-103
102. Karyağdı
103. Gökçeören
38. Silandus - [Sardeis - Temenothyrae - Acmonia yolu] . . . . . 104
104. Kula
39. Metropolis - [Smyrna - Sardeis yolu]
40. Philadelphia - Ephesos ?
41. Smyrna - Teus - Ephesos . . . . . 105-109
105. Balçova
106. Ulamış
107. Seferihisar 1-2
108. Kavakdere 1-2
109. Gümüşsuyu
42. Priene - Magnesia - [Ephesos - Docimium yolu] . . . . . 110
110. Tekin
43. Mylasa - Stratonicia - [Tralles (- Telmessus) yolu] . . . . . 111-112

111. Milas 1-2
112. Bağcılar 1-3
44. Mylasa - Halicarnassus - Myndus . . . . . 113-117
113. Güverçinlik
114. Bodrum, Yokuşbağı
115. Bodrum
116. Göl
117. Dağbelen, Beypınar
45. Ceramus - [Mylasa - Myndus yolu] . . . . . 118
118. Sek 1-5
46. Bargylia - [Mylasa - Myndus yolu] . . . . . 119
119. Dörttepe
47. Mylasa - Miletus . . . . . 120-121
120. Pınarcık
121. Yeniköy
48. Iasus - [Mylasa - Miletus yolu] . . . . . 122
122. Kıyıkışlacık
49. Miletus - Didyma . . . . . 123
123. Yenihisar 1-2
50. Cnidus - [Tralles (- Telmessus) yolu]
51. Caunus - [Tralles (- Telmessus) yolu] . . . . . 124
124. Osmaniye
52. Alabanda - [Tralles (- Telmessus) yolu] . . . . . 125
125. Cumalı
53. Magnesia ad Sipylum - [Smyrna - Sardeis yolu]
54. Apollonis - Thyatira
55. Adramyttium - Hadrianuthera
56. Hadriania - Hadrianuthera
57. Assus - [Ephesos - Cyzicus yolu]
58. Alexandria Troas - [Ephesos - Cyzicus yolu] . . . . . 126-128
126. Geyikli 1-2

127. Geyikli, Odun İskelesi  
128. Alexandria Troas  
59. Ilium - [Ephesos - Cyzicus yolu] . . . . . 129  
129. Çıplak

## **LYCIA VE PAMPHYLIA**

1. Pergamum - Thyatira - Sardeis - Laodicia - [*via Sebaste* (Sagalassos bölgesi)]  
(6.C.6) . . 130-148  
130. Çobanhasan  
131. Büknüs  
132. Sırt  
133. Sindelli  
134. Zeytinlioiva 1-2  
135. Ballica  
136. Akhisar 1-4  
137. Pınarcık 1-5  
138. Hacıosmanlar, Dere Mahalle  
139. Beyoba  
140. Akselendi  
141. Gölarmara  
142. Kanboğaz 1-3  
143. Kestelli  
144. Köseali 1-3  
145. Kadıköy  
146. Alan  
147. Harmanlı  
148. Yaraşlı 1-3  
2. Tralles (- Telmessus) . . . . . (6.C.2)  
3. Laodicia - Cibyra (- Perge) . . . . . (6.C.1) . . 149-153  
149. Serinhisar 1-2  
150. Alaettin

151. amky
152. Yusufca
153. Glhisar 1
4. Apamia [- *via Sebaste* (Baris bölgesi)] . . . . (6.C.7)
5. Cibyra [- *via Sebaste* (Sagalassos bölgesi)] . . . (6.C.5) . 154-157
154. Glhisar 2
155. Sorkun
156. Büyük Alan
157. Ece
6. Cibyra (- Balbura - Telmessus) . . . . . (6.C.4)
7. Cibyra - Bubon (- Telmessus) . . . . . (6.C.3)



## Kaynakça

- ADAM 1999 ADAM, J-P., *Roman Building, Materials and Techniques*, Londra, 1999.
- Amm. Marc.* Ammianus Marcellinus, *Rerum Gestarum*
- ATALAY 1986 ATALAY, E., “Cemilbey (Çorak) Nahiyesinde Bulunan Bizans Selçuklu Dönemi Yapıları ve Altın Paraları”, 3. *AST*, Ankara 1986, 63-74.
- AURELIUS VICTOR AURELIUS VICTOR, *CAESARS*.
- AUZEPY 2008 AUZEPY, M.F. “Survey of the Byzantine Monasteries on the South Coast of the Sea of Marmara”, 25. *AST*, 1. *Cilt*, Ankara 2008, 327-340.
- AUZEPY 2009 AUZEPY, M.F. “Marmara Bölgesi Yüzey Araştırması 2007 Çalışma Dönemi”, 26. *AST*, 3. *Cilt*, Ankara 2009, 347-360.
- AYDAL v.d. 1998 AYDAL, S., MITCHELL, S., VANDEPUT, L., “1996 Yılı Pisidia Yüzey Araştırması”, 15. *AST*, 2. *Cilt*, Ankara 1998, 275-294.
- AYDINOĞLU 1998 AYDINOĞLU, Ü., “Olba Bölgesi Yol Ağı”, *Olba I*, Mersin 1998, 139-146.
- BAHAR 2006 BAHAR, H., “Konya-Karaman İlleri ve İlçeleri 2004 Yılı Yüzey Araştırmaları”, 23. *AST*, 1. *Cilt*, Ankara 2006, 95-106.
- BALLANCE 1958 BALLANCE, M.H., “Roman Roads in Lycaonia”, *Anatolian Studies* 8, 1958, 223-234.
- BAZ 2011 BAZ, F., “Kapadokya Komanası’nda Epigrafik Yüzey Araştırmaları 2009”, 28. *AST*, 3. *Cilt*, Ankara 2011, 397-408.
- BELKE 2017 BELKE, K., “Transport and Communication”, *The Archaeology of Byzantine Anatolia From The End of Late Antiquity until the Coming of the Turks*, Oxford, 2017, 28-38.

- BULUÇ 1984 BULUÇ, S. "Patara Yüzey Araştırması", *1. AST*, Ankara 1984, 139-144.
- CHANDLER 1775 CHANDLER, R., *Travels in Asia Minor 1764-1765*, Oxford 1775.
- CHEVALLIER 1976 CHEVALLIER, R., *Roman Roads*, California, 1976.
- CICERO M. Tullius Cicero, *De Legibus*.
- ÇEVİK 1995 ÇEVİK, N., "Antalya Hurma Köyü'nde Bir Çiftlik Yerleşimi", *Lycia II*, 1995, 40-62.
- DOĞER 2006 DOĞER, E., *İzmir'in Smyrna'sı, Paleolitik Çağ'dan Türk Fethine Kadar*, İstanbul, 2006.
- DREW-BEAR 1985 DREW-BEAR, T., "Dinar Yöresinde Bir Roma Kalesi", *4. AST*, Ankara 1985, 99-102.
- DREW-BEAR 2008 DREW-BEAR, T., "Apameia, Konana, Pisidia Antiocheia'sından Yeni Yazıtlar", *26. AST, 1. Cilt*, 2008, 147-154.
- ENGİN 2010 ENGİN, A., "Sivas İli 2008 Yılı Yüzey Araştırması", *27. AST, 3. Cilt*, Ankara 2010, 129-150.
- ERKANAL-ÖKTÜ-İREN 2005 ERKANAL-ÖKTÜ, A., İREN, K., "Güney Aiolis Yüzey Araştırması 2003", *22. AST, 1. Cilt*, Ankara 2005, 259-270.
- ERKANAL-ÖKTÜ v.d. 2003 ERKANAL-ÖKTÜ, A., AKALIN, A., İREN, K., LICHTER, C., "2001 Kuzey İzmir-Menemen Ovası Yüzey Araştırması", *20. AST, 1. Cilt*, Ankara 2003, 301-315.
- ESİN v.d. 1998 ESİN, U., GÜLÇUR, S., KURAR, H., Aksaray, "Nevşehir, Niğde İlleri 1996 Ortak Yüzey Araştırması", *15. AST, 2. Cilt*, Ankara 1998, 233-246.

- FRANÇOIS 1994 FRANÇOIS, V. "Prospection Dans la Région de Bursa 1992", *11. AST*, Ankara 1994, 65-72.
- FRENCH 1980 FRENCH, D., "The Roman Road System Of Asia Minor", *Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt, Geschichte und Kultur Roms im Spiegel Neueren Forschung II*, 1980, 698-731.
- FRENCH 1981 FRENCH, D., *Roman Roads and Milestones of Asia Minor, I. The Pilgrim's Road*, BAR Intern. Series 105, Oxford, 1981.
- FRENCH 1984 FRENCH, D. "Anadolu'da Roma Yolları ve Miltaşları", *1. AST*, Ankara 1984, 87-88.
- FRENCH 1985 FRENCH, D., "Roma Yolları ve Miltaşları", *2. AST*, Ankara 1985, 123-130.
- FRENCH 1986 FRENCH, D., "Roma Yolları ve Miltaşları", *3. AST*, Ankara 1986, 143-154.
- FRENCH 1988a FRENCH, D., "Küçük Asya Roma Yolları ve Miltaşları", 1986, *5. AST, 1. Cilt*, Ankara 1988, 191-204.
- FRENCH 1988b FRENCH, D., *Roman Roads and Milestones of Asia Minor Fasc. 2: An Interim Catalogue of Milestones, Part 2.*, 1988, Oxford.
- FRENCH 1989 FRENCH, D., "1987 Yılı Roma Yolları ve Miltaşları Çalışması", *6. AST*, Ankara 1989, 273-282.
- FRENCH 1991 FRENCH, D. "1989 Roma Yolları Miltaşları ve Yazıtları Araştırması", *8. AST*, Ankara 1991, 229-240.
- FRENCH 1992 FRENCH, D. "1990 Yılı Roma Yolları ve Miltaşları Çalışması", *9. AST*, Ankara 1992, 149-163.
- FRENCH 1993 FRENCH D., "1991 Yılı Roma Yolları, Miltaşları ve Yazıtları Araştırması", *10. AST*, Ankara 1993, 199-206.

- FRENCH 1995 FRENCH, D., “1993 Yılı Küçük Asya Roma Yolları ve Miltaşları”, *12. AST*, Ankara 1995, 29-38.
- FRENCH 1996 FRENCH, D., “1994 Araştırma Döneminde Roma Yolları, Miltaşları ve Yazıtları”, *13. AST, 1. Cilt*, Ankara 1996, 1-7.
- FRENCH 1997 FRENCH, D., “Pre –and Early- Roman Roads of Asia Minor: The Earliest Roman Paved Roads in Asia Minor”, *Arkeoloji Dergisi 5*, İzmir 1997, 179-187.
- FRENCH 2014 FRENCH, D., *Roman Roads and Milestones of Asia Minor, Vol. 3 Milestones Fasc. 3.5 Asia*, Ankara, 2014.
- FRENCH 2016 FRENCH, D., *Roman Roads and Milestones of Asia Minor, Vol. 4. The Roads, Fasc. 4.1. Notes on the Itineraria*, Ankara, 2016.
- GREENE 1990 GREENE, K., *The Archaeology Of The Roman Economy*, Londra, 1990.
- HARRISON 1989 HARRISON, M., “Doğu Phrygia’da Amorium (Hisarköy) Yüzev Araştırması”, *6. AST*, Ankara 1989, 191-200.
- HAMILTON 1842 HAMILTON, W.J., *Researches in Asia Minor*, Londra 1842.
- HERODOTOS HERODOTOS, “Historia” Tarihi, Çev: Müntekim Ökmen, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2009.
- HILD 2014 HILD, F., *Meilensteine, Straßen und das Verkehrsnetz der Provinz Karia*, Wien 2014.
- HÜRMÜZLÜ 2012 HÜRMÜZLÜ, B., “Isparta Arkeolojik Surveyi 2010 Yılı Çalışmaları: Konane (Conana)”, *29. AST, 1. Cilt*, Ankara 2012, 1-11.
- IVERSEN 2011 IVERSEN, P., “The Inscriptions from Konane (Conana) in the Isparta Museum”, *28. AST, 2. Cilt*, Ankara 2011, 173-180.

- İPLİKÇİOĞLU 2000 İPLİKÇİOĞLU, B., “Doğu ve Kuzeydoğu Lycia-Güneybatı Pisidia Epigrafik-Tarihi-Coğrafi Yüzey Araştırmaları (1991-1998 Çalışmaları)”, *17. AST, 1. Cilt*, Ankara 2000, 199-208.
- İPLİKÇİOĞLU 2002 İPLİKÇİOĞLU, B., “Doğu ve Kuzeydoğu Lycia-Güneybatı Pisidia Epigrafik-Tarihi Coğrafi Yüzey Araştırmaları Projesi 2000 Yılı Çalışmaları”, *19. AST, 2. Cilt*, Ankara 2002, 127-132.
- KAYA 2006 KAYA, M.A., “Roma İmparatoru Septimius Severus Döneminde Anadolu”, *Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt 25, Sayı 39*, Ankara, 2006, 27-48.
- KOLB AKYEL 1993 KOLB, F., AKYEL, İ., “Bericht Über Feldforschungen Auf Dem Gebiet Von Kyaneai im Sommer 1991/ Kyaneai Antik Likya Kenti ve Çevresi 1991 Yüzey Araştırması”, *10. AST*, Ankara 1993, 395-428.
- LIVIUS, 9.29. Livy, *Books VIII-X With An English Translation*. Cambridge, Mass., Harvard University Press; London, William Heinemann, Ltd. 1926
- MAC KAY 1968 MAC KAY, T.S., *Olba in Rough Cilicia*, Michigan, 1968.
- MAGIE 1950 MAGIE, D., *The Roman Rule in Asia Minor: To The End Of The Third Century*, Princeton, 1950.
- MAGIE 2002 MAGIE, D., *Anadolu'da Romalılar 2, Batı Anadolu ve Zenginlikleri*, Çev. Nezh Başgelen-Ömer Çapar, İstanbul 2002.
- MAREK 2016 MAREK, C., *In the Land of a Thousand Gods, A History of Asia Minor in the Ancient World*, Princeton, 2016.
- MITCHELL 1976 MITCHELL, S., “Requisitioned Transport in the Roman Empire: A New Inscription from Pisidia”, *JRS* 66 (1976) 117-119.
- MITCHELL 1990 MITCHELL, S., “1988 Yılı Ariassos Yüzey Araştırması”, *7. AST*, Ankara 1990, 147-152.

- MITCHELL 1994 MITCHELL, S., "Three Cities in Pisidia", *Anatolian Studies, Volume 44*, Ankara 1994, 129-148.
- MITCHELL 1997 MITCHELL, S., "1995 Yılı Pisidia Araştırması", *14. AST, 1. Cilt*, Ankara 1997, 47-62.
- MITCHELL 2015 MITCHELL, S., *Roma İmparatorluğu'nda Resmi Taşımacılık Hizmetleri*, İstanbul, Çev. Hatice Palaz Erdemir, 2015.
- ORTAÇ 2012 ORTAÇ, M., "Bolu İli Yüzey Araştırması 2010: Merkez ve Mudurnu İlçeleri ile Köyleri", *29. AST, 1. Cilt*, Ankara 2012, 129-154.
- ÖZGÜNEL-GÖRKAY 2005 ÖZGÜNEL, C., GÖRKAY, K., "2004 Yılı Erythrai Antik Yerleşimi Arkeolojik Araştırmaları", *23. AST, 2. Cilt*, Ankara 2005, 239-248.
- ÖZKAYA-SAN 2000 ÖZKAYA, V., SAN, O., "Alinda Nekropolü I", *17. AST, 2. Cilt*, Ankara 2000, 263-278.
- ÖZKAYA-SAN 2002 ÖZKAYA, V., SAN, O., "Alinda and Amyzon, Two Ancient Cities in Caria", *19. AST, 1. Cilt*, Ankara 2002, 237-254.
- ÖZSAİT 1996 ÖZSAİT, M., "1994 Yılı Antalya-Korkuteli Yüzey Araştırmaları", *13. AST, 2. Cilt*, 293-313, Ankara 1996.
- ÖZSAİT 2002 ÖZSAİT, M., "1999-2000 Yıllarında Amasya-Merzifon ve Ordu-Kumru Yüzey Araştırması", *19. AST, 2. Cilt*, Ankara 2002, 191-206.
- ÖZSAİT-DÜNDAR 1997 ÖZSAİT, M., DÜNDAR, A., "1995 Yılı Amasya-Gümüşhacıköy ve Hamamözü Yüzey Araştırmaları", *14. AST, 2. Cilt*, Ankara 1997, 171-192.

- ÖZSAİT-ÖZSAİT 2012 ÖZSAİT, M., ÖZSAİT, N., “2010 Yılı Isparta ve Burdur İlleri Yüzey Araştırmaları”, 29. *AST*, 2. *Cilt*, Ankara 2012, 281-304.
- PLINIUS a* Gaius Plinius Secundus, *Libri*.
- PLINIUS b* Gaius Plinius Secundus, *Naturalis Historia*.
- PLUTARKHOS* Plutarkhos, *Lives, Volume X: Agis and Cleomenes. Tiberius and Gaius Gracchus. Philopoemen and Flaminius*. Translated by Bernadotte Perrin. Loeb Classical Library 102. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1921.
- RAMSAY 1960 RAMSAY, W.M., *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, Çev. Mihri Pektaş İstanbul.
- RAUH-WANDSNIDER 2005 RAUH, K.R., WANDSNIDER, L., “Dağlık Kilikya Yüzey Araştırması Projesi: 2002 ve 2003 Sezonlarının Raporu”, 22. *AST*, 1. *Cilt*, Ankara 2005, 125-138.
- ROBEL v.d. 2010 ROBEL, K., GERBER, C., KOINER, G., “Uluslararası Tavium Projesi: 2008 Yılı Araştırmaları”, 27. *AST*, 3. *Cilt*, Ankara 2010, 187-200.
- ROSADA-FINZI 2003 ROSADA, G., FINZI, E., “Survey 2001 a Tyana (Kemerhisar)”, 20. *AST*, 2. *Cilt*, Ankara 2003, 29-40.
- ROSE-KÖRPE 2008 ROSE, C.B., KÖRPE, R., “The Granicus River Valley Survey Project 2006”, 25. *AST*, 2. *Cilt*, Ankara 2008, 103-116.
- RUGGIERI 1999 RUGGIERI, V., “An Archaeological Survey in the Gulf of Keramos, 1997”, 16. *AST*, 1. *Cilt*, Ankara 1999, 225-238.
- SALMARI-D'AGATA 2008 SALMARI, G., D'AGATA, A.L., “Cilicia Survey 2006”, 25. *AST*, 2. *Cilt*, Ankara 2008İ, 1-6.

- SAYAR 1992 SAYAR, M.H., “Doğu Kilikya’da Epigrafi ve Tarihi-Coğrafya Araştırmaları 1990”, 9. *AST*, Ankara 1992, 203-222.
- SAYAR 1994 SAYAR, M.H. “Doğu Trakya’da Epigrafi ve Tarihi Coğrafya Araştırmaları 1992”, 11. *AST*, Ankara 1994, 129-136.
- SAYAR 1995 SAYAR M.H., “Kilikya’da Epigrafi ve Tarihi ve Coğrafya Araştırmaları 1993”, 12. *AST*, Ankara 1995, 39-60.
- SAYAR 1996 SAYAR, M.H., “Kilikya’da Epigrafi ve Tarihi Coğrafya Araştırmaları, 1994”, 13. *AST*, 1. *Cilt*, Ankara 1996, 55-76.
- SAYAR 1997a SAYAR, M.H. “Doğu Trakya’da Epigrafi ve Tarihi Coğrafya Araştırmaları 1995”, 14. *AST*, 1. *Cilt*, Ankara 1997, 107-113.
- SAYAR 1997b SAYAR, M.H., “Kilikya’da Epigrafi ve Tarihi Coğrafya Araştırmaları 1995”, 14. *AST*, 1. *Cilt*, Ankara 1997, 115-122.
- SAYAR 2001 SAYAR, M.H., “Kilikya’da Epigrafi ve Tarihi Coğrafya Araştırmaları 1999”, 18. *AST*, 1. *Cilt*, Ankara 2001, 275-288.
- SAYAR 2002 SAYAR, M.H., “Kilikya’da Epigrafi ve Tarihi Coğrafya Araştırmaları 2000”, 19. *AST*, 2. *Cilt*, Ankara 2002, 111-127.
- SAYAR 2003 SAYAR, M.H., “Kilikya’da Epigrafi ve Tarihi Coğrafya Araştırmaları 2001”, 20. *AST*, 2. *Cilt*, Ankara 2003, 59-70.
- SAYAR 2004 SAYAR, M.H., “Kilikya’da Epigrafi ve Tarihi Coğrafya Araştırmaları 2002”, 21. *AST*, 1. *Cilt*, 155-168.
- SAYAR 2005 SAYAR, M.H., “Kilikya Yüzey Araştırmaları 2003”, 22. *AST*, 2. *Cilt*, Ankara 2005, 219-228.
- SAYAR 2006 SAYAR, M.H. “Kilikya Yüzey Araştırmaları 2004”, 23. *AST*, 1. *Cilt*, Ankara 2006, 1-12.



- SAYAR 2007a SAYAR, M.H. “Doğu Trakya Yüzey Araştırmaları 2005”, 24. *AST*, 2. *Cilt*, Ankara 2007, 197-200.
- SAYAR 2007b SAYAR, M.H., “Kilikya Yüzey Araştırmaları 2005”, 24. *AST*, 2. *Cilt*, Ankara 2007, 201-212.
- SAYAR 2008 SAYAR, M.H., “Kilikya Yüzey Araştırmaları 2006”, 25. *AST*, 2. *Cilt*, Ankara 2008, 277-292.
- SAYAR 2011 SAYAR, M.H., “Kilikya Yüzey Araştırmaları 2009”, 28. *AST*, 2. *Cilt*, Ankara 2011, 247-250.
- SAYAR v.d. 1993 SAYAR, M.H, SIEWERT, P., TAEUBER, H., “Doğu Kilikya’da Epigrafi ve Tarihi Coğrafya Araştırmaları”, 1992, 11. *AST*, Ankara 1994, 137-160.
- SCHNEIDER 1995 SCHNEIDER, E.E., “Classical Sites in Anatolia: 1993 Archaeological Survey in Cappadocia”, 12. *AST*, Ankara 1995, 429-440.
- SCHNEIDER 1996 SCHNEIDER, E.E., Classical Sites in Anatolia: 1994 Archaeological Survey in Cappadocia, 13. *AST*, 1. *Cilt*, Ankara 1996, 15-34.
- SHIPLEY-SALMON 1996 SHIPLEY, G., SALMON, J., *Human Landscapes In Classical Antiquity: Enviroment and Culture*, Londra ve New York, 1996.
- STARK 1958 STARK, F. Alexander’s Path, London 1958.
- STRABO *Geography* 7.7.4 Jones, H., L., Loeb Classical Library, London, 1924.
- SUETONIUS, The Lives of Twelve Caesars, <http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Suetonius/12Caesars/home.html>

- ŞAHİN 1983 ŞAHİN, S. “1982 Yılında Bithynia, Pamphylia ve Lycia’da Epigrafik ve Tarihi –Topografik Araştırmalar”, *1. AST*, İstanbul 1983, 83-86.
- ŞAHİN 2007 ŞAHİN, H., “Dağlık Cilicia Bölgesi Araştırmaları 2006”, *Anadolu Akdenizi Arkeoloji Haberleri*, İstanbul 2007, 116-121.
- ŞAHİN 2009 ŞAHİN, H., “Dağlık Cilicia 2007: Yerleşim Tarihi ve Epigrafya Araştırmaları”, *26. AST, 1. Cilt*, Ankara 2009, 437-456.
- ŞAHİN 2011 ŞAHİN, S., *Stadiasmus Patarensis, Likya Eyaleti Roma Yolları*, İstanbul, 2011.
- ŞAHİN v.d. 2008 ŞAHİN, M., YAVAŞ, D., OKÇU, R., ŞAHİN, D., “İzmir Yüzeysel Araştırması 2006”, *25. AST, 1. Cilt*, Ankara 2008, 11-26.
- ŞAHİN v.d. 2012 ŞAHİN, H., YÜKSEL, F., HOŞKAN, N., ŞAHİN, F., “Dağlık Cilicia Yerleşim Tarihi ve Epigrafya Araştırmaları 2010”, *29. AST, 2. Cilt*, Ankara 2012, 379-388.
- TIRPAN 1989 TIRPAN, A., “Keramos”, *6. AST*, Ankara 1989, 363-384.
- TOBİN 1996 TOBİN, J., “The City in the Sand Dunes: A Survey of a Roman Road Facility in Cilicia”, *13. AST, 2. Cilt*, Ankara 1996, 151-164.
- TRAVERSARI 2001 TRAVERSARI, G., “1999 Survey ad Laodikeia ad Lycum”, *18. AST, 2. Cilt*, Ankara 2001, 219-224.
- TÜLEK 2012 TÜLEK, F. “Burnaz, Doğu Akdeniz’de Kayıp Bir Antik Liman”, *Arkeoloji ve Sanat Dergisi, Sayı 140*, İstanbul 2012, 175-192.
- ÜLKER 1985 ÜLKER, N., “İzmir-Pınarbaşı Mezar Kitabeleri (18. Ve 19. Yüzyıl)(I)”, *2. AST*, Ankara 1985, 1-20.
- ÜYÜMEZ v.d. 2010 ÜYÜMEZ, M., KIENLIN, A., SUMMERER, L., IVANTSCHIK, A., “2008 Yılı Kelainai-Apameia Kibotos Çalışmaları”, *27. AST, 1. Cilt*, Ankara 2010, 37-52.

- VANDEPUT KÖSE 2002 VANDEPUT, L., KÖSE, V., “Pisidia Survey Project: The Third Survey Campaign at Melli”, *19. AST, 2. Cilt*, Ankara 2002, 15-29.
- VANHAVERBEKE v.d. 2011 VANHAVERBEKE, H., WAEKENS, M., JACOBS, I., LEFERE, M., KAPTIJN, E., POBLOME, J., “The 2008 and 2009 Survey Season in the Territory of Sagalassos”, *28. AST, 3. Cilt*, Ankara 2011, 139-154.
- VARDAR 2007 VARDAR, L., “Galatia Bölgeleri Kaleleri/Yerleşmeleri Yüzey Araştırması: Ankara İli, 2005”, *24. AST, 2. Cilt*, Ankara 2007, 79-100.
- VARİNLİOĞLU-DEBORD 2010 VARİNLİOĞLU, E., DEBORD, P., “2008 Yılı Karia Araştırmaları”, *27. AST, 3. Cilt*, Ankara 2010, 1-8.
- WAEKENS v.d. 2012 WAEKENS, M., KAPTIJN, E., DIRIX, K., VANDAM, R., DEGREYSE, P., MUSCHES, P., POBLOME, J., “Sagalassos 2010 Yüzey Araştırması”, *29. AST, 2. Cilt*, Ankara 2012, 185-204.

### **Web Kaynakça**

[http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA\\*/Viae.html](http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html)

<https://www.popsci.com/slime-molds-map-ancient-roadways?dom=tw&src=SOC>

[http://sashat.me/wp-content/uploads/2017/06/roman\\_roads\\_24\\_jun.png](http://sashat.me/wp-content/uploads/2017/06/roman_roads_24_jun.png)

<http://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803095428649>

## Kısaltmalar

<i>A.g.e.</i>	Adı geçen eser
<i>A.g.y.</i>	Adı geçen yazar
<i>Amm. Marc.</i>	Ammianus Marcellinus, <i>Rerum Gestarum</i>
<i>C Gracch.</i>	Plutarkhos, The Parallel Lives, The Life of Caius Gracchus.
<i>de Leg.</i>	M. Tullius Cicero, <i>De Legibus</i> .
İ.Ö.	İsa'dan Önce
İ.S.	İsa'dan Sonra
km.	kilometre
m.	metre
<i>NH.</i>	Gaius Plinius Secundus, <i>Naturalis Historia</i>
Pl.	Plate (levha)
TIB	Tabula Imperii Byzantini
v.d.	ve diğerleri



# RESİMLER



Resim 1





Resim 2



Resim 3



Resim 4





Resim 5

IMPC  
 SARDI  
 NFRUAT  
 NFRUAT  
 ANVSIA  
 ANVSIA  
 PONTIF  
 TRIBPOT  
 T XIII IN  
 ... DDIA  
 SIA ATFINE  
 GALATORVA  
 MILIA  
 MI P XXXXII

25cm

Resim 6

IMP CAES  
 M ANTONIVS  
 CORDIANVS DIVI  
 CORDIANINEPOS  
 PIVS FELIX INVICTVS  
 AVGVSTVS  
 PP TRIBVN CIAE  
 POTES TATIS  
 VIAM RESTITVIT  
 MP AMASEN  
 ORVM

20cm

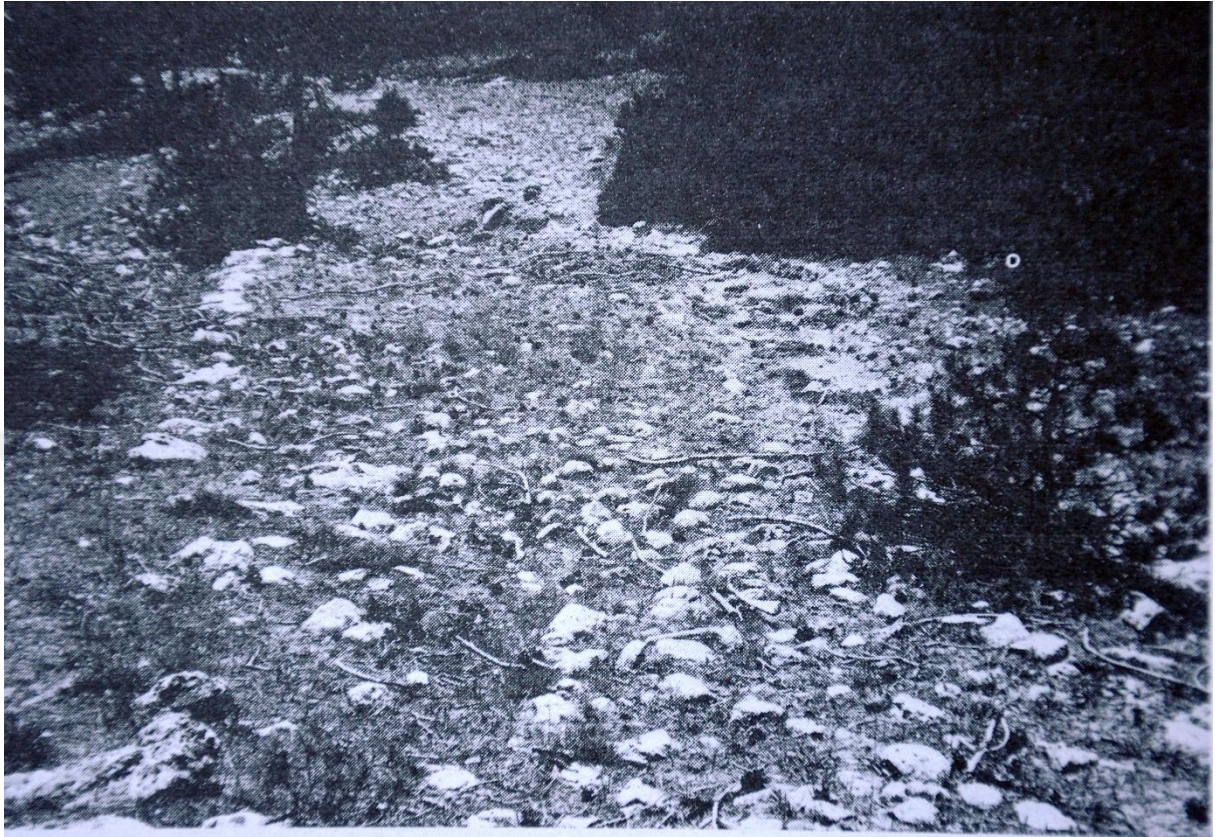
Resim 7

MPCAESMANTONIO  
 CORDIANO SEMPRONI  
 ANOROMANO AFRI  
 CANO SENIORI OFE  
 LICIVICTORAVG  
 ETIMPCAESMANTO  
 NIOCORDIANO SE  
 MPRONIANO RO  
 MANO ENCANOI  
 UNIORI P OFELICI  
 NVICTCAVC DOMI  
 NISINBVLCENTISS  
 IMIS  
 M P  
 IC

25cm

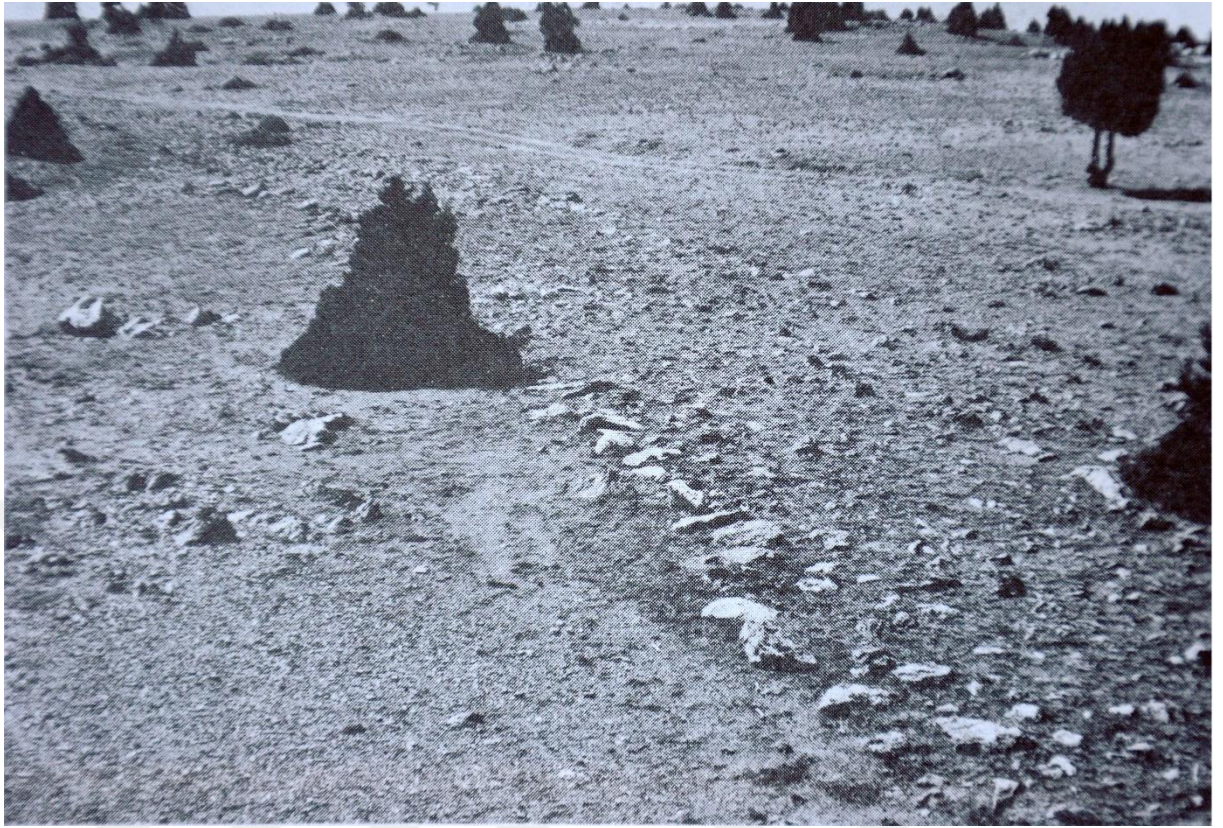
Resim 8





Resim 9





Resim 10



Resim 11



Resim 12





Resim 13



Resim 14





Resim  
15





Resim 16



Resim 17





Resim 18





Resim 19





Resim 20





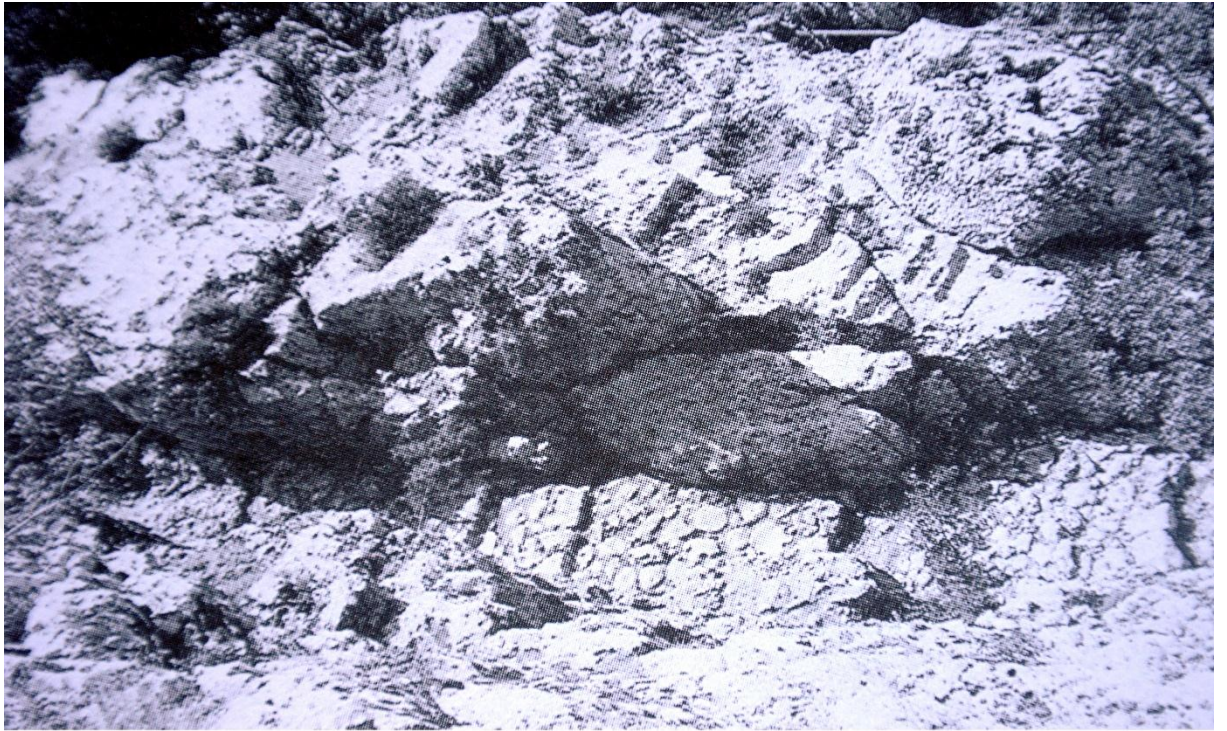
Resim 21





Resim 22



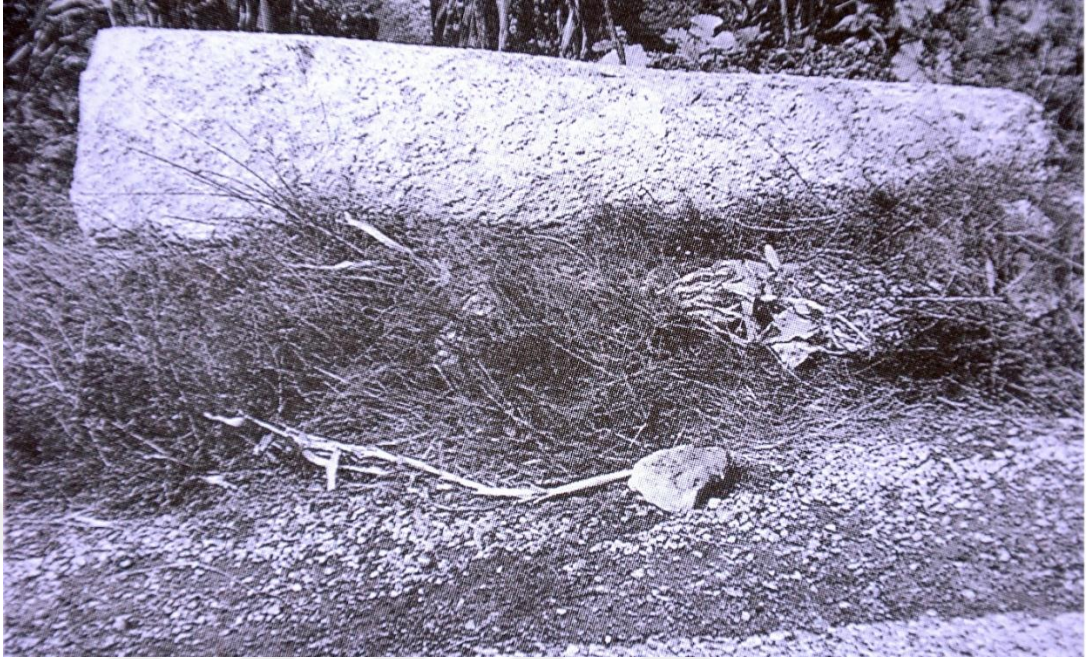


Resim 23



Resim 24





Resim 25



Resim 26

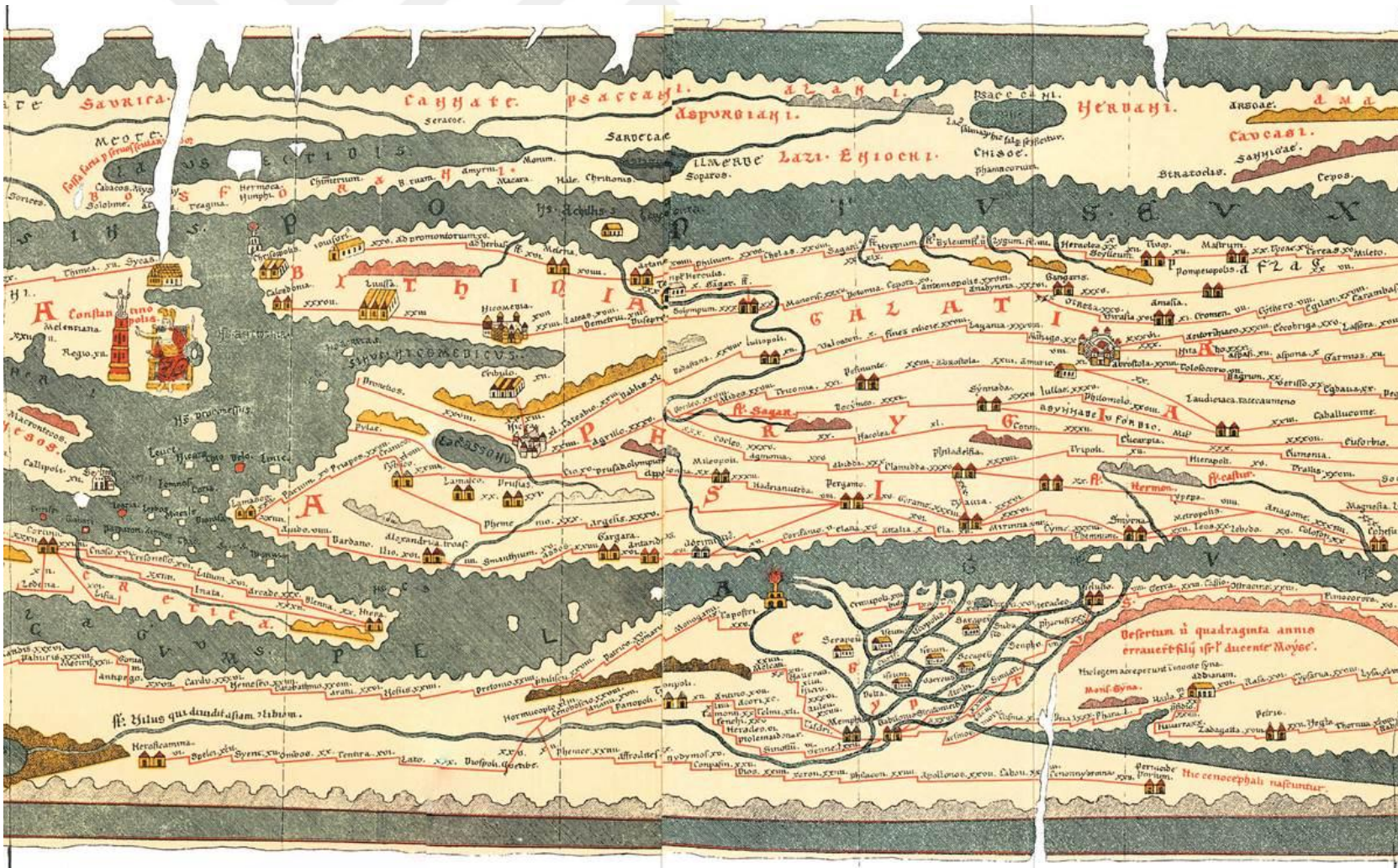


Resim 27





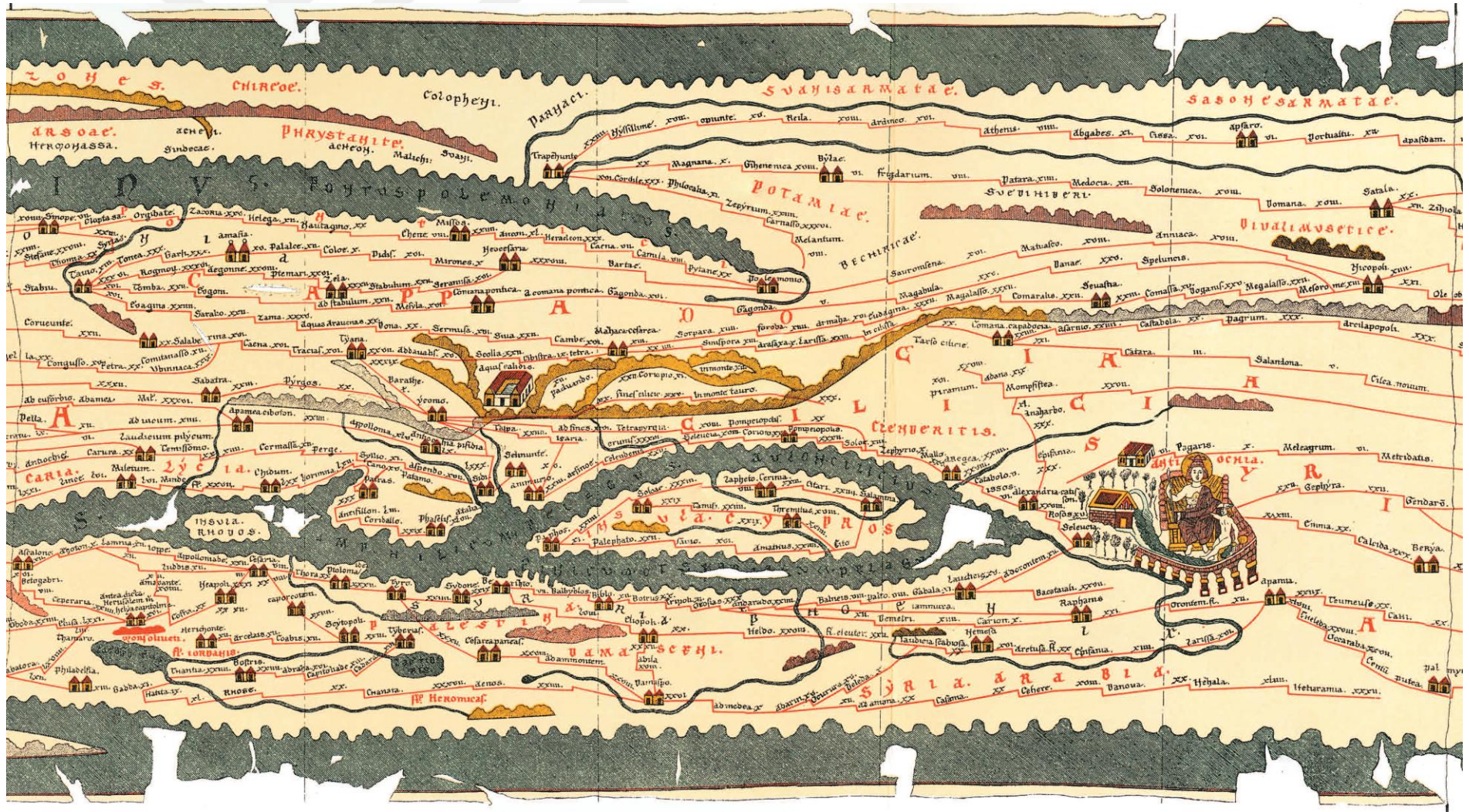
# HARİTALAR



Harita 1a

Har





Harita 1b





Harita 2

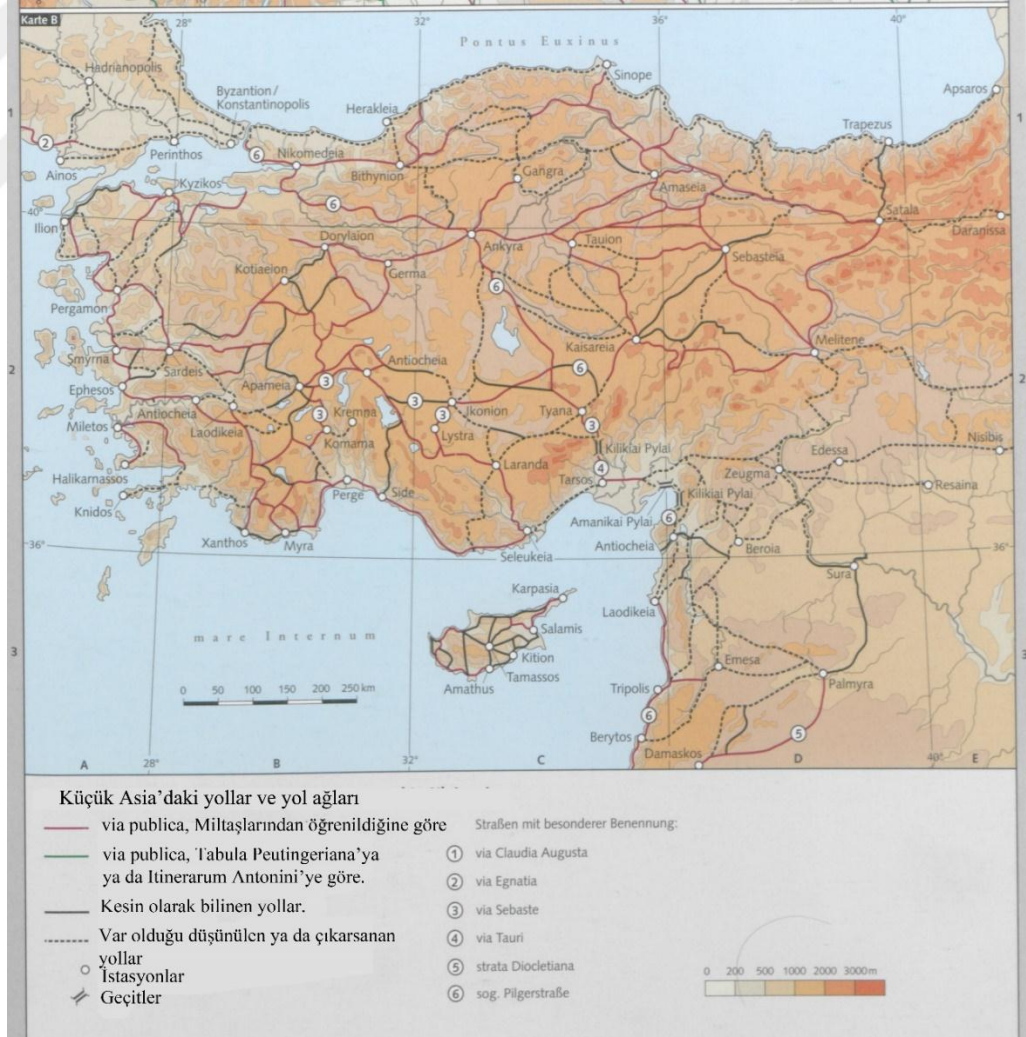


Harita 3

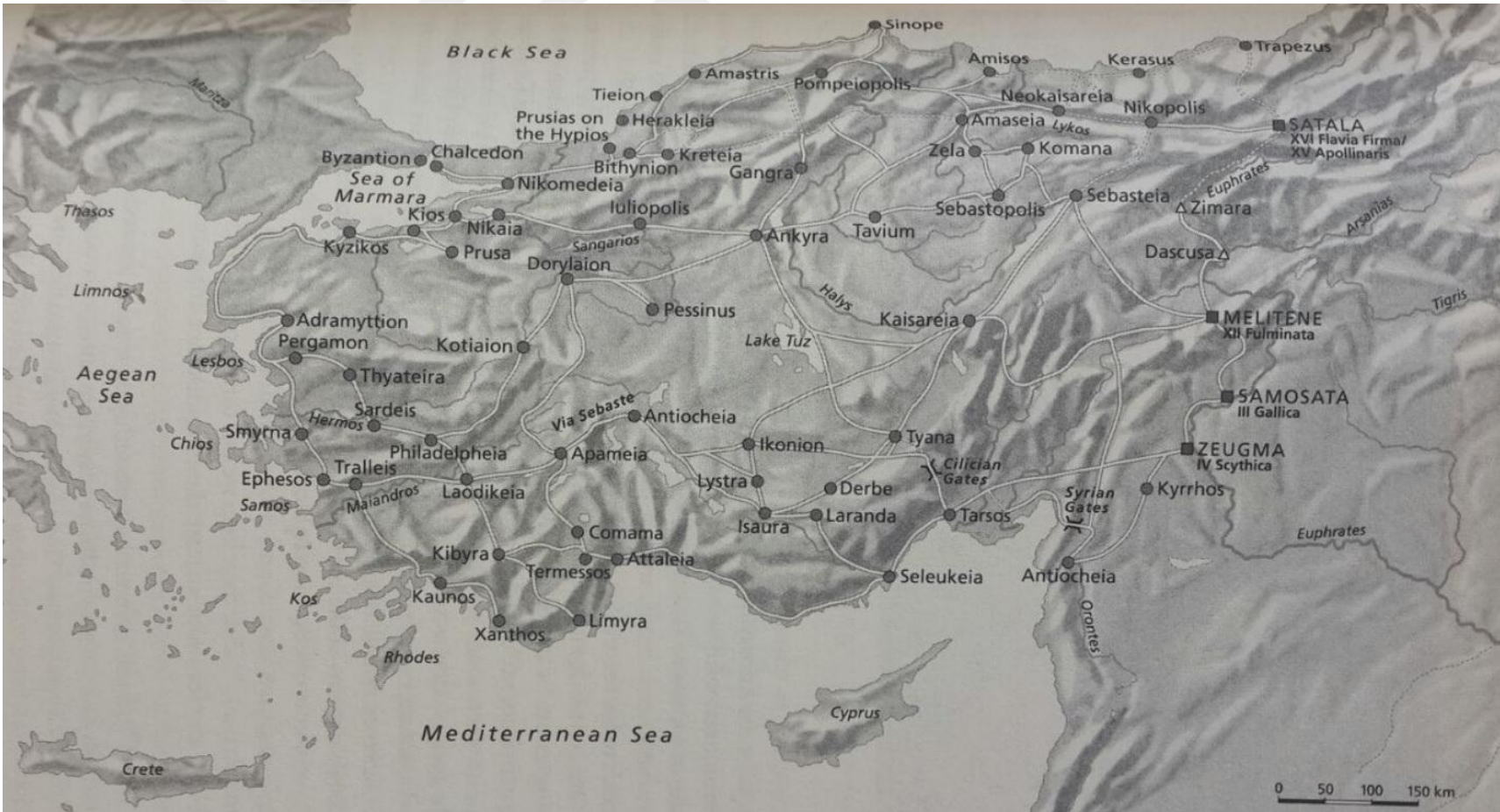


Harita 4



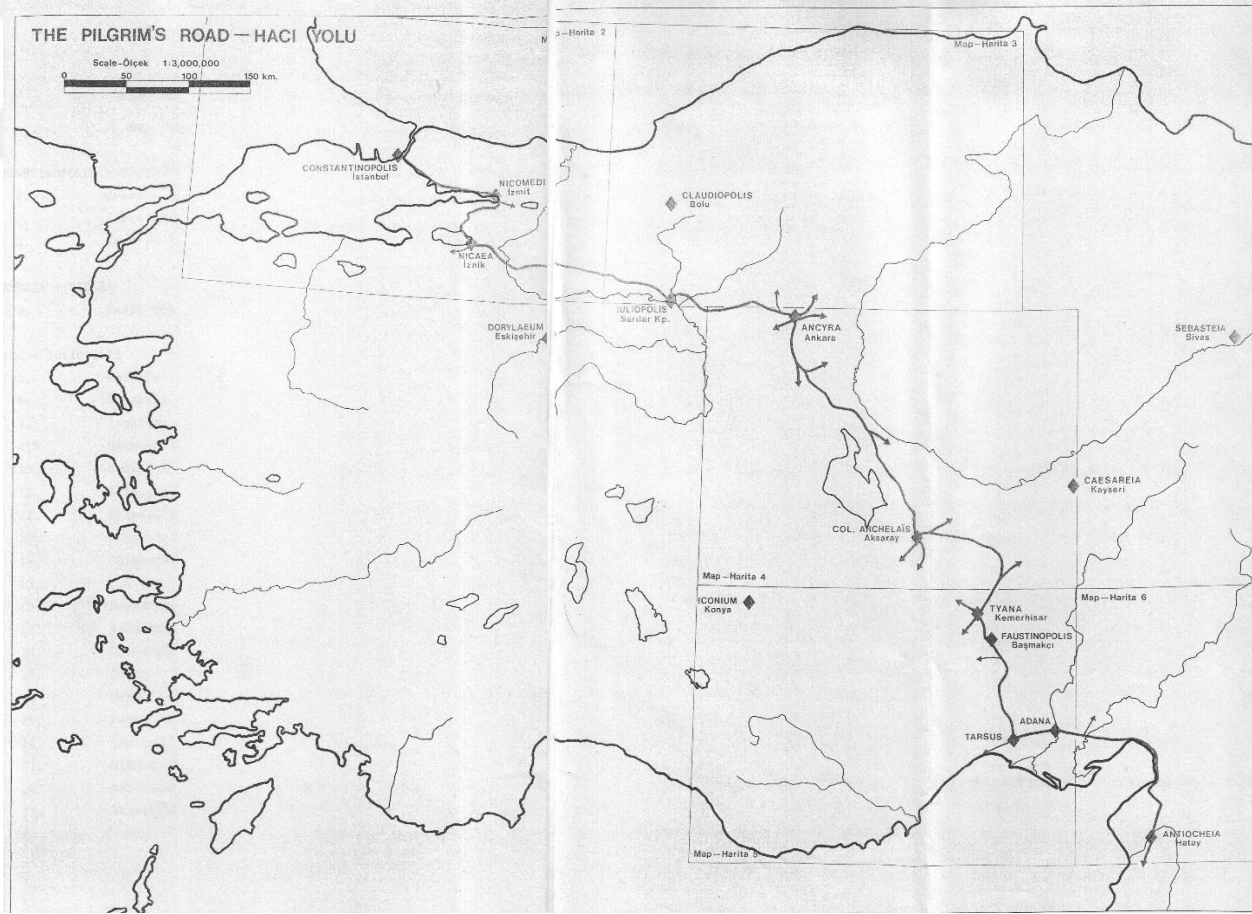


Harita 5

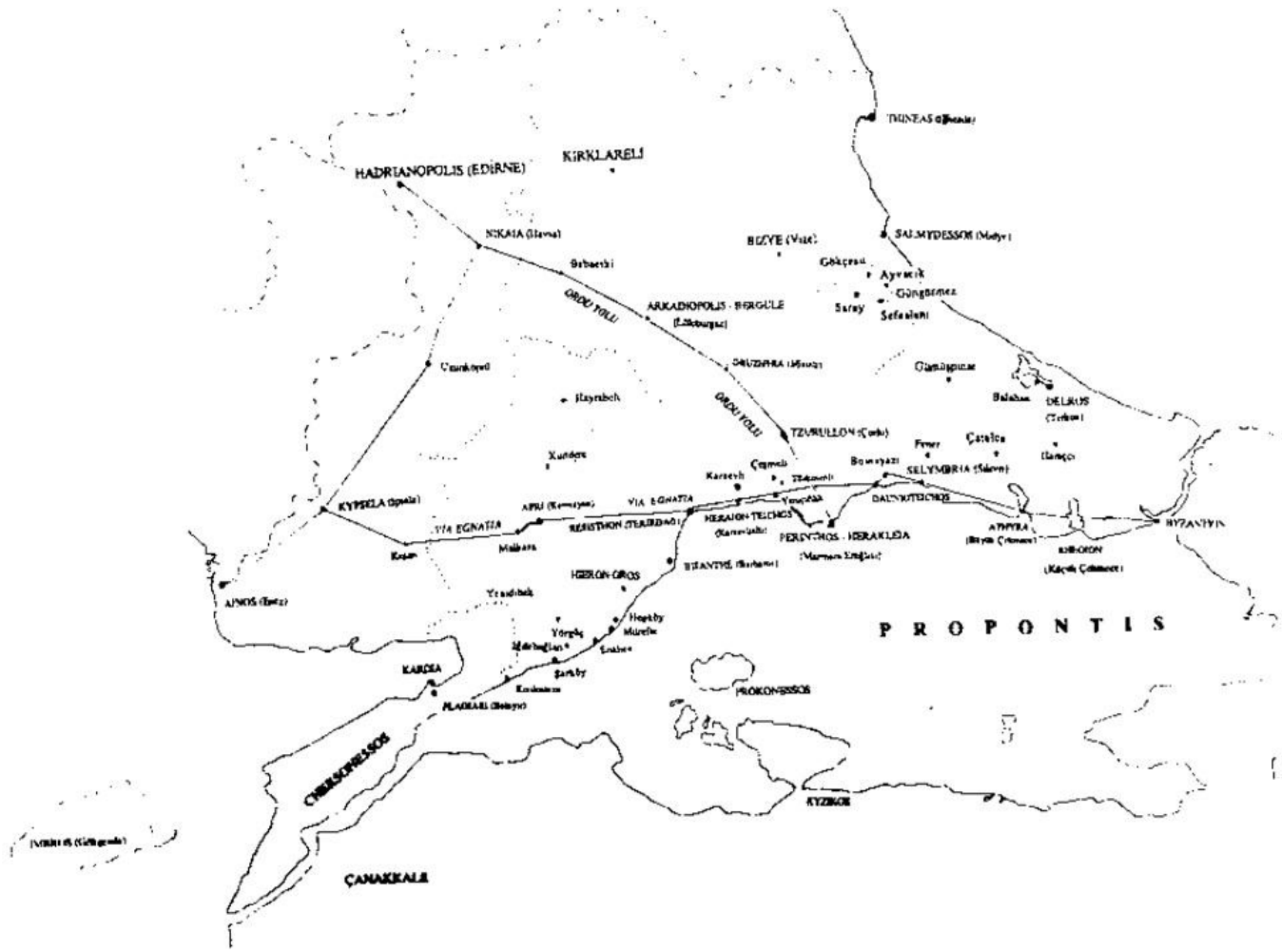


Harita 6





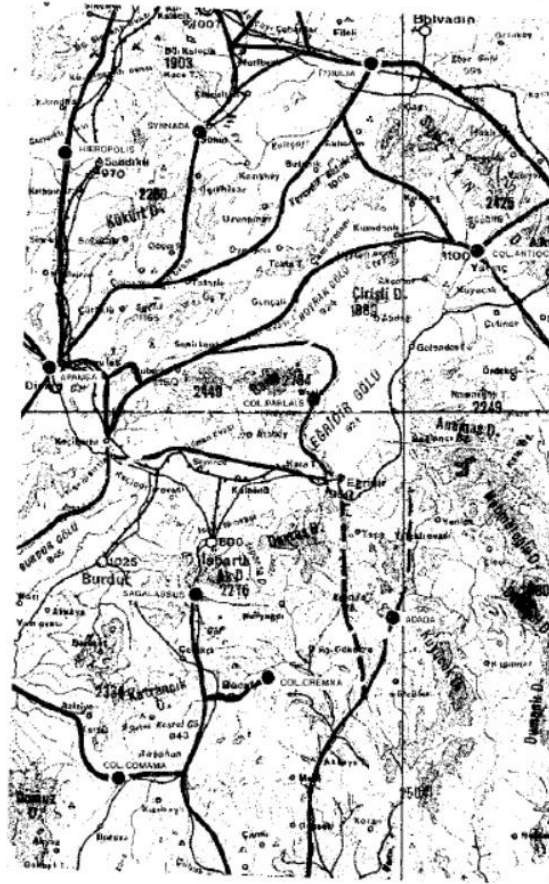
Harita 7



Harita 8

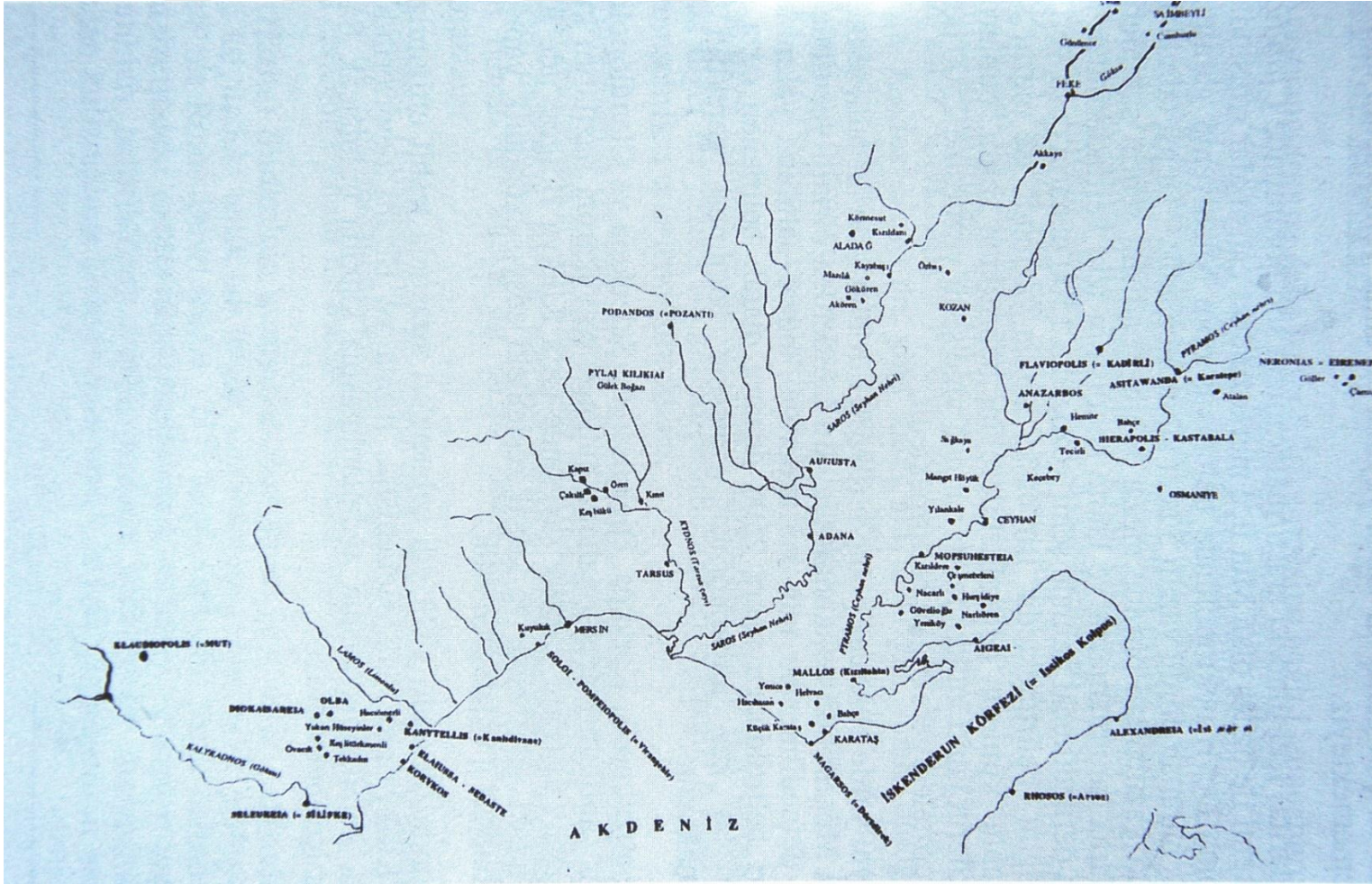


Harita 9



Harita 10





Harita 11

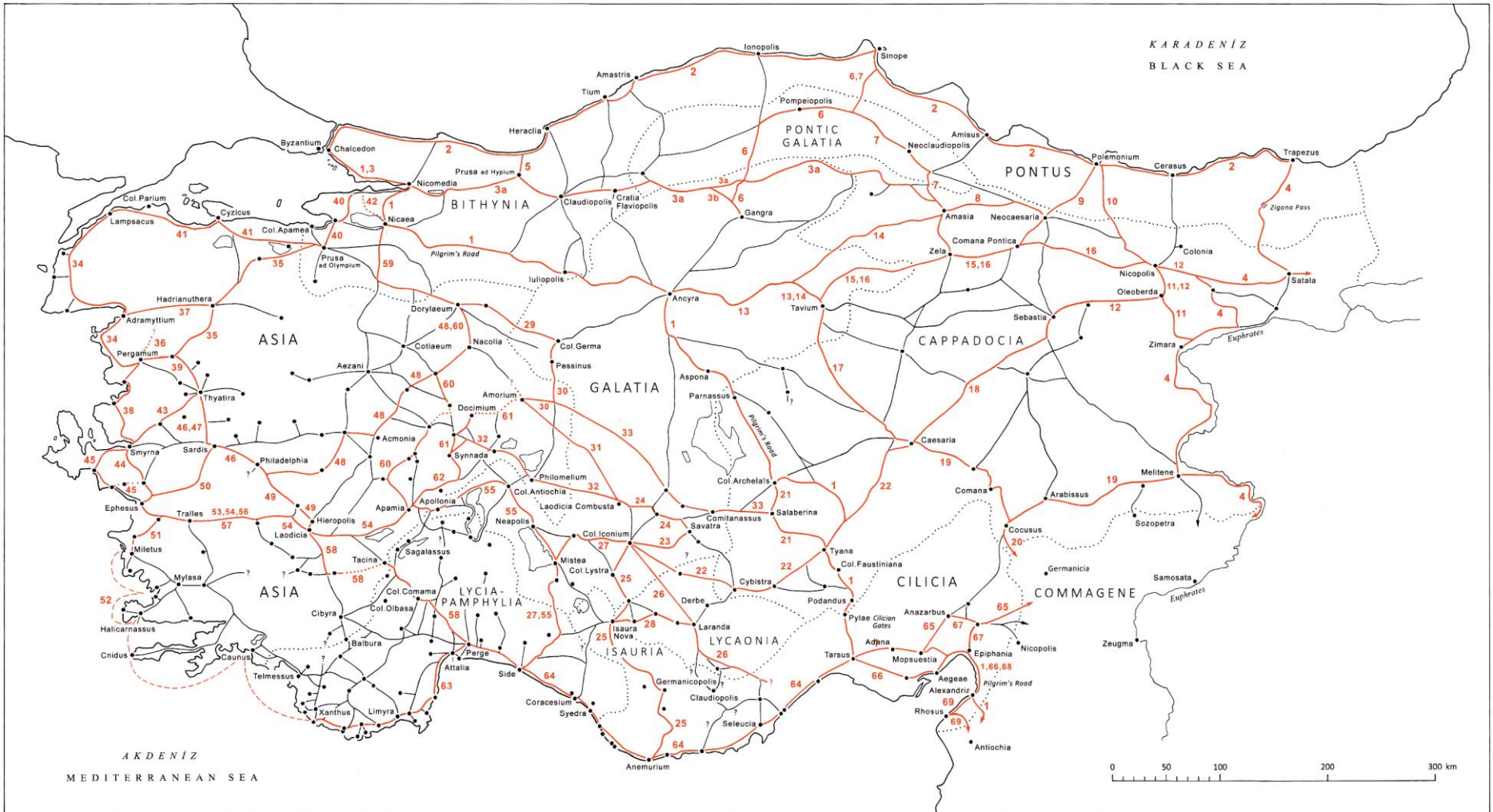


Harita 12



Harita 13





Harita 14



Harita 15





Harita 16



## ŞEMALAR

# Yol Yapısı

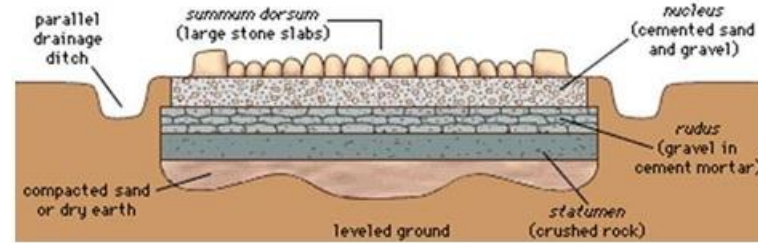
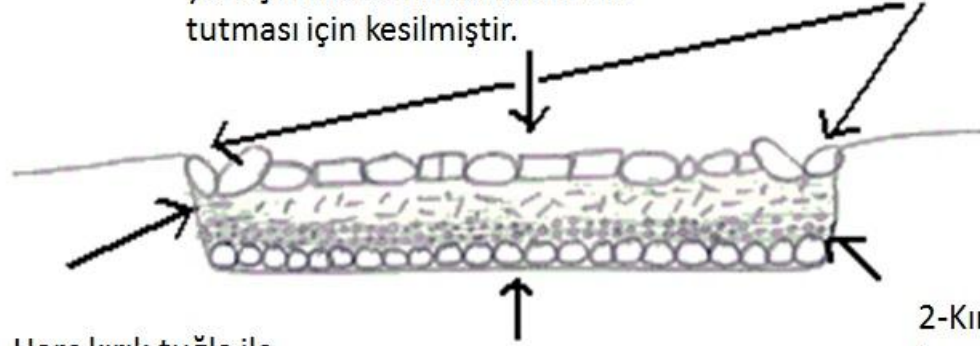
5-Kenardaki kaldırım taşları döşenen taşlar tarafından tutulur ve suyun akıp gitmesi için bir kanal oluşturur.

4- Kaplama taşları yüzeye yerleştirilir. Bunlar birbirini sıkı tutması için kesilmiştir.

3- Harç kırık tuğla ile karıştırılır.

1- Kazılan yerin zeminine büyük taşlardan bir tabaka yapılır.

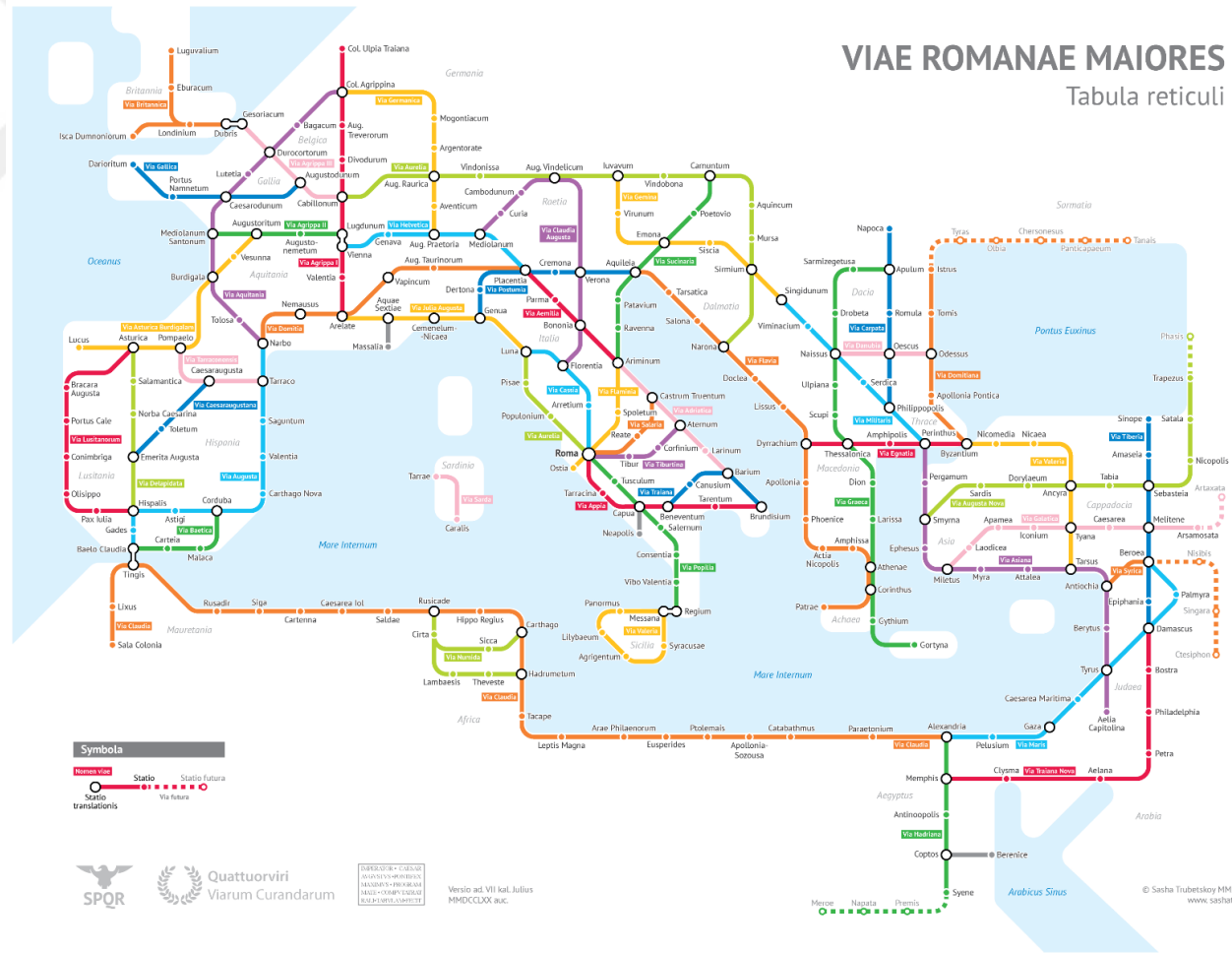
2-Kırık taşlar, çakıllar, harç, ve kumdan sıkı bir temel oluşturulur.



Şema 1

# VIAE ROMANAE MAIORES

## Tabula reticuli



Şema 2

## Resimlerin Listesi

### Resim 1: Miltaşı Örneği

<http://17.alamy.com/zooms/37537242fb2b493084e63ef282e22a31/ancient-roman-stele-milestone-with-latin-inscription-caesar-apollonia-b614k6.jpg>

### Resim 2: Stadiasmus Patarensis anıtının kaide kısmı.

<http://arkeopolis.com/wp-content/uploads/Stadiasmus-Patarensis-Yan.jpg>

### Resim 3: Adana Tufanbeyli Elemanlı köyünde ele geçen miltaşı. (Baz 2011, 407)

### Resim 4: Döşeme Mevkii, antik yol. (Bahar 2006, 106, Resim 5)

### Resim 5: Miltaşı parçası. (Özsait 2002, 206, Resim 13)

### Resim 6: Miltaşı (Güngörmez Çorum). (French 1985, 126, Fig. 2.)

### Resim 7: Miltaşı (Sapa, Çorum). (French 1985, 126, Fig. 3.)

### Resim 8: Miltaşı (Çorum). (French 1985, 126, Fig. 4.)

### Resim 9: Kütahya, Pullar: Roma yolu (güneye doğru). (French 1992, 158, Resim 3)

### Resim 10: Kütahya, Dereköy: Roma Yolu (güneye doğru). (French 1992, 158, Resim 4)

### Resim 11: İkizgöller'de ele geçen sınır taşı. (Erkanal-Öktü İren 2005, 266, Resim 6)

### Resim 12: Armutlularla tarafındaki yol tipleri. (Erkanal-Öktü İren 2005, 267, Resim 8)

### Resim 13: Döşeme Boğazı, Roma yolu, güneye doğru. (French 1992, 163, Resim 11)

### Resim 14: Döşeme Boğazı, Roma yolu, kuzeye doğru. (French 1992, 163, Resim 12)

### Resim 15: Karakuyu Köyü, Asartepe kısmındaki Roma yolu. (Özsait 1997, 214, Resim 25)

### Resim 16: Seleukeia Claudiapolis arasındaki antik yolun bir kesimi. (Sayar 2001, 286, Resim 10)

**Resim 17:** Seleukeia Claudiapolis arasındaki antik yolda bulunmuş olan miltaşı parçası.

(Sayar 2001, 287, Resim 11)

**Resim 18:** Silifke-Diokaisearia arasındaki antik yol izi (Sayar 2001, 288, Resim 14)

**Resim 19:** Silifke-Diokaiseria-Olba arasındaki antik yol üzerinde kargı kabartması  
(Sayar 2001, 288, Resim 15)

**Resim 20:** Sabunçayı üzerindeki köprü. (Sayar 2003, 68, Resim 10)

**Resim 21:** Kırobası ile Uzuncaburç arasında miltaşı parçası (Sayar 2004, 168, Resim 14)

**Resim 22:** Limonlu Çayı üzerindeki taş köprü. (Sayar 1996, 66, Resim 2)

**Resim 23:** Limonlu Vadisi'nde basamaklarla çıkılan Roma Yolu. (Sayar 1996, 67, Resim 3)

**Resim 24:** Esenpınar yakınlarındaki miltaşı. (Sayar 1996, 67, Resim 4)

**Resim 25:** Esenpınar yakınlarındaki miltaşı. (Sayar 1996, 68, Resim 5)

**Resim 26:** Ören'den güneye yönelen yolun taş döşeli zemini ile bir miltaşı parçası.

(Sayar 1996, 68, Resim 6)

**Resim 27:** Mantar örnekleri ile oluşturulan *via Egnatia* güzergâhı.

<https://www.popsci.com/slime-molds-map-ancient-roadways?dom=tw&src=SOC>



## Haritaların Listesi

**Harita1a:** *Tabula Peutingeriana* Segment IX (French 2016, 26, 5a)

**Harita 1b:** *Tabula Peutingeriana*: Segment X (French 2016, 27, 5b)

**Harita 2:** Anadolu'da Cumhuriyet dönemi miltaşları. (French 1980)

**Harita 3:** Anadolu'da Augustus Dönemi'nde dikilen miltaşları. (French 1980)

**Harita 4:** Roma İmparatorluk genelindeki ana yollar.

[https://en.wikipedia.org/wiki/File:Roman\\_Empire\\_125.png](https://en.wikipedia.org/wiki/File:Roman_Empire_125.png)

**Harita 5:** Küçük Asia'daki yollar ve yol ağları. (Der Neue Pauly Supplemente 3, Historischer Atlas der antiken Welt.)

**Harita 6:** Anadolu'da Roma İmparatorluk Dönemi'ndeki ana yollar. (Marek 2016, 373, Map 20)

**Harita 7:** Hacı Yolu. (French 1981, 105-106.)

**Harita 8:** *Via Egnatia*'nın Anadolu kısmı. (Sayar 1994, 134, Harita.)

**Harita 9:** Çorum Bölgesi Roma yolları haritası. (French 1985, 125, Fig. 1.)

**Harita 10:** Afyon-Isparta-Burdur bölgeleri Roma yolları haritası (French 1985, 129, Fig. 7.)

**Harita 11:** Cilicia Bölgesi Haritası (Sayar 1997b, 122, Harita 1.)

**Harita 12:** Olba bölgesi yol ağı, Olba I, Olba bölgesi yol ağı. (Aydinoğlu 1998, Harita 1, Lev. 27.)

**Harita 13:** Cilicia Haritası (Sayar 1996, 65, Harita 1.)

**Harita 14:** *Tabula Peutingeriana*'da gösterilen yollar. (French 2016, 86, Map 4.)

**Harita 15:** Asia Minor'deki Roma yollarını gösteren nihai olmayan harita. (French 2016, 83, Map 1.)

Harita 16: Asia Minor'deki Roma Yollarını gösteren genel harita.



## **Şemaların Listesi**

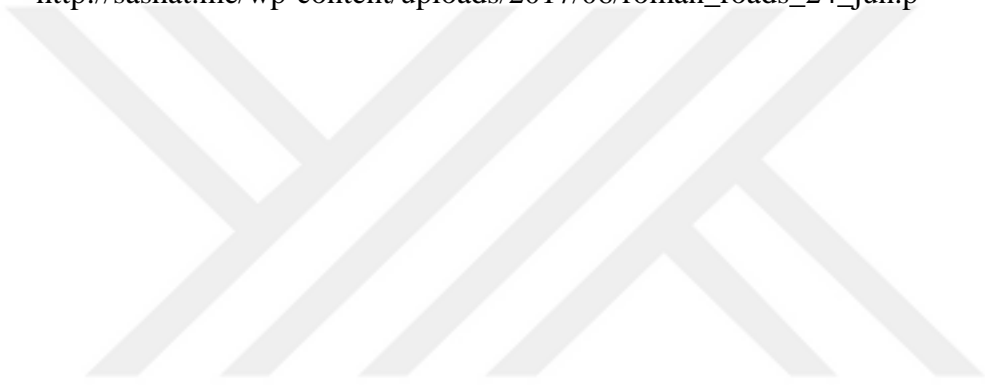
### **Şema 1:** Roma Yollarının Yapısı

<http://www.teachingideas.co.uk/sites/default/files/romanroad.gif>

<https://engineeringrome.wikispaces.com/file/view/road2.jpg/451408906/437x289/road2.jpg>

### **Şema 2:** Roma Yolları Hatları

[http://sashat.me/wp-content/uploads/2017/06/roman\\_roads\\_24\\_jun.p](http://sashat.me/wp-content/uploads/2017/06/roman_roads_24_jun.p)



## Özet

Roma İmparatorluğu'nu büyük kılan siyasi, mimari, ticari etmenlerin yanı sıra hiç kuşkusuz imparatorluk boyunca yürüttüğü yol politikası büyük rol oynamıştır. Bu yol politikasının Anadolu'daki yansımalarının incelendiği bu tez çalışması, bölgeler bazında iletişim hatlarını göz önünde bulundurarak, Roma İmparatorluğu'nun Asya ile Avrupa arasında doğal bir köprü işlevi gören Anadolu topraklarındaki egemenliğini kurması ve yüzyıllarca sürdürmesi için bazen sıfırdan yaptığı, bazen halihazırda bulunanların tamiri ile yeniden yapılması ve düzenli olarak bakım/onarım çalışmalarının yapılmasını sağladığı yolların, imparatorluk ve bölge açısından büyük öneme sahip olması nedeniyle ele alınmıştır.

## **Abstract**

Among the political, architectural and commercial factors which make Roman Empire great, there is no doubt in that the road policy conducted throughout the empire had an crucial role. In this thesis, the author has emphasized this road policy conducted, on the basis of communication line between regions. To establish and maintain the supremacy of Roman Empire in Anatolia through ages, sometimes, the empire had built roads from scratch, sometimes, repaired and rebuilt the current roads; yet regularly maintained and repaired the roads in general. This issue has an particular importance for empire and the region; therefore it is examined in this thesis.